

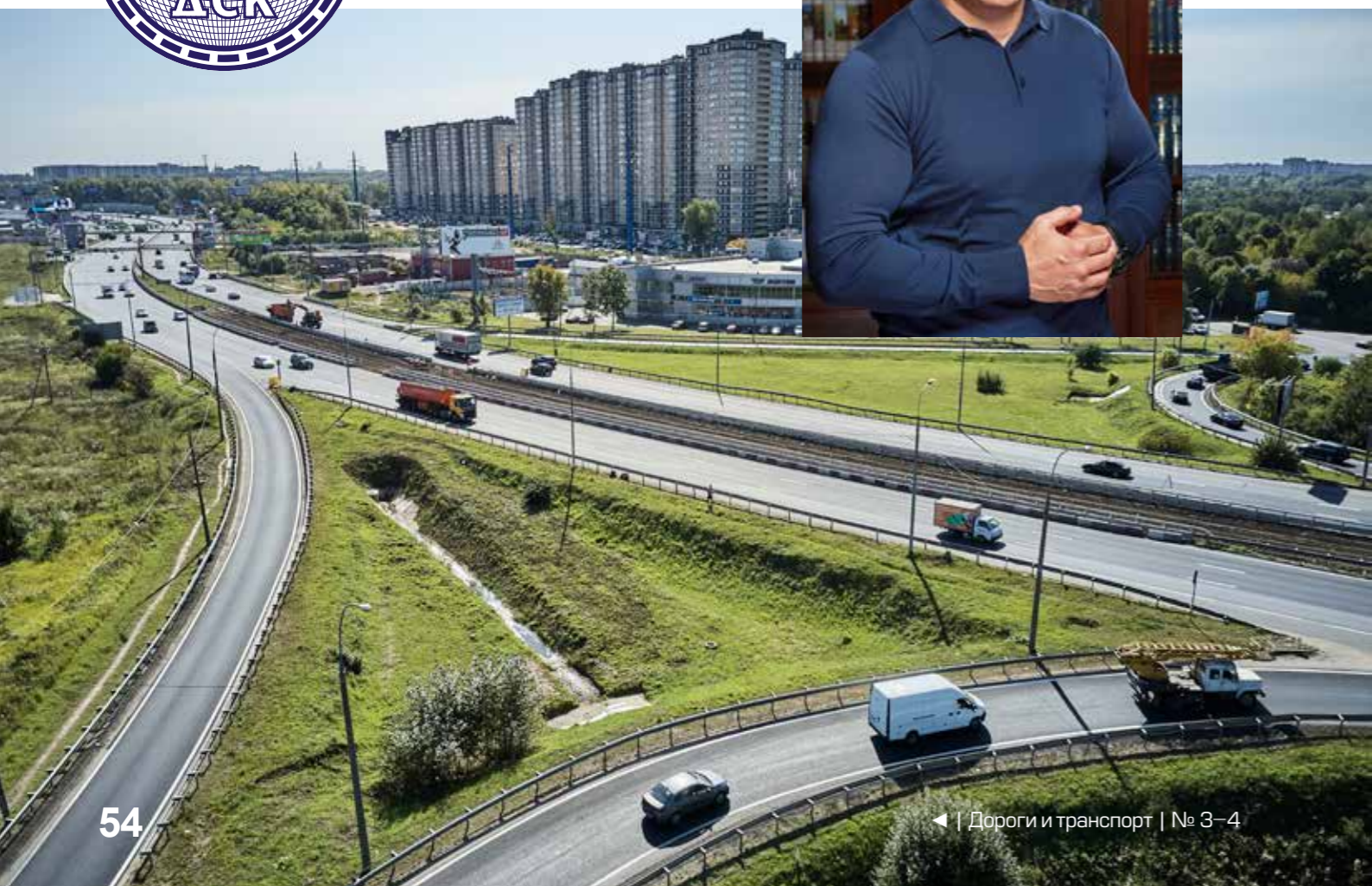
ОТ МКАДА ДО ГЕЛЕНДЖИКА

СЕКРЕТ УСПЕХА «R-1»: 5% ТАЛАНТА + 95% ТРУДА

Сегодня в России строится и ремонтируется много дорог. Проблемы и перспективы отрасли обсуждаются на всех уровнях власти, работают федеральные программы по развитию сети, выделяются деньги регионам. Поддержка идет и снизу, и сверху. Правомерен вопрос: кто и как сегодня строит и содержит наши дороги, как идет реконструкция? Поэтому спикерами на страницах нашего журнала часто становятся профессионалы с большим опытом, представители лучших компаний страны. Один из наших постоянных гостей – основатель и бессменный руководитель дорожно-строительной компании «R-1» Эдгар Арамян, который построил и отремонтировал тысячи километров трасс, в том числе и федерального значения в центре России и на юге. Ему доверяют важнейшие объекты, которые нужно построить очень быстро и качественно. Сегодня Эдгар Русланович рассказал нам о том, на каких трассах в настоящее время работает его команда, какие проблемы попутно приходится решать, и что было сделано, чтобы сохранить «первый номер» не только в названии.



ЭДГАР АРАМЯН:
« СТРОИТЬ ПЛОХО
МЫ ПРОСТО НЕ ИМЕЕМ
ПРАВА! »



– Эдгар Русланович, компания «R-1» является главным подрядчиком по строительству храма Вооруженных сил РФ, и сегодня не только делает дороги к нему. Какие еще работы выполняете на территории храма? Успеете ли до 9 мая к 75-й годовщине Великой Победы, как и планировали?

– Строительством самого храма занимается другая компания. Как генеральный подрядчик ДСК «R-1» строит дороги на территории храма, проводит все коммуникации – освещение, тепло, канализацию. Занимается благоустройством и ландшафтом. Начали работу год назад. За это время вывезли более 500 тыс м³ грунта, завезли порядка 700 тыс м³ песка и построили около 20 километров дорог! Планируем завершить основные работы до конца марта, а