

# Провинциалы с европейским именем



Десять лет «автобановцы» Магнитки борются с одной из извечных русских бед, и получается это у них отлично



Строительством дорог в Челябинской области занимаются более сорока организаций: в основном, предприятия областного главного управления дорожного хозяйства (ГУДХ), а также муниципальные и коммерческие структуры. Южуралавтобан – крупнейшая организация с самым большим объемом работ – отмечает в эти дни десятилетие.

Она создана по инициативе руководства ММК при содействии областной администрации и ГУДХ. Структурно предприятие состоит из дорожного ремонтно-строительного управления, двух современных асфальтобетонных заводов суммарной производительностью 260 тонн продукции в час, управления механизации, цеха по производству дорожных ограждений, комплекса по производству кубовидного щебня, крупнейшего в регионе хранилища битума емкостью 4,5 тысячи тонн. Кроме того, в 2004 году в состав ЮУАБ вошел цех благоустройства ММК. Численность коллектива – полторы тысячи человек.

Начиналось все в сентябре 1995 года, когда после согласований с администрацией области и Челябинским директором ММК подписал приказ о создании акционерного общества, нацеленного на комплексное строительство и ремонт автодорог, а также производство дорожных ограждений. Изначально в коллективе работали три человека, а впереди – множество планов и огромный фронт работ. Предстояло быстро сформировать коллектив, создать производственную и ремонтные базы, приобрести дорожно-строи-

тельную технику и оборудование, получить необходимые лицензии. Словом, начинали с нуля.

Ставку сделали на современные технологии и с помощью руководства ММК и ГУДХ в сжатые сроки оснастили предприятие невиданной ранее на Южном Урале европейской импортной дорожной техникой известных фирм Beninghoven, ABG и других. Первые километры начали строить

## Южуралавтобан занимается не только строительством дорог, но и благоустройством города и комбината

в 1996-м, освоив 30 млн. рублей. В 1997-м проложили 27 километров качественных дорог, в 1998-м – 37, а с января по сентябрь 2000 года – 60 километров. Это были уже не те дороги, которые привычны нашим автомобилистам – покрытие которых морщилося и «плыло» под лучами летнего солнца, выбивалось и пучилось, разрушаясь на глазах.

– Качество в дорожном строительстве определяет сумма трех составляющих, – делится секретами главный инженер ЮУАБ Григорий Косян. – С начала работы мы обязались взять высокую планку, но не предполагали, насколько неожиданными будут трудности.

К примеру, отсутствие на Урале природного щебня, подходящего для асфальтобетона достойного качества: требовался так называемый кубовидный щебень, сырье для которого находится в районе рудника Малый Куйбас. Поэтому был построен мощный комплекс производительностью 1 млн. тонн в год, обес-

печивший потребности в кубовидном щебне не только Южуралавтобана, но и всех дорожников Челябинской области и других регионов России. В активе специалистов ЮУАБ много и других технологических находок: первыми в дорожном строительстве стали применять металлургические шлаки, построили самое современное на Урале битумохранилище круглогодичного цикла, освоили техноло-

гию применения уплотняющей вибротехники.

Идея «закольцевать» Магнитку объездной дорогой жила годами, но воплотиться смогла только с появлением мощной дорожно-строительной организации. Инициатором скорейшей реализации проекта выступил председатель совета директоров ОАО «ММК», депутат Законодательного собрания Челябинской области Виктор Рашников. Необходимость строительства дороги подтвердили губернатор области и президент Башкортостана. Долевое финансирование строительства взяли на себя областной дорожный фонд и федеральный бюджет Минтранса. Строить объездную начали в 1997 году от поселка Буранный, расположенного на дороге Магнитогорск–Южноуральск. В 2001 году сдан первый участок протяженностью 19,4 километра. Здесь был построен крупнейший в области металлический мост через Урал длиной более 260 метров, позволивший убрать транспорт с дороги, пролежавшей по

плотине Верхнеуральского водохранилища, постепенно разрушавшейся. На следующем участке на территории Абзелиловского района Башкортостана построили три моста через реки, путепровод через железную дорогу и двухуровневую транспортную развязку у деревни Покровка. Далее объездная трасса выходит на дорогу Магнитогорск–Сибай–Зилаир–Ира и замыкает восточную часть «кольца». В юбилейный для ЮУАБ год проект объездной дороги близок к завершению, а ее общая протяженность составит около 130 километров. Очевидно, что дорога дает новую жизнь множеству поселков и деревень, уже резко вырос поток грузового и легкового транспорта, упрочивший связи юга Челябинской области и Башкортостана. Кроме того, транзитный транспорт уже не будет колесить по улицам Магнитки, а спокойно минует город, и без того переполненный автомобилями.

