

# Профессия – строить мосты

*В настоящее время проблема загруженности дорог автотранспортом, пожалуй, самая острая в России. Не составляет исключения и Орехово-Зуевский район Подмосковья. Но в скором времени ситуация здесь изменится – водителям Орехово-Зуево и Орехово-Зуевского района будут созданы дополнительные удобства.*

В 2012 году Федеральное дорожное агентство приняло решение о строительстве объездной дороги протяженностью 25,5 км. Новая трасса свяжет Горьковское (трасса М-7 «Волга») и Егорьевское (трасса М-5 «Урал») шоссе в объезд города. На проект выделены 10 млрд 800 млн федеральных средств. Дорога возьмет свое начало на пересечении трассы М-7 и автодороги А-108, вблизи поселка Ожерелки и закончится на так называемом «глебовском» перекрестке, за деревней Коротково. Она будет четырехполосная, с расчетной скоростью движения 120 км/час.

Строить дорогу поручено ОАО «Дорожно-строительная компания «Автобан», одному из лидеров рынка дорожного строительства, начавшей свою деятельность еще в 60–70 годах двадцатого века в Западной Сибири.

За плечами автобановцев построенные трассы М-3 «Украина», М-4 «Дон», М-5 «Урал» и многие другие объекты, поэтому завершить строительство объездной дороги они обещают уже во второй половине октября 2015 года. Примечательно, что еще восемь лет после этого дорожники будут нести гарантийные обязательства. Дорога включает в себя восемь путепроводов, пять транспортных развязок, два моста и одну эстакаду. Поскольку мосты являются наиболее сложными в техническом плане сооружениями, задаю несколько вопросов Игорю Карасеву – исполнительному директору ООО «СПФ «Стромос», входящей в состав ОАО ДСК «Автобан».

– Наша организация берет свое начало от кооператива «Мостовик», созданного в 1992 году работниками Мостотряда № 41. В 1993-м она была



**Игорь Карасев – исполнительный директор ООО «СПФ «Стромос» (слева) обсуждает план работы с мастером участка Григорием Шестаковым**

преобразована в ООО СПФ «Стромос». Первоначально фирма занималась строительством малых автодорожных мостов в Нижегородской области. На этом этапе в дополнение к строительному создается участок антикоррозионной защиты мостов. С 1999 года организация работает одновременно в Нижегородской и Самарской областях, на автодороге М-7 «Волга» в Чувашской республике и на объектах Российских железных дорог. На начало 1999 года в СПФ «Стромос» имеется в наличии всего около десятка дорожно-строительных машин и 13 выгонов-бытовок.

В 2006 году произошло своеобразное возрождение организации и ее усиление за счет прихода работников бывшего Мостоотряда № 51 из Ульяновска. В процессе выполнения работ по объектам сложился опытный коллектив. С декабря 2007 года ООО СПФ «Стромос» вошло в структуру ДСК «Автобан». С этого момента произошли кардинальные изменения в техническом



**Возведение опор моста на обходе села Яркино Липецкой обл.**

оснащении организации. Только за 2008 год было приобретено по лизингу 16 единиц разнообразной крупной строительной техники.

СПФ «Стромос» специализируется на строительстве, реконструкции, ремонте мостов, путепроводов, эстакад и других искусственных сооружений на железных и автомобильных дорогах. Фирма имеет лицензии на весь комплекс перечисленных работ, а также на проведение обследований и диагностики, разработку проектно-сметной документации, проектов производства работ. Почти все необходимые мостовые конструкции изготавливаются на собственной производственно-технической базе, за исключением сложных конструкций, к примеру, мостовых балок. На территории базы общей площадью 14 860 кв. м расположены завод по производству товарного бетона производительностью 20 куб. м/час, АЗС, гараж и автомастерская, столярный, арматурный, ремонтно-механический цех, электроцех, столовая.

Предприятие располагает собственным участком антикоррозийной обработки и окраски металлических и железобетонных пролетных строений и опор мостов. Есть лаборатория, оснащенная всеми необходимыми приборами и оборудованием для проведения физико-механических испытаний строительных материалов на всех этапах технологического процесса. За годы своей деятельности СПФ «Стромос» построила и отремонтировала более 200 мостовых переходов в Самарской, Нижегородской областях и Оренбургской областях, Чувашской Республике. Произведена антикоррозийная обработка 15 железнодорожных мостов на Горьковской и Куйбышевской железных дорогах.

