

ПОД РУКОВОДСТВОМ РОСАВТОДОРА НА ВСТРЕЧУ ВЫЗОВАМ ВРЕМЕНИ

2024 ГОД В ДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ РОССИИ ПРОХОДИТ ПОД ЗНАКОМ 20-ЛЕТИЯ ФДА РОСАВТОДОР. ПОСЛЕ ЛИХИХ 90-Х, КОГДА БУКВАЛЬНО НА ГЛАЗАХ ПРОИСХОДИЛО РАЗРУШЕНИЕ ВСЕХ ОСНОВ ЭКОНОМИКИ В НАРОДНОМ ХОЗЯЙСТВЕ СТРАНЫ, С НАЧАЛА XXI ВЕКА ИМЕННО ИНФРАСТРУКТУРНЫЕ ПРОЕКТЫ СТАЛИ ЛОКОМОТИВОМ НОВОЙ РОССИИ, ТЕМ ОРИЕНТИРОМ, КОТОРЫЙ ВСЕЛИЛ НАДЕЖДУ НА ПОСТУПАТЕЛЬНОЕ РАЗВИТИЕ.

ПЕРВЫМ ЗНАЧИТЕЛЬНЫМ И ДОЛГОЖДАННЫМ СОБЫТИЕМ В НОВОМ СТАТУСЕ ФДА СТАЛО ЗАВЕРШЕНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ФЕДЕРАЛЬНОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ ДОРОГИ Р-297 «АМУР». ТРАССА СОЕДИНИЛА ТЕРРИТОРИИ НАШЕЙ НЕОБЪЯТНОЙ СТРАНЫ В ЕДИНОЕ ЦЕЛОЕ, СТАВ ЧАСТЬЮ ЕВРОАЗИАТСКОГО МЕЖДУНАРОДНОГО ТРАНСПОРТНОГО КОРИДОРА «ТРАНССИБ» И САМОЙ ПРОТЯЖЕННОЙ В МИРЕ ГОСУДАРСТВЕННОЙ АВТОМАГИСТРАЛИ ВЛАДИВОСТОК — МОСКВА — САНКТ-ПЕТЕРБУРГ. ОДНИМ ИЗ ПОДРЯДЧИКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА БЫЛА ИРКУТСКАЯ ФИРМА АО «ТРУД».

В этой связи мы обратились за комментариями к руководству предприятия — генеральному директору Сергею Томшину и главному инженеру — первому заместителю генерального директора Юрию Кибиреву.

Правительственным постановлением 1994 года «Об ускорении строительства федеральной автодороги Чита—Хабаровск» был назначен генеральный заказчик — Федеральный дорожный департамент РФ (ныне Росавтодор), а новый проект трассы институт «ИркутскГипродорНИИ» разработал совместно с Межрегиональной дирекцией по дорожному строительству в Дальневосточном регионе России Минтранса РФ (ФГУ ДСД «Дальний Восток»). Для обеспечения сквозного проезда требовалось построить еще 525 км, из которых более трехсот — в первозданной тайге, через горные хребты, реки, распадки и болота, в условиях вечной мерзлоты.

— На строительство трассы «Амур» АО «Труд» фактически пришло в 1995 году, заменив военных строителей и взяв на себя часть их обязательств. Денег катастрофически не хватало, к тому же в 1998 году грянул дефолт. Переломным для нас стал 2000 год, когда по решению Президента РФ Владимира Путина трасса Чита—Хабаровск вместе с объездной дорогой вокруг Санкт-Петербурга вошла в федеральную целевую программу «Модернизация транспортной системы России (2002–2010 годы)».

Дорогу мы строили в три этапа, на первом — сооружали пионерную дорогу для обеспечения проезда технического автотранспорта, на втором — обеспечивали сквозной проезд с устройством переходного типа покрытия, на третьем — выполняли укладку асфальтобетона и окончательное обустройство дороги, — вспоминает Сергей Томшин.



Юрий Кибирев, Роман Новиков,
Сергей Томшин, Николай Рейнет

Завершением второго этапа считается 27 февраля 2004 года, когда Владимир Путин на мосту через Амур в Хабаровске торжественно пустил сквозное движение по трассе. Президент тогда заявил, что «это второе событие по значимости после открытия Транссиба».

