



МОСТОВОЙ ВЕСТНИК

УРАЛМОСТСТРОЙ

Печатное периодическое издание Выпуск № 6, март 2013

Новый сайт ЗАО «Уралмостстрой»

Во втором квартале 2013 года начнет свою работу новый сайт ЗАО «Уралмостстрой». Разработчики постарались сделать его более привлекательным и удобным для посетителей.

Новый сайт будет иметь ряд преимуществ, а именно:

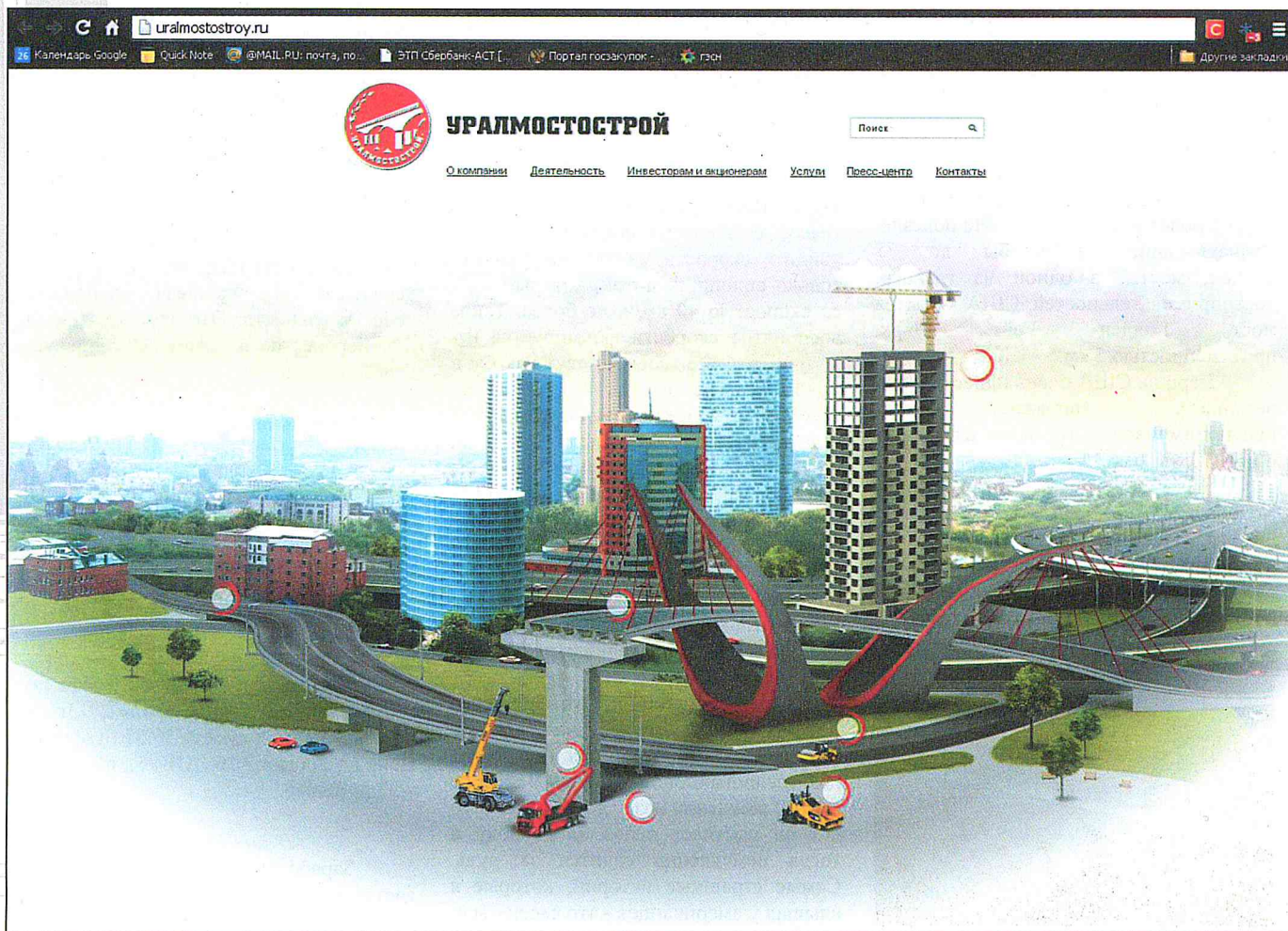
- ✓ Внешний вид сайта стал более респектабельным и современным, благодаря 3D флеш-макету, размещенному на главной странице сайта.
- ✓ Быстрый доступ к услугам – с главной страницы можно сразу перейти на конкретный вид услуг, для этого созданы специальные кнопки, которые расположены

рядом с графическим изображением услуги.

- ✓ Многопользовательская система управления сайтом позволит каждому филиалу оперативно обновлять информацию в прайс-листах на готовую продукцию и самостоятельно размещать объявления о вакансиях.
- ✓ Разрабатывается новый модуль «Карта России», на котором будут размещены построенные объекты, что позволит оценить масштабы работы нашей компании
- ✓ При переходе на внутреннюю страницу, в верхней части сайта будет располагаться изображение с анимацией

различных видов мостов: постепенно будет показано развитие мостостроительной индустрии, начиная с древних веков до настоящего времени, а также представления о будущем. Изначально показано строительство деревянного моста, постепенно мост и все его окружение будет трансформироваться и достраиваться соответственно каждой эпохе.