В 2002 году фирма получила подряд на производство работ по замене металлического железнодорожного пролетного строения на 1302 км нечетного пути железной дороги Москва – Уфа. В 2003 году, после выполнения подготовительных работ, в «окно» – продолжительностью 24 часа, пролетное



**ПК-333 на обходе Ельца**

строение моста через реку Кинель было успешно заменено. По факту выполнения работ руководством Куйбышевской железной дороги фирме было предложено выполнить работы по замене шпальной конструкции проезда на конструкцию с плитами БМП на одном пролете на 1302 км четного пути железной дороги Москва – Уфа и на двух пролетах железнодорожного моста через реку Свияга в Ульяновске. В обоих случаях работы выполнены на действующих путях в «окно» без задержек и замечаний.

С сентября 2008 года по 2010 год коллектив ООО СПФ «Стромос» работал на объектах на обходе города Ельца. За это время построены:

- шесть путепроводов по схеме 12+24+24+12 с габаритом проезжей части  $L=10$  м;
- мост по схеме 24+7\*33+24 в двух направлениях (то есть по сути 2 моста) с габаритом проезжей части  $L=11,5$  м (максимальная высота опор  $H=25$  м);
- мост по схеме 4\*33+24 в двух направлениях с габаритом проезжей части  $L=11,5$  м (максимальная высота опор  $H=21$  м)

В районе Ельца на обходе села Яркино в 2011 году построены еще



**Строительство опор на ПК-6 на обходе Орехово-Зуева**

два моста по схеме 3\*33 м, каждый в двух направлениях с габаритом проезжей части по 11,5 м (максимальная высота опор  $H=15$  метров).

Таковы основные вехи становления коллектива.

– Сегодня одновременно ведем работы в Краснодарском крае, Орехово-Зуевском и Одинцовском районе Московской области, – рассказывает Игорь Карасев, – Это накладывает определенные трудности по обеспечению требуемого качества при выполнении ответственных работ. Требования заказчика неизменны, ему нужен продукт высоко-



**Строительство фундаментов опор путепровода на обходе Орехово-Зуева**

го качества, только за это он готов платить деньги. Проектные решения по инженерным сооружениям зачастую следуют лишь с небольшим отрывом перед их воплощением на строительном объекте. Нам же, для обеспечения требуемого качества и недопущения ошибок, требуется обеспечить тщательную инженерную подготовку до начала работ на объекте и грамотное инженерное сопровождение собственно строительства инженерных сооружений.



**ПК-172 на обходе Ельца**

Сегодня проектные решения разрабатываются с применением компьютерных программ, в которых легко нарисовать какое-то решение, не разобравшись как его обеспечить в реальных условиях. Линейный инженер на искусственных сооружениях (мастер, прораб) должен обладать теми же навыками работы на компьютере, что и проектировщик, иначе рядом должен



**ПК-177 на обходе Ельца**

быть инженер ПТО. К сожалению, таких линейных инженеров единицы: либо есть опыт, либо умение пользоваться компьютером.

Молодые инженеры, как правило, работают в чертежных программах, но не имеют достаточного практического опыта, а возрастные – наоборот. И возникает проблема: нужно научить малоопытных практическим приемам строительства, и обеспечить строительство необходимыми темпами. Опять же научить решать сложные задачи можно только на сложном строительном производстве. К примеру, придя работать в Краснодарский край, наша молодежь научилась работать при наличии рядом идущего автотранспорта, выполняя необходимые

меры безопасного производства работ и обеспечения безопасности движения. При пересечении водных преград или железнодорожного полотна возникают другие задачи. Поэтому для воспитания квалифицированных инженеров требуется их участие в разнообразных объектах и на разных стадиях возведения сооружения.

Возможен другой путь решения данной проблемы: пригласить квалифицированных во всех отношениях специалистов, то есть убедить их, что мы имеем преимущество перед другим работодателем. Для этого нужны хорошие стартовые условия: возможность платить достойную заработную плату и надежная высокопроизводительная тех-

ника. Сегодня СПФ «Стромос» и в том и в другом способе решения вопроса находится в самом начале пути. Хотелось бы не допустить ошибок.