— Там, в экстремальных условиях, происходило становление нашего коллектива, быстрыми шагами шло развитие и самой компании. Можно сказать, что ТРУД сформировался как мощное дорожно-строительное предприятие именно на строительстве трассы Р-297 Чита—Хабаровск. Уже в 2004 году наш Чернышевский филиал построил и ввел в эксплуатацию первый на «Амуре» 21-километровый участок дороги с асфальтобетонным покрытием. Государственная приемочная комиссия поставила высокую оценку объекту. Через пять лет, в 2009 году, мы сдали в эксплуатацию на «Амуре» еще один участок протяженностью 206 км, построенный всего за один (!) год. Такого

в современной России еще никто не повторил, — добавляет Юрий Кибирев.

— Знаю, что АО «Труд» продолжает нести свою вахту на «Амуре» и сегодня, занимаясь содержанием более 800 км дороги...

— Помимо содержания трассы Чита—Хабаровск, наши специалисты из Амурского и Могочинского филиалов выполняют на ней и текущие ремонты. Так, в прошлом году каждый коллектив выполнил объем работ на 2 млрд руб. с мероприятиями по стабилизации вечно мерзлых грунтов. На «Амуре» надо активнее заниматься водоотведением. А это уже — капитальный ремонт.

Напомню, что дорога проходит в сложных гидрологических условиях, в многолетнемерзлых грунтах. Сегодня в связи с изменением климата на планете и общим потеплением вечная мерзлота деградирует. Так как 60 % территории России находится в зоне вечной мерзлоты, Росавтодор дал поручение дорожным научным институтам разработать эффективные конструкции, которые будут применяться при строительстве дорог в условиях вечной мерзлоты. Ассоциация производителей и потребителей асфальтобетонных смесей РОСАФСФАЛБТ во главе с Николаем Быстровым также заинтересована в решении данной проблемы. Надеюсь, что будут найдены решения, которые позволят трассе «Амур» оставаться не только самой красивой, но и одной из самых долговечных дорог России, автодорогой, которая скрепляет как обручем нашу страну с запада на восток, — отмечает Сергей Томшин.

— В настоящее время работа Росавтодора строится преимущественно на основе обновленного плана дорожной деятельности на 2024–2028 годы. В приоритете — как федеральные трассы, так и автомобильные дороги регионального, межмуниципального и местного значения. На каких объектах работает сегодня АО «Труд»?

— В текущем году мы сдаем важнейший участок на федеральной трассе Р-255 «Сибирь» км 1797 — 1892 — это обход города Усолье-Сибирское и поселка Тельма в Иркутской области протяженностью 42 км. Такого масштабного дорожного строительства в нашем регионе не было с середины 90-х годов прошлого века. Объект строится в рамках Комплексного плана развития и модернизации магистральной инфраструктуры. Проект — приоритетный, задача масштабная. Финансирование подтверждено в полном объеме, готовность объекта на данный момент — 80 %. В настоящее время мы закупает все необходимые материалы для обустройства дороги: барьерное ограждение, дорожные знаки, информационные щиты, необходимые при эксплуатации объекта. Все асфальтобетонные работы завершим к 1 сентября 2024



Дорога «Амур» Чита — Хабаровск

года, а дальше будем доводить нюансы, их достаточно, ведь в составе обхода — 12 искусственных сооружений и транспортных развязок. У нас нет сомнений, что объект мы сдадим в срок и с хорошими характеристиками. ФКУ Упрдор «Прибайкалье», как заказчик, фактически в еженедельном режиме проводит технические совещания, осуществляет контроль качества выполнения работ, проверяет ровность дорожного покрытия. Сегодня для дорог 1В технической категории в соответствии с международной системой измерения ровности покрытия показатель должен быть не более IRI — 1,7, мы же добились ровности в 1,55, — утверждает Юрий Кибирев.

— Думаю, жители сразу оценят значимость обхода с точки зрения качества жизни. С введением этого участка в эксплуатацию будут ликвидированы пробки, которые сегодня образуются в районе Усолья-Сибирского и Тельмы, практически на 1,5 часа сократится время в пути, значительно уменьшатся в городе вредные выбросы от выхлопных газов, а значит — улучшится экологическая обстановка, — подчеркивает Сергей Томшин.

— Ежегодно в рамках национального проекта «Безопасные качественные дороги» проводятся масштабные работы по обновлению популярных туристических маршрутов. У вашей компании есть объекты из данной категории?