Обращаем внимание на то, что в ближайшее время сайт будет работать в тестовом режиме, т.е. проходить «обкатку». Заполнение информации во всех разделах сайта потребует какого-то количества времени. Ждем ваших предложений по организации работы сайта



Руководство филиалов посетило Соединенные Штаты Америки.

В январе 2013 года руководители филиалов приняли участие в международном семинаре «Новые тенденции в мостостроении и дорожном строительстве США» с целью ознакомления с опытом проектирования, строительства и содержания мостов и искусственных сооружений. Программой семинара было предусмотрено посещение крупнейшей выставки в области бетонных технологий World of concrete (Мир Бетона).



Об итогах поездки нам рассказал Валерий Яковлевич Леер, начальник филиала «УМиК» ЗАО «Уралмостстрой»

Валерий Яковлевич поделитесь, пожалуйста, впечатлениями о поездке.

Главное впечатление произвели сами американцы и красивые города США, такие как Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Лас-Вегас.

Особенно впечатляет Сан-Франциско – это крупный город на западном побережье Тихого океана в штате Калифорния. Тихий океан с живописным побережьем, а купаться невозможно. Температура +16 +18 градусов, холодное течение. Люди для пляжного отдыха вынуждены ехать в другие более южные штаты. Не повезло. Впечатляющие небоскребы до 75 этажей, мосты, а одной из главных достопримечательностей США является мост Голден Гейт Парк, протяженностью 5 км.

Народ в США очень приветливый, вежливый, поражает их предприимчивость. Из всего извлекают прибыль, выгоду.

Были мы на новом арочном мосту Колорадо Ривер Брайдж - на границе штатов Невада и Аризона. Мост построен в 2010 году, строился он в сложнейших природных условиях и стал центральной частью плотины Гувера.



Эта плотина является уникальным объектом национального значения и входит в список главных достопримечательностей США. Американцы организовали экскурсию по плотине и мосту. Представляете в России экскурсию, где - нибудь на крупной ГЭС, где плотины еще более величественные?

А вот американцы организовали и преподносят всему миру экскурсию «прогулки по платине и мосту как уникуму» Молодцы!

США еще более многонациональная страна, чем Россия. Много китайцев, больше, чем афроамериканцев, при этом они не только обслуживающий персонал, но и специалисты в различных отраслях, в т.ч. в мостостроении.

Много полных людей. Причиной излишнего веса является калорийная еда – например каждодневные бифштексы. Очень много потребляют мяса, чизбургеров, гарбургеров, которые расположены практически на каждом шагу.

Я знал, что пенсионный возраст в Америке для мужчин и женщин одинаков – 65 лет, но убедился воочию, когда нас обслуживали американские стюардессы в американской авиакомпании «Дельта», возраст которых за 55 лет. Сколько нужно здоровья, терпения!

Валерий Яковлевич, какие у Вас впечатления о дорогах США?

Если посмотреть на федеральную трассу с птичьего полета, то вы не увидите скорость машин, вы увидите только сплошной поток, который едет со скоростью 40 км/ч, не более. Такое восприятие скорости формируется из-за того, что все машины едут как бы в одном потоке в одной связке, не обгоняя друг друга. Результатом такой езды является безопасность, ну и, конечно же, высокий уровень культуры езды. Неагрессивная езда – это когда сзади появляется авто, упирается практически тебе в бампер, тем самым сгоняет с полосы, а если это произойдет, то буквально через 5-7 минут стоит полицейский и ждет тебя! В целом, доброжелательность на дорогах.

Что такое автомобильная Америка? Тут надо понять, что американец без автомобиля – существо деклассированное. Американца с самого рождения возят до 16 лет, а в 16 лет он получает право на свободу и тогда немедленно садится за руль. Самые страшные истории, которые я слышал у американцев - это рассказы о

том, как их лишили прав. Для американца это самое страшное. Лишиться прав значит лишиться работы, так как общественного транспорта там либо нет, либо он есть, но ходит очень редко.

Расскажите, пожалуйста, нашим читателям как обстоят дела с «пробками» на дорогах в США?

Многочисленных пробок я там не видел, хотя проехали мы не мало (3 мегаполиса и порядка 1тыс км федеральной трассы). Есть скопление автомобилей на въездах в крупные города. Самое главное: в Америке практически решен вопрос с парковками, особенно в крупных городах. Возможно, все это платно и дорого, но, тем не менее, вопрос решен. В городах, где мы были (Сан-Франциско, Лос-Анджелес, Лас-Вегас), я увидел очень много европейских и японских машин. Такси там сплошные тойоты-камри. А где же знаменитые американские автомобили!? Где великий американский автопром!? Ведь американцы не только потребители автомобилей. Они великие изобретатели. Они придумали безопасное стекло, кондиционеры и автомобильные коробки передач, не говоря о главном изобретении Форда – конвейерной сборке.

Что бы я позаимствовал у американцев - это самое главное - дороги, но только федерального значения. В городах, особенно в Сан-Франциско дороги плохие. Также хорошо бы взять культуру поведения на дорогах, работу полиции на дорогах. Вот три составляющие, на которых держится американская дорожная действительность. Это то, что стоило бы перенести в нашу Российскую действительность.

Нашим читателям также интересно узнать о стоимости ГСМ в США, о средней заработной плате американского строителя?

Средняя розничная цена бензина на АЗС в США достигла максимального показателя в США за 2012 год. Так высоко она не поднималась за последние 4 месяца – выше 3,48 дол/галлон. Курс доллара по состоянию на начало февраля 2013г. к рублю 30.72, стоимость 30.51 руб/литр. Цена по России 31.6 (АИ-95), в Москве – 32 руб/литр.