в апреле доделаем «мелочи». Все идет по плану, к 9 мая объект будет сдан. Это наш подарок людям в память о тех, кто принес всем нам Великую победу 1945 года. Я горжусь, что в их рядах были и мои деды. К сожалению, оба погибли на войне: один – под Керчью, другой – под Сталинградом.

– Вы как-то упомянули, что вашего прадеда за военные заслуги еще до революции наградили золотым крестом сам Николай II. Для вас, как потомка героев, заказы от министерства обороны тема особая? Ведь вы даже получили награду от министра обороны Сергея Шойгу за дорогу к парку «Патриот».

– В 2015 году мы за два месяца, практически с нуля построили и обустроили 20 километров автомобильной дороги к парку «Патриот» на Кубинке. Сроки поджимали, поскольку на 16 июня было назначено открытие Конгрессно-выставочного центра Вооруженных Сил РФ, расположенного на территории парка, и проведение первого мероприятия – международного военно-технического форума «Армия 2015». Мероприятия посетили Президент России Владимир Путин, а также первые лица более чем 20 стран мира. Такие сжатые сроки не отразились на качестве нашей дороги. С министерством обороны мы работали еще по двум объектам: район Чкаловский и аэропорт Домодедово. Я горжусь, что такое серьезное ведомство доверяет нам свои объекты, компания «R-1» всегда готова к дальнейшему сотрудничеству.





наш Benninghoven. Но эта марка пока без аналогов и имеет огромные преимущества. Это транспортабельный завод контейнерного типа «ECO 3000» производительностью 240 т/ч. Его улучшенный пылеуловительный блок на 50% «экологически чище» по отработанным газам, а инновационная система звукоглушителей эффективно снижает уровень шума. Помимо этого, у нового завода есть еще много преимуществ: мобильность, компактность, наличие системы подачи вторичного асфальта и системы подачи адгезионных присадок типа Wet-Fix, а также простая транспортировка.