— Мы живем и работаем в уникальном месте — у Байкала, это территория притяжения туристов со всего света, поэтому и федеральную трассу Р-255 «Сибирь» и Р-258 «Байкал» с уверенностью можно считать туристическими маршрутами. Но, есть нюансы — жесткое экологическое законодательство, которое сегодня не позволяет выполнять весь комплекс работы по приведению Р-258 в нормативное состояние. В то же время Президент РФ Владимир Путин в своем Послании Федеральному Собранию отметил, что в г. Байкальске Иркутской области будет построен современный туристический комплекс по «зеленым» экологическим стандартам. А развивать



Строительство обхода Усолья-Сибирского, Иркутская область

туризм без достойной транспортной инфраструктуры невозможно. В этой связи мы надеемся, что будут приняты поправки в Закон «Об охране озера Байкал», которые позволят совместить социально-экономическое развитие региона с существующими экологическими нормами.

С подобными ограничениями мы также столкнулись и в Бурятии на объекте Макарино — Баргузин, км 291 — км 316 региональной трассы «Улан-Удэ — Турунтаево — Курумкан — Новый Уоян». В 2023 году сдали участок длиной всего 3,6 км, провести полную реконструкцию не можем. Все связано с тем, что оставшиеся километры проходят в границах центральной экологической зоны, где запрещена сплошная рубка леса, а именно это требуется для продолжения работ. Проект реконструкции предлагает несколько изменить трассировку, чтобы отказаться от опасных крутых поворотов, однако подготовить площадку для строительства на оставшихся 17 километрах трассы не представляется возможным из-за положений федерального законодательства. В этой связи в этом году мы остановили работу филиала, людей перераспределили по другим участкам, хотя средства есть и сам объект важен для Республики.

— АО «Труд» в основном работает на дорожных объектах Сибири и Дальнего Востока России, в районах Крайнего Севера. В чем сложности и как вы с ними справляетесь?

— Дорога есть дорога, где-то может грунт отличаться от результатов инженерных изысканий, где-то в проекте не учтены грунтовые воды и т.д. Стараемся все разбирать в конструктивном порядке. Спорные моменты решаем на технических советах. Мы гордимся тем, что нашу работу оценивают в системе менеджмента качества только на «хорошо» и «отлично». Есть свои подвижки и с точки зрения НИОКР, сейчас переходим на новые государственные стандарты в области проектирования асфальтобетонных смесей, новая рецептура, учитывающая климатические особенности региона, получается неплохо, но приходится переоборудовать АБЗ, дробиль-

но-сортировочные комплексы, применять новые полимерно-битумные вяжущие.

Основные заказчики для нас — подведомственные Росавтодору Упрдор «Прибайкалье», Упрдор «Забайкалье», ФКУ ДСД «Дальний Восток». Во всех дирекциях работают компетентные люди, профессионалы своего дела, с которыми мы всегда на конструктивной основе решаем спорные моменты, которые возникают как по объективным причинам, так и в связи с форс-мажорными обстоятельствами, — поясняет главный инженер — первый заместитель генерального директора Юрий Кибирев.

— Сначала была пандемия, потом началось санкционное давление, равного которому не знал мир... Как преодолеваете эти непростые времена?

— Важнейший момент, который хотелось бы отметить — это решение Росавтодора поддержать дорожно-строительные организации в период пандемии и санкционного давления авансированием по госконтрактам до 50%. Такие платежи идут с казначейским сопровождением. Был проведен пересчет стоимости объектов, это позволило компенсировать удорожание материалов и техники. Подрядные организации смогли своевременно закупить стройматериалы, оказали финансовую поддержку сотрудникам, продолжили свои инвестиционные программы.

Сегодня мы как никогда чувствуем поддержку отрасли. С приходом на должность руководителя Росавтодора Романа Новикова появилась уверенность, что во главе отрасли стоит человек, который досконально знает нюансы нашей работы, понимает, чем дышит дорожное хозяйство, какие проблемы есть и как их надо решать. Именно с Романом Витальевичем АО «Труд» доводило до ума дорогу «Амур» Чита — Хабаровск по второй очереди, позже мы были свидетелями строительства под его руководством Крымского моста, который сегодня, без преувеличения является не только эталоном инженерной мысли, но и символом новой России.

В связи с 20-летием Федерального дорожного агентства мы желаем и руководству Росавтодора в лице Романа Новикова, и всему его коллективу новых достижений, дальнейшего развития и плодотворной работы на благо нашей страны, — резюмировал генеральный директор АО «Труд» Сергей Томшин.



www.trudgroup.ru