

# АО «ТРУД» – 30 ЛЕТ: НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ РАЗВИТИЯ



В этом году Акционерному обществу «Труд» исполняется 30 лет. Предприятие было создано на волне кооперативного движения в 1988 году, и, по сути, испытало на себе все этапы становления новой России. Сегодня 80% работ в компании производится собственными силами: именно так гарантируются объемы и сроки производства, особенно сейчас, когда регулятор взял курс на ужесточение исполнения контрактных обязательств.

В юбилейном году АО «Труд» введет в эксплуатацию порядка 225 км автомобильных дорог в пяти регионах России: Иркутской области, Республике Бурятия, Забайкальском крае, Амурской и Сахалинской областях. Компания не стоит на месте, ищет новые направления работы, серьезно занимается инновациями. Разрабатывает и внедряет новые технологии, получает патенты, переходит на проектное управление объектов.

В 2018 году в структуре предприятия появился мостостроительный

филиал. Уже в текущем сезоне планируются работы на десяти мостах автомобильной дороги А-360 «Лена» и на двух мостах автомобильной дороги Могойтуй – Первомайский в Забайкальском крае.

В регионе множество мостовых сооружений требуют ремонта или реконструкции, и эта ниша на рынке сейчас свободна. Крупным мостостроительным организациям небольшие объемы неинтересны, а для компании «Труд» – это перспективное направление...

Подробнее об итогах работы компании и дальнейших ее планах рассказывает генеральный директор АО «Труд» Сергей Томшин:



- В этом году наше предприятие работает на 35 объектах разной степени сложности. В структуре строительно-монтажных работ около 49% составляют реконструкция и строительство, 44% - ремонт и 7% - содержание. В Сибири Иркутский (Тулунский) филиал АО «Труд» приступил к реконструкции автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск - Улан-Удэ - Чита на участке км 47 - км 55. Култукский филиал в этом году завершает реконструкцию участка дороги А-333 Култук - Монды, км 72 - км 83, ведущей к курорту Аршан и границе с Монголией. Усть-Баргузинский филиал продолжит работы по дороге Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян в Республике Бурятия.

На Дальнем Востоке Соловьевский филиал основные силы сосредоточил на реконструкции участка км 63 - км 93 трассы А-360 «Лена». Амурский и Могочинский филиалы осуществляют работы по ремонту и содержанию трассы «Амур». Наши островные филиалы - Охинский и Южно-Курильский - продолжают работы на дорогах Оха - Южно-Сахалинск и Южно-Курильск - Головнино соответственно.

Могойтуйский филиал завершает работы на объекте реконструкции автодороги Могойтуй - Первомайский, км 43 - км 53. Урюмский филиал приступил к работам по ремонту участка автодороги Амур км 380 - км 410, объект переходящий, ввод планируется в 2019 году.

Один из самых значимых объектов для Иркутской области и, конечно же, для нас - это реконструкция автомобильной дороги Р-258 «Байкал» Иркутск - Улан-Удэ - Чита на участке км 47 - км 55. Автодорога соединяет Иркутскую область и Бурятию с Дальним Востоком, поэтому ее значимость переоценить трудно. Сейчас участок не отвечает критериям безопасности из-за плохого состояния покрытия, малых радиусов пово-

ротов, а также многочисленных крутых подъемов и спусков.

После реконструкции он будет соответствовать II технической категории. Все ненормативные продольные уклоны исчезнут, практически 100% участка пройдет по новому направлению. Все это повысит безопасность и комфорт передвижения по этому направлению. Объект достаточно сложный - порядка 2,6 млн кубов земляных работ, из которых 80% - буровзрывные работы. Планируется уложить 15 водопропускных труб, 90 тыс. тонн асфальтобетона, 170 тыс. тонн щебеночных смесей, надробить 100 тыс. тонн фракционного щебня. Предполагается также выполнить большой объем укрепительных работ.

Благодаря тому, что строительство проходит вне границ водоохранной зоны и данная территория не является национальным парком, здесь разрешены буровзрывные работы, в отличие, например, от объектов, на которых работают Култукский и Усть-Баргузинский филиалы и где горную породу приходится разрушать путем ГДШ (газогенератор давления шпуровой), гидромолотами, разрабатывать тяжелой техникой. Для нашей компании, которая зарегистрирована в Иркутской области, данный объект по значимости сравним со строительством обхода Иркутска,

который мы сдали в эксплуатацию в 2010 году.