Чтобы профессионализм наших кадров соответствовал современным требованиям отправляем наших сотрудников на отраслевые форумы, конференции и семинары. Я считаю, что все эти составляющие и являются инновациями в работе, позволяющие побеждать в конкурсах по ремонту трасс и внедрять при их обустройстве самые передовые технологии.

– Ваша компания работает и на федеральных магистралях, где требования очень высоки. В том числе, и на трассе М-10 «Москва – Санкт-Петербург». Есть ли объемы в этом году на этой магистрали?

– 10 лет назад мы «выехали» на федеральные трассы. С ФКУ «Упрдор «Россия» на «М-10» работаем порядка 7 лет. Также сотрудничаем с ФКУ «Упрдор «Москва – Бобруйск». Нареканий со стороны заказчиков не было, компания всегда стремилась соответствовать высоким требованиям. В планах продолжать работу и дальше, не снижая планки. Более того, хотелось бы напомнить, что именно наша компания впервые в Московском регионе по-

ЦИФРЫ И ФАКТЫ:

- ДСК «R-1» это:
- 6 асфальтобетонных заводов Benninghoven;
- Бетонный завод (60 м³ / час);
- Растворно-бетонный узел;
- Установка для производства полимерно-битумного вяжущего;
- Завод по изготовлению бордюрного и тротуарного камня, тротуарной плитки;
- Современная лаборатория.
- Полный «боекомплект» позволяет компании выполнять большие объемы работ одновременно и в кратчайшие сроки.

– Чтобы выполнять такие срочные серьезные заказы нужно «держать в форме» техническую базу. Эдгар Русланович, расскажите, пожалуйста, подробнее о возможностях компании. Какие инновации применяете, что было приобретено в 2019 году, каковы планы на этот год?

– Все уже поняли, что без передовой техники хорошие дороги не построить. Мы стараемся перенимать западные, в частности, немецкие технологии, ежегодно обновляем парк техники на 20 процентов. Недавно закупили новые самосвалы-вездеходы Volvo, экскаваторы, бульдозеры, думперы. Затраты, однозначно, оправдываются, эффективность работы возрастает в разы. Подход должен быть комплексным, поэтому наша компания вкладывается не только в современную технику, но и в новые заводы.

– Вы подразумеваете недавно приобретенный завод Benninghoven? Когда он окажется на строительной площадке? Каковы его главные преимущества по сравнению с предыдущими типами заводов?

– Новый асфальтобетонный завод Benninghoven планируем запустить 20 апреля этого года. Конечно, это не первый

мимо укладки асфальта ввела работы и по благоустройству. Для этого еще в 2008 году мы наладили поставки качественных асфальто-бетонных смесей с помощью нового асфальто-бетонного завода Benninghoven производительностью 240 тонн в час. В то время далеко не все крупные строители имели такие мощные заводы. Позже было приобретено еще несколько заводов такой же мощности.

– Дорожно-строительная компания «R-1» участвует в реализации крупных проектов в Москве и регионах России. Это и строительство участков Северо-Восточной хорды в Москве, трассы М-4 «Дон» в Геленджике, в Калуге и Липецке. Скажите, пожалуйста, как удается одновременно работать на различных объектах, отдаленных от основной базы иногда на тысячи километров? Как происходит дислокация сотрудников, техники и производства?

– Это, безусловно, нелегко, но решаемо. Самым отдаленным объектом была трасса М-4 «Дон» Новороссийск – Геленджик.

ОБЪЕКТЫ ДСК «R-1» НА ТРАССАХ: М-4 «ДОН», М-3 «УКРАИНА», М-2 «КРЫМ», М-1 «БЕЛА-РУСЬ», М-10 «МОСКВА – САНКТ-ПЕТЕРБУРГ», МКАД, А-107 «МОСКОВСКОЕ МАЛОЕ КОЛЬЦО»; В ТОМ ЧИСЛЕ ПОСТРОЕННЫЕ: «ПРАВОБЕРЕЖЬЕ – ШОПИНО», ВОРОБЬЕВЫ ГОРЫ, ТТК, ОЛИМПИЙСКИЕ ОБЪЕКТЫ В СОЧИ, «СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ХОРДА», «ДМИТРОВ-ДУБНА» И ДР.