О заработках:

Зарботок строителя в США составляет \$15-\$90 тыс. в год. Инженеры - \$23-\$100 тыс в год.

Водитель грузовика в среднем - \$33.5 тыс. в год.

Причем на основании исследований, проводимых профсоюзными и различными научными организациями по рейтингу (6 критериев – уровень з.пл, степень безопасности, уровень стресса на рабочем месте и т.п), профессия строитель не самая выгодная в США, а вот бухгалтеры относятся к выгодным профессиям их средняя з/пл составляет \$23.3- \$109.8 тыс в год.

Расскажите пожалуйста как финансируется строительство дорог в США?

Сеть автомобильных дорог в США является самой протяженной дорожной сетью в мире и составляет 6 506 204 км, среди которых 4374784 км дорог с твердым покрытием. В данную сеть входят дороги как федерального значения, так и межштатные магистрали – хайвэй, так и дороги штатного местного значения. Строительство хайвэев было начато в разгар «Великой депрессии», беспрецедентного экономического кризиса. Рузвельт надеялся, что дорожное строительство позволит снизить уровень безработицы. Стоимость всей транспортной инфраструктуры США ныне составляет около \$2 трл. или более 13% стоимости всех производственных активов страны. Закон о доходах хайвеев, принятый в 1956 году, позволил создать специализированный дорожный фонд. Фактически дороги финансируются за счет владельцев автомобилей. Существуют особые сборы, включаемые в стоимость автомобильного топлива, покрышек, грузовиков, а также от перевозок крупногабаритных грузов. По данным федеральной дорожной администрации в 2001 г. дор.сборы принесли в бюджет дорожного фонда более \$100 млрд., из которых было потрачено более 81 млрд на дороги.

Ныне в США в сфере дорожного строительства заняты около 300 тыс. человек. Интересно, что каждый \$1 млрд инвестиций в дорожное строительство приводит к созданию около 35тыс рабочих мест, что позволило избежать более чем 1,5 тыс смертельных случаев и 50 тыс травм и ранений, поскольку качественные дороги значительно уменьшают риск ДТП.

Показательно, что федеральное правительство финансирует строительство дорог в штатах в соотношении 1:4, то есть на 1 вложенный доллар из бюджета штата выделяется 4 доллара из бюджета федерального, а правительство штатов выделяет средства на дороги

графства в соотношении 1:3. Следует отметить, что на содержание дорог графства значительные суммы поступают и за счет местного налога на недвижимость (около 30 %).

Скажите схожи ли технологии строительства мостов в России и США? Какие новшества Вы увидели?

Я не мостовик, я дорожник. Думаю что схожи. Единственное отличие в строительстве это то, что там распространено монолитное мостостроение, у нас сборное железобетонное. Мы были в Сан-Франциско, где идет масштабная реконструкция моста Окленд Бэй Бридж, которая включает несколько проектов, в т.ч строительство нового моста ЭстБэй Брайдж. Стоимость строительства этого моста оценивается около 7 млрд.долларов. Работы по реконструкции старого моста и строительство нового моста чрезвычайно сложны и проводятся в условиях сохранения движения транспорта.



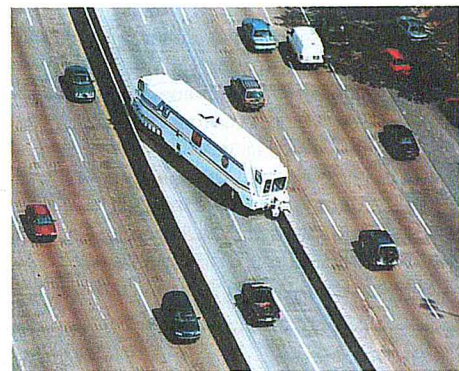
Строительство нового моста включает в себя 4 проекта:

1. основная по протяженности часть моста – 1923 м.
 2. висячий пролет с металлическим пилоном высотой 160м.
 3. эстакада, соединяющая туннель на острове Йерба Буэна с висячим пролетом моста.
 4. восточная часть нового моста, соединенная с Оклендом.
- Висячий пролет является главным архитектурным элементом нового моста с общей длиной 623,9 м, он будет крупнейшим мостом в мире с единственным пилоном.

Если обратиться к истории, то в СССР первый вантовый мост был построен в Грузинской ССР через р.Магану еще в 1932 году. Список крупнейших вантовых мостов возглавляет «Русский мост» во Владивостоке через пролив Босфор Восточный, наибольший пролет в мире 1104м, полная длина 3100м, количество пилонов -2, год постройки - 2001г. Так что и Россия славится своими внеклассными мостами.

К новшествам, можно отнести «Систему Зиппер» - это уникальная технология быстроперемещаемых барьеров, позволяющая управлять транспортным потоком, а именно: быстрое выделение приоритетной полосы для транспорта с двумя-тремя и более пассажирами или платной полосы, создание безопасного реверсивного движения многополосной дороги без увеличения ширины проезжей части, отделение рабочей зоны барьером безопасности, при проведении дорожных работ

«Система Зиппер» дает возможность экономично, быстро и безопасно повысить пропускную способность на дорогах и значительно разгрузить заторы, особенно в городах миллионниках, при въезде и выезде из города в часы пик.



Цена механизма (машины) порядка 1 млн долларов и 1.5 млн долларов барьерное ограждение. Стоимость видимо оправдывает себя, так как уже 25 лет в США работает эта система. В России же пока не используется.

