

С Днем работников дорожного хозяйства!

Транспортный вестник

Приложение к информационно-аналитической газете «Транспорт России»

С верой в завтрашний день

Юрий Кибирев: три кита нашей миссии – уважение к человеку, совершенствование и здравый смысл

СЛОВО –
ПРОФЕССИОНАЛУ



Сегодня, в преддверии профессионального праздника – Дня работников дорожного хозяйства мы откровенно говорим о достижениях и проблемах, подводим итоги строительного сезона с первым заместителем генерального директора, главным инженером АО «Труд» Юрием КИБИРЕВЫМ.

– Юрий Владимирович, как вы оцениваете нынешний строительный сезон?

– Естественно, подводить итоги еще рано, но с уверенностью можно сказать, что мы на 98% сформировали план на этот год. После ремонта, реконструкции, строительства вводим 209 км дорог в регионах присутствия. Сегодня у предприятия два больших объекта в Иркутской области. Реконструкция участка дороги Р-258 «Байкал», км 47 – км 55, вошла в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Завершаем строительство объекта в 2020 году. Начали строительство 42,7 км нового участка трассы

Р-255 «Сибирь», км 1797 – км 1842, проект обхода Тельмы и Усоля-Сибирского вошел в Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры на период до 2024 года в части автомобильных дорог транспортного коридора «Европа – Западный Китай». По проекту – это дорога категории IV. В этом году мы сдаем участок км 230 – км 254 на региональной дороге Улан-Удэ – Турунтаево – Курумкан – Новый Уоян в Бурятии. Еще одна наша зона ответственности – это Сахалин. Охинский и Южно-Курильские филиалы уже почти тридцать лет несут свою вахту на острове. Главный наш объект – это строительство дороги Южно-Сахалинск – Оха, фактически единственная транспортная артерия, которая связывает юг Сахалина с севером. В сентябре пришла хорошая новость: с 2020 года дорога перейдет в ведение ФДА (Росавтодора), станет федеральной, а значит, многие проблемы будут решаться быстрее. В следующем году мы завершаем реконструкцию участка автодороги А-360 «Лена», км 63 – км 93. Объект сложный, дорога проходит по горному перевалу и в основании имеет вечномерзлые грунты. Но мы идем по графику и в результате уверены. При этом в большей степени программа будущего года сформирована, планируем оставаться на тех же объемах, что в этом году. Для дорожно-строительных организаций возможность перспективного планирования – большой плюс. В этом заслуга Минтранса и Росавтодора, которые перешли на проектное управление. Многие вопросы с заказчиками в регионах снимаются в рабочем режиме, от финансирования до конструктивных изменений по проекту.

– АО «Труд» работает в непростых регионах – Сибирь и Дальний Восток, имеющих свою специфику. Значительные расстояния, ограниченность трудовых ресурсов, резкие перепады температур и короткий строительный сезон плюс сложный рельеф. С какими трудностями сталкиваются дорожники в процессе реализации контрактов? Что-то изменилось за последнее время?

– Вы фактически все нюансы работы в нашем регионе перечислили. Экономика до-

рожно-строительных предприятий сегодня находится на уровне выживания. Средняя рентабельность по отрасли – 2–3%. К примеру, в Иркутской области мы столкнулись с тем, что контракты, которые разыгрываются на муниципальном уровне, неинтересны подрядчикам в силу банкротств дорожных организаций, проблем с ценообразованием и как следствие снижением конкурентной среды в строительстве. Большие замечания есть к проектным решениям. Их уровень падает. Применяются неэффективные материалы, технологии и устаревшие расценки. Еще один риск – материалы для ремонта и строительства дорог (дорожный битум, инертные материалы, ограждение) выросли в цене в среднем по России на 20–40% к началу проведения работ по нацпроекту «Безопасные и качественные автомобильные дороги». Сегодня уровень подготовки специалистов в регионах значительно отстает профессионально от требований рынка. Ощущается дефицит кадров. Ситуация не остается незамеченной. Поэтому все дорожное сообщество с особым интересом отнеслось к итогам Госсовета РФ по теме «Транспорт и дорожное строительство». Мы сегодня в ожидании конкретных шагов, которые были озвучены на заседании. Хотя понимаем, что для этого понадобится время, года 2–3, на мой взгляд.

– Вы затронули кадровую проблему, она не нова, и какие-то попытки возродить престиж рабочих профессий делаются. Проходят конкурсы внутри отрасли, Россия вошла в международное движение WorldSkills. Его основная миссия – создавать условия для людей, которые хотят профессиональной самореализации.

– Катастрофически падает профессиональный уровень отрасли. Растет текучка кадров. Частое явление – нарушение трудовой дисциплины, а кто-то просто не хочет работать. Такого раньше не было. Рынок есть, потребность в специалистах большая. У нас не хватает бульдозеристов, экскаваторщиков, грейдеристов – приходят самоучки, в лучшем случае – механизаторы. Поэтому создали свой учебно-производственный центр на базе АО «Труд», на протяжении 20 лет сотруд-

ничаем с Байкальским студенческим строительным отрядом, привлекаем на стажировку выпускников и молодых специалистов, проводим курсы повышения квалификации. Нет социального заказа, не осталось профтехучилищ, а достойной замены подготовки рабочих кадров не нашли. Сейчас лучшее, что мы выпускаем, – это дорожные мастера. У нас потерял престиж рабочих специальностей. WorldSkills – это хорошо, но это как «товар лицом», а нужна система, кропотливая работа. Нам надо переосмыслить сам подход, саму потребность рынка.

– Юрий Владимирович, что помогает вашему предприятию оставаться на плаву и наращивать объемы? Есть секрет?

– На самом деле, секрет простой. И он очень хорошо, на мой взгляд, прописан в нашей миссии. Уважение к человеку, совершенствование и здравый смысл. Сегодня, чтобы выжить, многие экономят на инвестиционных программах, на инновациях, но мы считаем – это путь в никуда. Поэтому серьезно занимаемся внедрением на всех уровнях бережливого производства, экономим на затратах не в ущерб качеству. Продолжаем вкладывать средства в инновации, сопровождаем свои наработки до практического применения. Наша разработка – теплые асфальтобетоны – прошла испытания, экспертизу, мы получили патент. Метод показал отличные характеристики по экологии, технология хороша и с точки зрения экологии. Вредные выбросы сокращаются практически на 30%. Однако внедрение пока идет трудно на стадии проектирования. Уверен, что лет через пять теплые асфальтобетоны будут применяться повсеместно. Не снижаем темпов по инвестиционным программам. В этом году обновили технику на миллиард рублей.

– Спасибо, Юрий Владимирович, за беседу. Поздравляем вас и ваш коллектив с профессиональным праздником.

– Благодарю, со своей стороны всех частных поздравляю с Днем работников дорожного хозяйства. Желаю интересных контрактов, уверенности в завтрашнем дне, благополучия семьям, здоровья и мирного неба над головой.