На финальном участке в Геленджике пришлось работать в сложных условиях. Учитывая, что дорога местами проходит в горах, на скальных породах мы установили специальные сетки с плетеными тросами от камнепадов. Эти защитные средства считаются одними из самых надежных в мире. Кстати, на этом объекте пришлось решать вопрос по сохранению краснокнижных растений и пересаживать пицундскую сосну. Но самое сложное было перевезти техническую базу и завод. После того, как эта проблема была



решена, все остальное стало более реальным, и результат оправдал все ожидания.

– За прошедшие годы ваша команда выполнила немало уникальных по разнообразию и сложности задач, какие проекты для вас самые значимые?

– Для нас все объекты важны, но безусловно, есть более сложные. Например, сегодня сложным можно назвать проект по строительству новой магистрали Москвы «Южная рокада», длиной более 40 километров. Трасса пройдет от развязки Рублевского шоссе с МКАД до улицы Верхние Поля в Капотне. Трудности заключаются в огромном количестве коммуникаций.

Но трудностями нас не запугать. Где бы ни было: в столице или на краю страны, и какая бы ни была дорога: федеральная, региональная или сельская, всегда стараемся выполнять задачу на совесть. И расслабляться нельзя, нужно идти только вперед, на пару шагов обгоняя конкурентов. А наши регалии подтверждение того, что мы на верном пути. Например, в числе наших наград есть медаль III степени «За особые заслуги перед Калужской областью» от губернатора Анатолия Артамонова за строительство южного обхода Калуги. Большой объем работы был сделан за короткий срок, с декабря 2017-го по сентябрь 2018-го. Это заслуга всего нашего коллектива. Но главная оценка и награда для строителя – благодарность простых жителей.

– Что вас больше всего радует и огорчает в дорожной отрасли?

– Радует то, что в последнее время на всех уровнях власти начали уделять больше внимания дорожной отрасли. Все поняли, что необходимо развивать дорожную отрасль, строить современные трассы.

Есть профильная Федеральная программа, есть желание работать в этом направлении. Вы же помните, как торжественно сдали в прошлом году трассу М-11 «Москва – Санкт Петербург». Таких трасс должно быть много. Мы гордимся, что тоже поучаствовали в этом масштабном проекте. И уверен, что даже через сто лет, проезжая по этим дорогам, люди будут благодарить строителей. Вот что радует нас, дорожников! Вот ради чего надо работать! И, пусть высокопарно, ради этого стоит жить! И поэтому строить плохо мы просто не имеем права!

Но есть другая сторона монеты. Чтобы строить хорошо и качественно, нужны хорошие средства! Однозначно, вкладывать средства и силы в дорожную отрасль надо много. Ведь сколько предстоит сделать, это касается в первую очередь региональных дорог, которые пока далеки от совершенства. Радует то, что и в этом направлении начались активные подвижки.

– Эдгар Русланович, вы сам – автомобилист, если бы была возможность отказать от автомобиля, на какой бы транспорт пересели?

– Пересел бы на велосипед. А лучше всего, стал бы еще больше ходить пешком, это полезно.

– Велосипедистам тоже нужны хорошие дороги. Уверена, они с удовольствием ездят по вашим трассам. Сформулируйте основной девиз «R-1» на сегодняшний день? Изменился ли он за более чем четверть века?

– Главные принципы компании остаются неизменными. Когда меня спрашивают про секрет успеха «R-1», я всегда говорю, что 5% это – талант, а 95% – труд. Критериями номер один для нас были, есть и будут на все времена: порядочность, честность и любовь к своей работе.