И еще не хотелось говорить, но на будущее другим нашим коллегам, специалистам – будьте внимательны при выборе организаторов поездки, неприятно был удивлен организацией со стороны АСПОР. Много изменений в программе, не хватало переводчиков, особенно на международной выставке «Мир бетона», показывают (рассказывают) то, что интересно им в коммерческих целях, а не нам.

Не стали подводить итоги программы, обмен мнениями, как это делают другие фирмы. Видимо понимая, что рецензии не будут положительны.

Поздравляем наших коллег отпраздновавших в первом квартале 2013 года знаменательные даты!!!



Аппарат Управления

Печенкина Галина Михайловна
Ларечкин Семен Семенович

Мостоотряд № 16

Назаров Николай Петрович
Сазыкин Николай Леонидович
Кукунов Виктор Арсентьевич
Чмарьков Михаил Михайлович
Николаев Олег Аркадьевич
Мурахтина Надежда Васильевна
Зайнулин Тайфур Зиннатович
Климов Владимир Павлович
Федотов Анатолий Дмитриевич
Гуляева Лидия Николаевна
Севостьянова Фаузия Насибулловна
Табачный Павел Васильевич
Абдулов Юрияхмет Фатрахманович
Коршунов Владимир Сергеевич
Никитин Виктор Анатольевич
Куликова Елена Викторовна
Кирилов Сергей Федорович
Шлычков Александр Иванович
Даутов Рамиль Хайбулович
Баранова Ольга Анатольевна
Валеев Харис Насифуллович
Дударев Алексей Александрович
Ахметшин Геннадий Васильевич
Макшанцева Наталья Анатольевна
Якунин Виталий Владимирович
Полежаев Валерий Александрович

Кацуба Ирина Леонидовна
Бочаров Федор Александрович
Печенкин Игорь Анатольевич
Щукина Кристина Олеговна
Москвитина Юлия Павловна
Попенов Антон Николаевич

Мостоотряд № 30

Биглов Ирик Файзрахманович
Загидуллин Радик Гайнулович
Зайнуллин Фидрат Ульфатович
Куркумей Олег Владимирович
Назаров Галий Забитович
Садретдинов Анвар Фаридович
Садретдинова Зелия Сабаховна
Ситдииков Талгат Тимергалиевич
Хамракулова Нина Васильевна
Янтусов Рамиль Николаевич
Галимов Ринат Ахьямович
Камалетдинов Салават Абдрахимович
Киреев Евгений Владимирович
Косолапов Виктор Алексеевич
Львов Виктор Юрьевич
Миниахметов Махмут Набиахметович
Шамсутдинов Гамир Амирович
Фатхинуров Фархулл Зайнулович

Мостоотряд № 72

Куклев Юрий Анатольевич

Мостоотряд № 82

Хрушкова Зинаида Владимировна
Лисихин Сергей Николаевич
Пономарев Александр Владимирович
Воронин Василий Ананьевич
Паянов Сергей Анатольевич
Лушников Владимир Александрович
Осипов Владимир Андреевич
Мыльников Вячеслав Леонидович
Усольцев Леонид Афонасьевич
Хлебников Александр Александрович

Черникова Наталья Владимировна
Колосков Александр Васильевич
Камынин Виталий Николаевич
Иванов Дмитрий Константинович

Мостоотряд № 123

Важенин Иван Николаевич
Вихарев Александр Трофимович
Ворошнин Станислав Григорьевич
Кулапин Николай Кузьмич
Митюков Иван Владимирович
Подерегин Андрей Николаевич
Коковин Павел Васильевич
Колпаков Владимир Николаевич
Леушин Николай Васильевич
Назаров Сергей Александрович
Паршин Виктор Борисович
Серовиков Семен Владимирович
Смоляков Александр Николаевич
Ушаков Анатолий Аркадьевич
Ямщиков Михаил Александрович
Дробот Григорий Александрович
Зомарев Владимир Анатольевич
Казакон Олег Юрьевич
Лядов Владимир Григорьевич
Мальшев Сергей Геннадьевич
Торсунов Виктор Викторович
Ядовин Сергей Борисович
Вечтомов Игорь Анатольевич
Засыпкин Сергей Викторович
Каюмов Ильфат Тагалимович
Лыков Юрий Анатольевич
Дробот Андрей Михайлович
Костылевский Виталий Александрович
Першин Сергей Николаевич
Плотников Виктор Владимирович
Семенов Сергей Валентинович
Чебыкина Елена Анатольевна
Чудинов Александр Иванович
Ярусов Александр Николаевич

Подведены итоги конкурса «Мисс Уралмостострой»



1 марта в преддверии празднования Международного женского дня были подведены итоги голосования за самую красивую девушку ЗАО «Уралмостострой».

В конкурсе приняли участие 16 девушек из шести филиалов компании.

Голосование проходило в течении двух месяцев, у каждого сотрудника была возможность отдать свой голос за понравившуюся участницу. Всего поступило более 2 тысяч смс-сообщений.

По итогам конкурса звание «Мисс Уралмостострой» получила сотрудница планово-экономического отдела филиала «Мостоотряд №16» Москвитина Юлия Павловна. В торжественной обстановке генеральный директор ЗАО «Уралмостострой» К.Н. Морозов поздравил победительницу конкурса и вручил Юлии смартфон

iPhone 4S.

