

Конец бездорожью



12 октября 2010 года новый асфальтированный участок дороги Лидога — Ванино протяженностью шесть с половиной километров был сдан в эксплуатацию. Это событие стало одним из первых подарков к юбилею Хабаровского края. Генеральным подрядчиком строительства автомобильной трассы, которая соединит столицу Дальнего Востока и федеральную трассу «Амур» Чита — Хабаровск с морскими портами Ванино и Советская Гавань, является ОАО «Дальстроймеханизация». Из интервью генерального директора ОАО «Дальстроймеханизация» Федора Яковлевича Глушкова журналу «ЭС» становится ясно: строительство автодороги среди гор и тайги сродни подвигу, так как приходится одновременно преодолевать природные барьеры и финансовые трудности. Несмотря на сложности, дорожники построили очередной участок дороги, сохранив при этом заповедные места Приамурья.



На днях был введен в эксплуатацию очередной отрезок трассы Лидога — Ванино (км 83 — км 88), сдача которого приурочена ко дню рождения Хабаровского края. Что значит для Вас это событие?

Развитию автомобильных дорог в Хабаровском крае, особенно в последнее время, уделяется огромное внимание. Автотрасса Лидога — Ванино — это часть евроазиатского международного транспортного коридора «Транссиб», дорога, соединяющая районы Хабаровского края и обеспечивающая выход юга и востока края на федеральные автодороги Чита — Хабаровск, Хабаровск — Владивосток. Магистраль способна обеспечить значительную экономическую выгоду. Особое значение она имеет для населения и предприятий Сахалинской области.

Этот участок дороги не первый на счету ОАО «Дальстроймеханизация», ведь мы работаем здесь с 1998 года. Работы по строительству автодороги выполняются с опережением плана: сегодня

мы уже выполняем объем работ 2012 года, а все работы 2011 года полностью завершены. Во многом успешному строительству дороги способствовала возможность выполнять полный комплекс работ «под ключ».

Строительство дороги на местах непроходимых болот, лесов и гор — задача, согласитесь, непростая.

Расскажите о времени, когда идея строительства дороги Лидога — Ванино начала приобретать реальные очертания.

Решение о строительстве сквозной трассы с асфальтовым покрытием можно смело назвать судьбоносным, ведь строительство дороги на местах непроходимых болот, лесов и гор — задача, согласитесь, непростая. В конце 1990-х годов дороги, по которым ездили только лесовозы, пролегали до 156-го километра от Лидоги и до 255-го километра от Ванино, а 100 километров между ними (горный участок Сихотэ-Алиня) — это были сплошь горы и тайга, ни одного

населенного пункта. На первый взгляд задача перед нами стояла невыполнимая: к 2013 году автозимник Лидога — Ванино должен был стать дорогой третьей категории с асфальтобетонным покрытием.

Эта дорога не вьется серпантином...

Ее создатели столкнулись с тяжелыми природными условиями, здесь километр километру рознь. Например, работать на косогоре, конечно, довольно сложно, но это не идет ни в какое сравнение с прокладкой дороги на скальных прижимах реки Анюй, где в стесненных условиях строительства между горной местностью и рекой приходится выполнять работы на крутых склонах. Но наш опыт и технические возможности позволяют работать со скальным грунтом и подстраиваться под порой непредсказуемые природные условия. Например, участок

км 83 — км 88 дороги Лидога — Ванино пересекает ручей Березовый, который весной и зимой становится просто непреодолимым. При ледоходе река Анюй выталкивает на дорогу глыбы льда, плюс к этому — постоянная опасность камнепадов со стоящего впритык к дороге скального откоса. Но мы справились и с этим, и сейчас об этих трудностях можно забыть. Участок протяженностью шесть с половиной километров заас-

фальтирован, дорога проходит по мосту через ручей Березовый, а места возможных камнепадов защищены металлическими габионными сетками.

Работа в природоохранной зоне подразумевает соблюдение экологических норм безопасности. Какие меры принимались Вашей компанией?

Трасса на участке км 83 — км 88 граничит с Анюйским нацио-

нальным парком — это потрясающие места. И прежде всего хотелось вписать трассу так, чтобы она не нарушала природную красоту и экологическое равновесие. Работа в заповедных местах означает, например, что буровзрывные работы надо вести с предельной осторожностью, чтобы пни, камни не нарушили экологию реки Анюй. Чтобы загрязненная во время строительных работ вода не попадала в реку, после устройства дорожной «одежды» производится монтаж очистных сооружений — специальных лотков, в которые она стекает, а затем попадает в колодцы с фильтрами и только после этого — в Анюй. В некоторых местах нам пришлось обходить Анюйский заповедник, чтобы сберечь от вырубки реликтовые деревья.