Нельзя забывать и об экологии, поскольку выхлопные газы – одна из главных проблем современных городов.

В самом Магнитогорске капитально отремонтированы, а по сути, заново построены основные транспортные магистрали. Причем ЮУАБ не работает по древней технологии, закатывая выбоины новым асфальтом, а сначала срезает мощной фрезой старое полотно до бетонной подушки и только потом укладывает новый асфальтобетон. Теперь большая часть проспектов и главных улиц приведена в порядок, ехать по ним – одно удовольствие.

Еще одно ключевое направление деятельности ЮУАБ – изготовление и установка дорожных ограждений. С самого начала решили ориентироваться не на морально устаревшие ГОСТы, а на современные требования, предъявляемые в Европе к дорожным ограждениям. Изучили зарубежный опыт, подготовили техническую документацию, заложив принципы надежности, энергоемкости, простоты сборки и нематериалоемкости. Совместно с центральным автополигоном построили испытательную полосу на подмосковном Дмитровском автополигоне, где в 1997 году успешно испытали все новые виды дорожных ограждений с маркой ЮУАБ. Первыми в России получили сертификаты соответствия, что позволило выйти на европейский рынок. Основными зарубежными потребителями дорожных ограждений магнитогорской фирмы стали германские компании «Оутимекс» и «Фолькман»: ежемесячно им отгружают до 2,5 тысячи тонн ограждений.

В числе других клиентов – дорожники Белоруссии, Казахстана, других стран СНГ. В России ограждения ЮУАБ исправно служат на кольцевой дороге вокруг Санкт-Петербурга, в Центральном регионе, Краснодарском крае, в Пермской, Свердловской областях, на дорогах федерального значения.

– Мы занимаемся не только дорогами, но и благоустройством города и ОАО «ММК», строительством жилых, административных и спортивных сооружений, – подчеркивает генеральный директор ЮУАБ Алексей Гушин. – В кратчайшие сроки – многим даже и не верилось – мы построили горнолыжную трассу на озере Банном, что стало испытанием нашего профессионализма, которое мы с честью выдержали.

Юбиляры строили объекты и в Абзакове, уникальный манеж для настольного тенниса рядом со стадионом в Магнитке. Кстати, в реконструкции самого стадиона тоже принимали активное участие, а стадион в Верхнеуральске построили с нуля. В активе сданных объектов – крытая надземная пешеходная галерея через проспект Ленина.

Еще цифры, как нельзя лучше доказывающие солидность и масштаб деятельности юбиляра со дня основания: построено 433 километра дорог (98 из них – в Магнитогорске), произведено свыше полутора миллионов тонн асфальтобетона, свыше 6,5 тысячи километров современных дорожных ограждений, 29 мостов и путепроводов. Успехи ЮУАБ отмечены на региональном и международном уровнях. В феврале 2002 года магнитогорские дорожники получили престижный по мировым меркам диплом и золотую медаль французской ассоциации содействия промышленности «за качество работы и динамичное развитие производства».

– За минимально короткий срок Южуралавтобан проделал колоссальную работу, – говорит председатель совета директоров ОАО «ММК» Виктор Рашников. – Совсем недавно трудно было представить, что в нашем далеком от столичного городе будет создана образцовая дорожно-строительная фирма, работа которой получит высочайшую оценку в Европе. Отраден еще и тот факт, что именно наша магнитогорская дорожно-строительная фирма стала первым предприятием в регионе, удостоенным этой награды.

Десять лет «автобановцы» Магнитки борются с одной из извечных русских бед, и получается это у них отлично. Как последний аргумент – многочисленные отзывы профессиональных водителей и автолюбителей, услышанные лично: «Закатал бы Южуралавтобан асфальтом и Магнитку, и весь Южный Урал, а то после их дорог на оставшиеся еще колдобины выезжать никак не хочется».

Михаил СКУРИДИН.

Фото Евгения РУХМАЛЕВА.