2-е место в конкурсе заняла представительница Мостоотряда №123 – Попова Валерия Сергеевна – инженер производственно-технического отдела. Валерия получила подарочный сертификат в СПА-салон на сумму 8000 рублей.

3-е место заняла Жесткова Юлия Александровна, бухгалтер-расчетчик филиала «УМиК». Юлии подарили сертификат в СПА-салон на сумму 5000рублей.

Всем участницам конкурса были вручены небольшие подарки.

Выражаем огромную благодарность девушкам и всем участникам голосования за проявленную инициативу.

Кадровый резерв ЗАО «Уралмостострой»

22 марта 2013 года было положено начало одной из новых традиций ЗАО «Уралмостострой», получившей название «Круглый Стол». В 10 часов утра состоялось встреча представителей кадрового резерва с администрацией ЗАО «Уралмостострой».

Совещание проводили: генеральный директор Морозов Константин Николаевич, заместители генерального директора Попов Юрий Константинович, Кошман Владимир Алексеевич. Среди приглашенных участников были представители кадрового резерва филиалов «Мостоотряд № 16»: Полежаев Валерий Александрович, Грюканов Сергей Владимирович, Быцын Виталий Владимирович, Букреев Константин Александрович, Куликов Константин Владимирович; и «Мостоотряд № 82»: Коба Максим Анатольевич, Заболотский Роман Валентинович, Максимова Дина Дамировна.

Основными темами, рассматриваемыми на встрече были такие актуальные для организации вопросы, как:

- ✓ кадровая политика организации (а именно: место кадрового резерва в кадровой политике организации, перспективы развития кадрового резерва, дальнейшие планы развития персонала организации),
- ✓ социальная политика организации (условия, предоставляемые специалистам для работы в организации (согласно коллективному договору), повышение заинтересованности специалистов в результатах работы, лояльность персонала по отношению к компании).

Помимо этого также были рассмотрены и другие актуальные для ЗАО «Уралмостострой» в целом, и для филиалов в частности, проблемы.

Приглашенные специалисты из филиалов смогли задать интересующие их вопросы, рассказать о своих пожеланиях в плане своего дальнейшего развития в рамках организации, лично обратиться к генеральному директору, выдвинуть рационализаторские предложения на рассмотрение.

В целом, данные встречи являются показательными как для руководства организации, так и для самих сотрудников. На подобных совещаниях специалисты различных филиалов будут иметь возможность и в дальнейшем задавать интересующие их вопросы администрации предприятия. В свою очередь руководство будет более детально ознакомлено с проблемами, с которыми сталкиваются молодые перспективные кадры на сегодняшний день.

Помимо совещания в ближайшее время также планируется проведение семинара-тренинга «жесткие переговоры». Данный тренинг должен:

- ✓ сформировать у специалистов, направленных на обучение внутреннюю готовность к проведению переговоров в жестких условиях;
- ✓ научить распознавать попытки манипулирования, избегать ситуаций жестких переговоров, а в случае неизбежности такой ситуации свести к минимуму потери или выйти с победой;
- ✓ привить навыки противодействия скрытому и открытому давлению, психологическим ловушкам;
- ✓ позволить овладеть тактиками жесткого ведения переговоров.

Несомненно, данные знания являются необходимым условием для дальнейшего продвижения по карьерной лестнице специалистов кадрового резерва. Ближайший тренинг запланирован на 10-11 апреля 2013 года.

В прошлом году кадровый резерв филиалов «Мостоотряд № 16» и «Мостоотряд № 82» уже начали свое обучение, в частности ими были пройдены такие программы, как «Управленческие компетенции» и «Управление командой».

В этом году развитие коснется и остальных структурных подразделений ЗАО «Уралмостострой». Согласно программе развития кадрового резерва за 2013-2014гг. кадровый резерв ЗАО «Уралмостострой» должен будет пройти целый ряд тренингов и семинаров по следующим направлениям:

- ✓ Управленческие компетенции (развитие управленческих компетенций руководителя: планирование, организация, координация, делегирование, контроль, анализ; ситуационный подход к руководству; управление персоналом и мотивация персонала; развитие подчиненных)
- ✓ Коммуникации на производственных предприятиях («Жесткие переговоры»; управление конфликтами; эффективное совещание)
- ✓ Развитие личности (лидерство в команде и персональное влияние; тайм-менеджмент в деятельности руководителя; логика презентации и искусство публичного выступления)

Хотелось бы дополнительно напомнить всем сотрудникам ЗАО «Уралмостострой» о возможности принятия участия в программе «Кадровый резерв ЗАО «Уралмостострой». На сегодняшний день это возможно посредством подачи заявления о включении в кадровый резерв на имя генерального директора ЗАО «Уралмостострой» с приложением характеристики руководителя подразделения.



Ремонт строительной и дорожной техники филиалов займется УМиК



Значение дорожно-строительного комплекса для экономики любой страны переоценить трудно. А в России, с ее огромными пространствами, суровыми природно-климатическими условиями и неразвитой инфраструктурой, его роль возрастает многократно. Масштабное дорожное строительство невозможно без организации эффективной эксплуатации тяжелой строительной и землеройной техники.

Положительные тенденции в экономике и интенсивное использование тяжелой строительной и землеройной техники, с одной стороны, облегчили жизнь ее хозяев, а с другой – еще сильнее обострили проблему поддержания оборудования в работоспособном состоянии. И здесь на первый план вышли задачи превращения качественного планово-предупредительного ремонта и сервиса из вечной мечты эксплуатационщиков в реальность. Развитие строительной техники идет по пути усложнения узлов и агрегатов машин, роста энергооборуженности и уровня компьютеризации. Все это влечет за собой усложнение планово-предупредительного ремонта и сервиса. Без его должной организации любой потребитель будет страдать – ведь сложную технику без специальной подготовки, оборудования и инструмента отремонтировать, а уж тем более восстановить не смогут даже легендарные «народные российские умельцы».