Интенсивность ведения строительных работ на автодорогах высока, производители мостовых конструкций не всегда успевают комплектовать подрядчиков сборными железобетонными и металлоконструкциями в желаемом графике. В таких условиях возможны перебои поставок конструкций. Компания «Стромос», подобно другим мостовым организациям, определенную долю мостовых конструкций выполняет собственными силами на своей производственной базе. Это оправдано тем, что приходится изготавливать нестандартные мостовые изделия, а иногда и по причине неудовлетворительного качества изделий какого-либо производителя. Большой частью производственная база помогает сократить сроки поставки конструкций на производство, так как подчиняется тому же, кто их и заказывает. То есть оперативно реагирует на производственную необходимость, имеет для этого и персонал, и оборудование.

Решение по производству изделий на собственной производственной базе всегда анализируется, определяется целесообразность. К



**ПК-315 трассы М-4 «Дон» в Воронежской области**

примеру, из-за удаленности объектов Краснодарского края, полигон по производству железобетонных и арматурных изделий и каркасов создан непосредственно в пределах арендуемого участка земли в Краснодарском крае. Был организован соответствующий лабораторный контроль, инженерное обеспечение. В результате имеем конструкции надлежащего качества, в необходимом порядке, в необходимые сроки. Но и это решение не ново для мостостроителей.

Следующий вопрос, который требует решения: поставка на объекты строительства бетонных смесей требуемого качества. В Краснодарском крае существовала проблема с поставщиком бетона, много раз пришлось выяснять с ним отношения и качество производимого продукта. Часто в районе работы находится едва ли не единственный поставщик качественного бетона, имеющий партнеров-потребителей. Конечно, от денег никто не отказывается, но возможности производителя не безграничны, и происходит, как правило, срыв сроков. Поэтому необходим собственный мобильный бетонный завод, который обеспечит и качество, и количество, и график производства. Это вопрос следующего большого объекта.

В целом же компания стремится поднять уровень своего продукта, а это уже позволят обеспечить дос-



**Мост на реке Белавка**

тойный уровень жизни работникам и прибыль акционерам.

Сам Игорь Карасев закончил в 1987 году факультет «Мосты и тоннели» МИИТа, прошел хорошую школу мостостроения. За плечами работа в Мостоотряде № 118 Мостостроя 9, строительство моста через Волгу в Ульяновске в Мостоотряде



**Монтаж балок путепровода на ПК-6 Орехово-Зуево**

51 треста «Ульяновскмостострой», и в Мостоотряде 41 Мостотреста. Был в его биографии небольшой жизненный период, когда в трудные для страны годы он ушел из мостостроения. Но быстро понял, что не может без настоящего мужского дела, такого, которым можно гордиться и не грех показать детям и внукам свои мосты.

С 1999 года – в ООО «СПФ «Стромос» Игорь Карасев производитель работ, с 2004 года – главный инженер, а с 2011 – в своем нынешнем качестве. Встретились мы с ним на строительстве путепровода на ПК6 (схема 18+33+33+18). Помимо этого путепровода, мостовикам из ООО «СПФ «Стромос» поручено строительство путепроводов на ПК 158 (схема 18+33+18), на ПК194 (схема 15+24+15), на ПК243 (схема 15+33+15) и еще три сооружения для связи разобщенных территорий (по сути ж.б. трубы размером 5,9\*7\*56 м).

В этом году предстоит освоить 400 млн рублей, в следующем – 600 млн рублей. Руководство ОАО ДСК «Автобан» ставит перед мостовиками задачу развития организации с постоянным наращиванием мощностей, однако приходится отдавать большие объемы на субподряд мощным организациям, таким, например, как «Мостотрест». Нам с ними тягаться еще рано, но в идеа-

ле мы должны сами выполнять все строительные-монтажные работы по мостостроению. Поэтому воспитание квалифицированных специалистов внутри коллектива ставим во главу угла. Эта работа у нас строится следующим образом. Сначала приглашаем на летнюю производственную практику студентов профильных вузов и колледжей. В 2012 году ее прошли 34 студента. Затем принимаем молодых специалистов без опыта работы, причем обязательно тех, кто был на практике. Выплату зарплаты им производим из фонда генерального директора Автобана.

Еще на предприятии существует система подготовки кадрового резерва, то есть у любого руководителя – исполнительный директор, главный инженер, начальник отдела, начальник участка, воспитывается по определенной программе возможный резервист на случай необходимого замещения или безболезненного введения в должность при определенных обстоятельствах.

Безусловно, при таком бережном отношении к молодым специалистам и участии в их дальнейшем становлении, есть все основания считать, что задачи, поставленные руководством ОАО «ДСК «Автобан» перед мостовиками из ООО «СПФ «Стромос» будут успешно решены. ◉