Кроме того, график работ приходится корректировать с учетом нереста рыбы, так как буровзрывные работы запрещается производить в окрестностях водоемов с августа по ноябрь из-за того, что рыба идет на нерест, и с апреля по май, когда молодь скатывается в океан.

Как известно, главной проблемой дорожников является финансирование из федерального бюджета. Расскажите, пожалуйста, как обстоят дела с финансированием строительства автодороги.

Деньги из федерального бюджета идут с опозданием. Первые платежи поступают где-то в июле-августе, окончательный расчет — в декабре, а в сентябре, например, дорогу надо сдавать. И получается, что государство рассчитывается с нами полностью только после окончания строительства.

Но замораживать строительство нельзя — это понимает каждый.

Во многом благодаря правительству Хабаровского края, которое, несмотря на сложность ситуации, все-таки изыскивает ресур-



Автодорога Лидога — Ванино с подъездом к г. Комсомольск-на-Амуре



Угольный перегрузочный терминал в порту Посыет

сы, работы на объекте продолжают. В свою очередь «Дальстроймеханизация» вносит посильный вклад: самостоятельно привлекая частный капитал, выполняет поставленные задачи.

Таким образом сложился один из механизмов так называемого частно-государственного партнерства. В результате такого сотрудничества все остаются в выигрыше: государство, не осуществляя бюджетных расходов, получает рост валового продукта, приток налогов, предприятие получает экономию на ускорении строительства, при строительстве открываются новые рабочие места, и самое главное — построенная автодорога откроет новые перспективы развития Дальневосточного федерального округа.

14 декабря Вашей компании исполнится 50 лет. Какие достижения ОАО «Дальстроймеханизация» хотелось бы отметить прежде всего в преддверии юбилея?

Каждую стройку от Сибири до Сахалина, в которой участвовало наше предприятие, можно назвать знаковой, потому что с каждым объектом сотрудники компании приобретали новый опыт, новые знания. Для обеспечения освоения сырьевых ресурсов работали на участках Байкало-Амурской магистрали и подъездных железных дорогах к угольным месторождениям Харанорскому, Эльгинскому и Чинейскому месторождению руд цветных металлов. Выполнена вертикальная планировка территорий терминалов по отгрузке нефти при осуществлении международных проектов «Сахалин-I» и «Сахалин-II», участвовали в прокладке первой очереди трубопроводной системы «Восточная Сибирь — Тихий океан». Сданы в эксплуатацию участки автомобильных дорог от Хабаровска до Находки и Читы. Особо мы гордимся тем, что участвовали в строительстве железнодорожных и автодорожных подходов к мосту через



Торжественный митинг, посвященный сдаче участка км 83 — км 88 автодороги Лидога — Ванино с подъездом к г. Комсомольск-на-Амуре. 12 октября 2010 г.

Каждую стройку от Сибири до Сахалина, в которой участвовало наше предприятие, можно назвать знаковой.

реку Амур при его реконструкции и в последующем формировании удобной транспортной схемы Хабаровска — нашего родного города — устройством автодорожного обхода г. Хабаровска и строительством путепроводных развязок.

В настоящее время ОАО «Дальстроймеханизация» одновременно ведет работы на нескольких объектах. Помимо строительства автодороги Лидога — Ванино прокладываем железнодорожный путь к Эльгинскому месторождению угля в Якутии. Принимаем участие в строительстве Кимкано-Сутарского горно-обогатительного комбината в Еврейской автономной области, ведем реконструкцию угольного перегрузочного терминала в порту Посыет. Еще несколько важных объектов находятся в Приморье. Здесь развернут широкий фронт работ по подготовке к саммиту АТЭС-2012. Недавно мы выиграли тендер на новый объект — строительство Облученской районной больницы (Еврейская автономная область).

Деятельность Вашего предприятия не раз была отмечена на федеральном и региональном уровнях...

Да, ежегодно ОАО «Дальстроймеханизация» становится лауреатом Всероссийского конкурса на лучшую строительную организацию. В 2010 году мы также стали лауреатами премии «Строительный Олимп» в номинации «Дорожно-транспортное строительство» за успешную многолетнюю деятельность, внедрение передовых технологий и использование прогрессивной организации строительства.

Федор Яковлевич, что является движущей силой предприятия?

Прежде всего это наши сотрудники, золотой фонд предприятия. Также наработанные связи с заказчиками, субподрядными организациями, поставщиками, банками — со всеми нашими деловыми партнерами. И пусть лучшим подарком всем нам станут новые дороги и мосты, растущие этажи, современный облик городов, сел и портов Дальнего Востока! ■

ПЭС 10238/10.11.2010