ЗАО «Уралмостстрой» является одним из ведущих организаций в дорожно-строительном комплексе России и обладает огромным парком тяжелой строительной, землеройной техники, автотранспорта, оборудования и т.д. Поэтому вопрос о необходимости незамедлительного и качественного устранения технических неполадок, проявляющихся в процессе эксплуатации, очень актуален.

ЗАО «Уралмостстрой» заинтересовано, чтобы техника как можно меньше простаивала по техническим причинам (в период плановых и аварийных ремонтов). В связи с этим генеральным директором Морозовым К.Н. принято решение о создании в январе 2013 года собственного подразделения по ремонту и содержанию

тяжелой строительной и землеройной техники, на базе филиала «УМиК» ЗАО «Уралмостстрой», возглавляемое Боталовым С.Н. Сергей Николаевич рассказал нам о поставленных задачах перед новым подразделением, а также о планах работы на 2013 год



Моей приоритетной задачей является создание подразделения, обеспечивающего единую систему планово-предупредительного ремонта и сервиса строительной техники, оборудования и механизмов ЗАО «Уралмостстрой», а значит, закупку оборудования и инструмента, организация поставки качественных запасных частей, формирование единого склада запасных частей, подготовка кадров и т.д. Необходимо проводить целый комплекс мер, направленных на поддержание техники в исправном состоянии, а также на выявление и устранение возможных скрытых неисправностей. Техническая исправность техники подразумевает под собой максимально возможный уровень безопасности, экономичности и надежности.

Под планово-предупредительным ремонтом и сервисом понимается совокупность взаимосвязанных средств, документации и исполнителей, необходимая для поддержания и восстановления качества техники путем диагностирования, обслуживания и ремонта. В эту совокупность входит большое число элементов: основные средства ППР и сервиса (ремонтно-обслуживающая база); оборотные средства (запчасти и материалы); исполнители (ремонтные рабочие и ИТР); технологические регламенты (нормативно-техническая документация); передвижное технологическое оборудование и непосредственно техника для ППР и сервиса. ППР и сервис, проводимые специалистами филиала «УМиК», будут включать в себя не только плановую замену технических жидкостей и фильтрующих элементов, но и комплексную диагностику всех

систем техники (двигатель, трансмиссия, ходовая часть, гидросистема, рабочий орган и т.д.). В случае выявления каких-либо отклонений от нормы в работе того или иного узла, будет проводиться анализ причины возникновения неисправности, и рассматриваться способы ее устранения. В подавляющем большинстве случаев, при регулярном проведении ППР и сервиса, такой подход позволяет выявить неисправность на раннем этапе ее возникновения и избежать незапланированных затрат в будущем.

Строительная техника, механизмы и оборудование, требующие ремонта в 2013 году

Филиалы ЗАО «Уралмостстрой»	Количество, ед.
Буровые машины, буровой инструмент	
Мостоотряд №16	3
Мостоотряд №72	2
Мостоотряд №82	1
Автомобильные грузоподъемные краны	
Мостоотряд №16	3
Мостоотряд №72	1
Гусеничные грузоподъемные краны	
Мостоотряд №16	4
Мостоотряд №30	1
Мостоотряд №82	2
Мостоотряд №123	2
Грузоподъемные краны на пневмоходу	
Мостоотряд №30	3
Мостоотряд №82	1
Мостоотряд №123	1
Экскаваторы	
Мостоотряд №16	3
Мостоотряд №30	1
Мостоотряд №72	6
Мостоотряд №82	1
Мостоотряд №123	1
Погрузчики, автогрейдера	
Мостоотряд №72	1
Мостоотряд №123	2
Копровые установки (СП-49), бульдозера	
Мостоотряд №16	1
Мостоотряд №30	1
Мостоотряд №72	3
Мостоотряд №82	1
Мостоотряд №123	1
Другие виды техники	
Мостоотряд №30	3
ИТОГО	49

Преимущества создания нового направления:

- ✓ Полный комплекс услуг: от мойки и технического обслуживания до сложных агрегатных ремонтов, включая ремонт дефектных запчастей на месте, производимых на базе филиала «УМиК», позволяет сократить время простоя техники;
- ✓ Быстрое, своевременное и качественное обслуживание техники;
- ✓ Все работы по ППР и сервису будут проводиться персоналом, прошедшим обучение на заводах-изготовителях (официальных представителях) и имеющим сертификаты о полученной подготовке, в строгом соответствии с рекомендациями производителей;
- ✓ Укомплектованность всем необходимым оборудованием, диагностическими комплексами и инструментом, рекомендованными заводами-изготовителями (официальными представителями);
- ✓ Применение передвижных мастерских для обслуживания техники в местах её эксплуатации, оборудованных всем необходимым инструментом;
- ✓ Документальное сопровождение тяжелой строительной и землеройной техники: инструкция для машиниста, каталог запасных частей, инструкция по разборке и сборке, инструкция по ремонту и др.); документация (в т.ч. технологическая), разработанная сервисной службой (приобретенная на стороне) по ремонту конкретных агрегатов; организационная документация, разработанная сервисной службой, по выполнению всего процесса сервиса; электронная история жизнедеятельности каждой техники (история используется при принятии решения по ремонту техники, кроме того, ее наличие содержания существенно сказывается на определении рыночной стоимости конкретной машины); учетно-аналитические данные (учет отдельных видов затрат при ППР и сервисе, учет расхода отдельных видов запасных частей и др.); планово-управленческие данные (для построения графиков ППР по отдельным моделям машин, управление запасами запасных частей и др.); справочные данные (данные по ценам на услуги, данные о наличии запасных частей, данные по нормативам и др.); контрольно-обучающие данные (тесты по оценке знаний работников ремонтных бригад, логические схемы определения причин неисправностей и др.).
- ✓ Удобное месторасположение вблизи основных транспортных магистралей;

