

Решаем реальные проблемы

Более полувека на волжской земле работает коллектив ОАО «Волгомост», специализирующийся на строительстве мостов, транспортных развязок и путепроводов. Подразделения Волгомоста являются монополистами в своих регионах. Об успехах и проблемах волгоградского филиала Мостоотряда № 57 мы беседуем с его начальником Александром Плотниковым.

– Наше предприятие создано на базе двух мостопоездов № 480 и № 813, которые в послевоенное время восстанавливали разрушенный Сталинград, – рассказывает Александр Сергеевич. – Мостоотрядом № 57 треста Мостостроя № 3 мы стали в 1977 году, а затем филиалом ОАО «Волгомост», находящегося в Саратове. Его подразделения дислоцируются также в районах Северного Кавказа, Астраханской, Саратовской, Самарской, Ульяновской областей, в Республике Татарстан, Карачаево-Черкесской Республике, Краснодарском крае и т.д. Все они оснащены необходимыми производственными мощностями.

Одним из самых важных ресурсов любого предприятия является его кадровый состав. Ведь именно от специалистов, от рабочих зависит, насколько качественно и оперативно будут выполнены работы. В компании созданы все условия для профессионального роста, приобретения уникального опыта. На предприятии всегда ценили своих сотрудников и даже в трудные времена делали все для того, чтобы сохранить высококвалифицированный коллектив. Служение общему делу, выполнение сложных задач, высокая степень самоотдачи работников – залог постоянного развития предприятия. Множество изобретений, которые облегчают строительство даже самых сложных объектов, сделаны сотрудниками ОАО «Волгомост». На сегодняшний день коллектив компании насчитывает более 4500 специалистов в области строительства гидротехнических и транспортных сооружений. Каждый сотрудник вносит свой

Строительство путепровода в пригороде Волгограда – Гумраке



значительный вклад в процветание предприятия.

Волгоградский филиал занимается строительством железнодорожных, автомобильных и городских мостов, надземных и подземных автодорог, тоннелей и транспортных развязок; производством бетонных и железобетонных работ; монтажом металлических строительных конструкций; инженерными изысканиями для строительства; архитектурной деятельностью и эксплуатацией дорожных сооружений.

– Коллектив предприятия насчитывает 700 человек, – включаетесь в разговор заместитель начальника филиала по субподрядным работам Владимир Оников. – С 1996 года филиал начал строительство моста через Волгу в Волгограде – первый пусковой комплекс, где мы выполнили полный перечень работ, включающий в себя как само строительство мостового перехода, так и перенос коммуникаций. Обустроивали также подходы, подъездные

пути, развязки. Строительство моста разделено на четыре этапа: первый и второй пусковые комплексы выиграл наш мостоотряд. Первый комплекс из-за недостатка финансирования был разделен на две очереди, первая из которых уже выполнена, а во второй осталось перекрыть русловую часть пролетными строениями до полного развития. Также вдвое увеличить ширину проезжей части право- и левобережных эстакад. Словом, развязки, подходы, опоры сделаны на 100%, осталось освоить минимум средств.

Сегодня вплотную занимаемся вторым пусковым комплексом, который представляет собой мостовой переход через реку Ахтуба в районе поселка Средняя Ахтуба. Ввод его в эксплуатацию запланирован в 2014 году.

Реализация третьего пускового комплекса разрешит проблему проезда от города Краснослободск до поселка Средняя Ахтуба с выходом на автомобильную дорогу Волгоград (от г. Волжский) – Астрахань. С вводом


Работы на втором пусковом комплексе

четвертого появится возможность транзитного проезда от магистрали М-6 «Каспий» до Астрахани и далее на Республику Казахстан по левому берегу Волги, что сократит действующий проезд по правому берегу на 50 км. Этот объект — составная часть транспортного коридора «Запад — Восток». В этом году обещают провести торги по третьему этапу, но сроки пока неизвестны.

Еще один действующий объект Мостотряда № 57 — путепровод в пригороде Волгограда — Гумраке, который имеет большое стратегическое значение, так как расположен на трассе, ведущей в аэропорт.

— Этот объект небольшой и потому краткосрочный, — объясняет Александр Сергеевич. — Начали его возводить в сентябре 2012 года, ввод планируется в декабре 2013 года. Путепровод конструктивно несложный, но расположен в таком месте, где проходят 12 высоковольтных линий, имеющих разных хозяев. Под землей то же самое — сплошные коммуникации. Мы, конечно, исполнители, но считаем, что решение о строительстве именно в этом месте изначально было принято неправильно.

Неудобство вызвало еще и то, что торги по объекту проводились зимой, поэтому не было возможности сразу начать строительство — из-за начавшихся осадков нельзя было выполнять работы по уплотнению основания. Но технические проблемы нас не очень волнуют, на предприятии достаточно высококвалифицированные сотруд-

ники — проблема в финансировании. В этом году не получили пока ни рубля. Работы на путепроводе ведутся практически без остановки движения. В настоящее время, чтобы его достроить, надо пять раз переключать движение по временным схемам. Сделаем объект, конечно, вовремя, хотя и строим пока за свои деньги.

Одним из крупнейших объектов, выполненных Мостоотрядом № 57, стал мост через Волгу, известный сейчас как «танцующий».



— Да, мы возводили его с нуля, — подтверждает Владимир Оников. — Два года назад, после проведения ряда обследований, на нем были установлены демпферы — гасители колебаний. Считаю, что это была перестраховка. На самом деле то, что произошло с мостом (об этом

долгое время писали многие газеты и журналы), явление в физике обычное, его изучают даже в школе. Каждый мостовик знает его суть, но надеется, что при его жизни этого не произойдет. Будем считать, что нам «повезло».

Я лично наблюдал «танец» моста и сразу после его окончания проехал на машине из конца в конец, визуально никаких нарушений не обнаружил. То же самое подтвердили мои коллеги, приехавшие сюда в этот же день. На следующий день, до появления на мосту специалистов из МЧС и ученых умов, наши сотрудники обследовали более тщательно пролетные строения, опорные части, но дефектов не нашли. Руководство предприятия уже тогда сделало заявление, что по мосту можно открывать движение, но нас не поняли, заявив, что мы слишком много на себя берем. Последующие исследования и испытания доказали нашу правоту, «танец» лишней раз показал, что проект и строительство сооружения были выполнены на высочайшем уровне. В противном случае остатки моста покоились бы сегодня на дне реки.

— Вы знаете, работать, конечно, сложно, — подводит итог разговору Александр Плотников. — Но надо решать реальные проблемы, работать по-настоящему, и наш Мостоотряд № 57 гордится тем, что уже построено и будет возведено в будущем. 🚫