Предполагаемый перечень ремонтных работ, осуществляемых филиалом «УМиК»:

- ✓ компьютерная диагностика систем и

- механизмов техники;
- ✓ ремонт и замена компонентов систем автоматики и управления;
- ✓ ремонт ДВС и ходовой части техники;
- ✓ ремонт электрических систем и рабочего оборудования;
- ✓ ремонт гидроцилиндров, ковшей и стрел экскаваторов;
- ✓ регулировка и ремонт топливной аппаратуры;
- ✓ ремонт трансмиссии;
- ✓ ремонт и замена гидравлических линий управления;
- ✓ замена масел и смазок в узлах и агрегатах, замена технологических жидкостей;
- ✓ замена фильтров, приводных ремней и других расходных элементов

Планируемый перечень услуг, оказываемых филиалом «УМиК»:

- Техническое обслуживание и ремонт в послегарантийный период;
 - Агрегатный и капитальный ремонт техники;
 - Установка дополнительного оборудования;
 - Обслуживание и ремонт навесного оборудования;
 - Токарные работы;
 - Сварочные работы любой сложности;
 - Диагностика спецтехники на месте эксплуатации (основной стратегией высококачественного диагностирования является выявление неисправностей в работе машин до того, как они станут причиной ее остановки, при этом следует устранять по возможности как можно больше таких неисправностей во время плановых остановок машины для продления времени бесперебойной эксплуатации до следующей остановки);
 - Восстановление деталей;
 - Выполнение механической обработки;
 - Покраска и др.
 - Диагностирование переносным оборудованием для оценки работоспособности техники:
 - Компьютерная диагностика;
 - Настройка приборов на испытательных и регулировочных стендах;
 - Ремонт металлоконструкций грузоподъемных механизмов;
 - Ремонт бурового оборудования (бурового инструмента);
 - Проектирование бурового оборудования (бурового инструмента);
 - Изготовление оснастки и расходных материалов для бурового оборудования (бурового инструмента).
- Наличие на складе большого ассортимента оригинальных запасных частей позволит в минимальные сроки устранить возникшие неисправности;

корректировать суммарную величину и номенклатуру запасов, учитывать расход запасных частей по отдельным видам, находящимся на складе.

Прорабатывается вопрос об официальном представительстве Бауэр, Касагранда и других производителей. Это поможет расширить деятельность филиала «УМиК» для оказания планово-предупредительного ремонта и сервиса сторонним организациям, также приобретение и пополнение складского хозяйства запасными частями, расходниками с дилерской скидкой. Обучение специалистов эксплуатирующих тяжелую строительную и землеройную технику, а также специалистов для проведения своевременного и качественного планово-предупредительного ремонта и сервиса.

Обслуживание техники будет проводиться как в стационарных условиях на производственной базе филиала «УМиК», так и на производственных строительных участках филиалов ЗАО «Уралмостстрой». Для этого организовываются **выездные бригады**, укомплектованные запасными частями, расходными материалами и оборудованием. Для контроля и прогнозирования функционального состояния самоходных машин будет использоваться различное диагностическое оборудование. Результатом проведенной диагностики будет являться заключение о техническом состоянии техники с указанием (при необходимости) места, вида и причины дефекта. Поэтому большее распространение получит система обеспечения надежности и работоспособности техники за счет диагностики технического состояния и прогнозирования остаточного ресурса узлов и агрегатов.

Своевременное осуществление планово-предупредительного ремонта и сервиса тяжелой строительной и землеройной техники, в ходе которого специалистами выявляются и устраняются небольшие неисправности, позволяет значительно оптимизировать расходы.

Цель ЗАО «Уралмостстрой» в целом не только сэкономить денежные средства на ППР и сервисе, но и поддерживать технику в идеальном рабочем состоянии круглый год. Это позволит:

- сэкономить значительные средства при простое и ремонте техники;
- обеспечить безаварийную работу оборудования;
- продлить ресурс службы техники;
- снизить текущие расходы и ограничить затраты на ремонт; увеличить прибыльность

План на торги 2013г

На официальном сайте Российской Федерации для размещения информации о размещении заказов <http://zakupki.gov.ru> в начале года каждый из Заказчиков публикует План-график размещения заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг. В данном документе сформирована информация, когда и какие конкурсы (аукционы) планирует объявлять данный заказчик, а также начальная цена и сроки исполнения контракта. На основании вышеуказанной информации подрядные организации могут планировать участие в торгах.

Проведя анализ план - графиков по основным заказчикам ЗАО «Уралмостстрой», можно сделать вывод: в 2013 году наша компания планирует принять участие в конкурсах на общую сумму 17,7 млрд.рублей., в том числе

• В республике Башкортостан планируется провести тендеры на сумму 13 млрд.рублей, самыми значимыми объектами являются «Строительство мостового перехода через реку Белая» начальная цена контракта 7,1 млрд.рублей и «Строительство набережной реки Белая, включая благоустройство и строительство пешеходной зоны» начальная цена контракта 3,2 млрд.рублей. Также в 2013 году планируется строительство 7 надземных пешеходных переходов на общую сумму более 390млн.рублей.

• В Пермском крае сумма по планируемым торгам составляет 2,2 млрд.рублей. По объекту «Строительство автомобильной дороги «Восточный обход г.Перми» (Почередь)» начальная стоимость составляет 932 млн.рублей, планируется несколько конкурсов на содержание автомобильных дорог на сумму более 550 млн.рублей, а также реконструкции

мостовых переходов в Большесосновском, Юсьвинском, Косинском и Лысьвенском районах Пермского края.

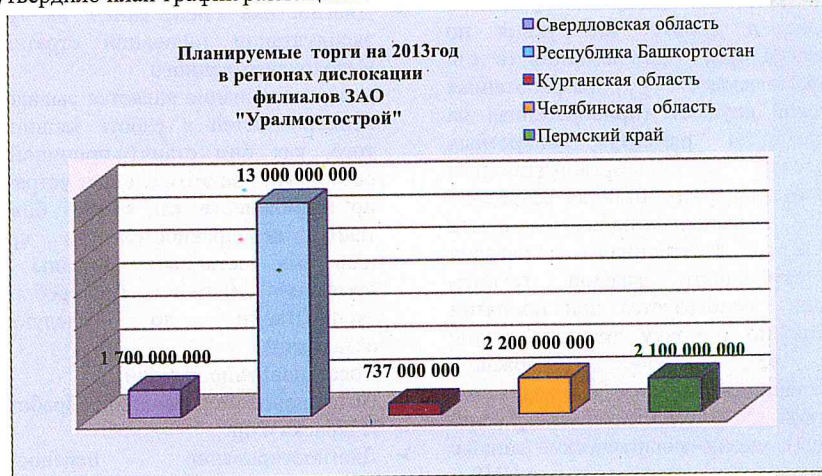
• В Свердловской области в 2013 году планируется строительство путепровода в Верхней Пышме на сумму 750млн.рублей, капитальный ремонт автомобильной дороги Р-254 «Иртыш» на сумму 361 млн.рублей, а также работы по реконструкции мостовых переходов через р.Нейву, р.Туру, р.Посол, р.Сысерть и р.Еловка на общую сумму более 390 млн.рублей. Общая стоимость планируемых тендеров на 2013 год составляет 1,7 млрд.рублей.

• В Курганской области, Главным Управлением автомобильных дорог планируется провести более 50 тендеров на общую сумму 737 млн.рублей, из них основная часть приходится на строительство автомобильных дорог – 540 млн.рублей, на ремонты и реконструкции мостов и мостовых переходов – 187 млн.рублей, на разработку проектно-сметной документации – 10 млн.рублей.

• Министерство строительства и инфраструктуры Челябинской области утвердило план-график размещения

в заказах на общую сумму 2,1млрд.рублей. Из них на мероприятия по строительству и реконструкции автомобильных дорог приходится 793 млн.рублей, а на содержание и капитальный ремонт дорог 1,3 млрд.рублей. Планируется капитальный ремонт автомобильной дороги Кизильский -Бреды – граница Казахстана, на сумму 520 млн.рублей, капитальный ремонт а/д Чебаркуль – Уйское-Магнитогорск, на сумму 200 млн.рублей, ремонт а/д Миасское-Шадринск в Курганской области на сумму 152 млн.рублей.

На основании вышесказанного можно прийти к выводу, что в регионах дислокации филиалов ЗАО «Уралмостстрой» в 2013 году власти планируют провести существенный объем работ по строительству, капитальному ремонту и реконструкции автомобильных дорог. Как только заказчики выставят объекты на торги, ЗАО «Уралмостстрой» подготовит всю необходимую документацию для участия в тендерах и сделает все возможное для того, чтобы победить.



Новые технологии: Ученые разрабатывают самовосстанавливающее бетонное покрытие

Трещины - злейший враг любого бетонного покрытия, будь то дороги или стены зданий. Ведь сразу же после образования трещины влага заполняет ее и при изменении температуры она расширяется или сжимается, что способствует дальнейшему разрушению бетона.

Учитывая эту проблему, группа исследователей из Южной Кореи разработала новое самовосстанавливающее бетонное покрытие, которое, согласно их утверждению, может самостоятельно герметизировать трещины, предотвращая попадание влаги в строительный материал.

Это высокотехнологичное покрытие не только недорогое, но и экологически чистое и практичное и легкое в использовании. Материал может значительно снизить расходы на регулярные реконструкции дорог, мостов и других бетонных конструкций, включая стены и перекрытия зданий, а также снизить воздействие на окружающую среду за счет уменьшения эксплуатации специализированных машин.

Главной отличительной особенностью нового защитного покрытия для бетона является наличие в его составе микрокапсул, заполненных специальным

герметизирующим материалом.

Когда бетон растрескивается, микрокапсулы разрываются и герметик разливается по поверхности. При попадании солнечного света он затвердевает и становится водонепроницаемым.

В настоящее время на рынке уже появилось несколько самовосстанавливающихся антикоррозионных покрытий для защиты металла, однако, покрытие, разработанное южнокорейскими учеными, является первым в мире образцом фотоиндуцированной системы капсульного типа, предназначенной для эффективной защиты бетонных конструкций.