Кроме того, на Дальнем Востоке Соловьевский филиал основные силы сосредоточил на реконструкции федеральной автомобильной дороги А-360 «Лена» на участке км 63 - км 93. Это непростой участок: дорога проходит по горному перевалу и в основании имеет вечномёрзлые грунты, которые становятся одной из основных причин дефектов покрытия и просадок. Трафик по этой дороге от Большого Невера до Тынды довольно интенсивный, что приводит к высокой аварийности, особенно в зимний период. Радует, что сегодня у проектировщиков появляется больше возможностей проводить тщательные изыскания и, соответственно, разрабатывать качественные проекты.

На «Лене» в общей сложности нами было введено в эксплуатацию более 110 км, и мы продолжаем нести здесь трудовую вахту. Несмотря на некоторое снижение финансирования строительства, оптимистично предполагаем, что к 2023 году большая часть сложных участков «Лены» будет реконструирована и доведена до требуемых нормативов. В соответствии с Транспортной стратегией России до 2020 года, северо-восток страны, включая Чукотку, Магадан, Кам-





чатку, Якутию, должен получить сквозной проезд до «Амура» и дальше. «Лена» связывает три федеральные трассы: это уходящая от Якутска до города Магадана дорога «Колыма», а также дорога «Виллюй», которая соединит Якутию с Иркутской областью. Поэтому трафик здесь большой. Это накладывает некоторые ограничения на производство работ – нам всегда нужно помнить, что мы на дороге не одни. Многие технологии, о которых я скажу ниже, в Сибири и на Дальнем Востоке нами были апробированы впервые.

На «Лене» мы первыми уложили слой щебеночно-мастичного асфальтобетона. Много работаем с тонкослойными покрытиями, которые позволяют продлить жизнь дорог без серьезного ремонта. Кроме того, на «Лене» мы применяем и другие инновационные технологии – к примеру, по сохранению вечной мерзлоты. Это устройство теплоизоляционных слоев из «пеноплекса». Мы первыми в Дальневосточном регионе освоили приготовление теплых асфальтобетонных смесей методом вспенивания битума, что позволяет продлить сезон производства работ и повысить их

качество. К тому же это более экологичная технология.

Существует расхожее выражение – «идти в ногу со временем». Для нас оно означает прежде всего применение инноваций, модернизацию производства и повышение эффективности, снижение издержек. Сегодня мы осваиваем принципы проектного управления, автоматизации производственных процессов. В настоящее время на предприятии разрабатывается собственная ERP-система.

В итоге всю контрактную ведомость, где будут рассчитаны сроки производства работ, техника, ресурсы и деньги, сроки поставки материалов, руководство и специалисты ИТР будут видеть в реальном времени.

В продолжение темы автоматизации следует добавить, что документооборот переведен в систему Directum, что существенно упрощает взаимодействие с филиалами. Также мы успели оценить преимущества программы Omnicomm, которая позволяет контролировать местоположение и параметры движения техники, расход топлива. Нашли свое широкое применение на наших объектах

и автоматизированные системы 3D-нивелирования.

Надо сказать, что на сегодняшний день конкуренция в дорожной отрасли чрезвычайно высокая, поэтому, если не совершенствовать внутренние процессы, можно очень быстро отстать от динамики рынка.

В настоящее время полным ходом идет модернизация нашей центральной лаборатории под требования ПНСТ. Учитывая объем работ, хорошую лабораторно-производственную базу, серьезно занимаемся научно-исследовательской деятельностью. В конечном итоге наша цель – это повышение качества дорожно-строительных работ в соответствии с политикой Росавтодора, направленной на увеличение межремонтного срока службы федеральных дорог. Вот уже несколько лет разрабатывается технология производства теплых асфальтобетонных смесей. Возглавляет работу главный инженер, первый заместитель генерального директора АО «Труд» Юрий Кибирев.

Суть технологии – в том, что она позволяет производить, транспортировать, укладывать и уплот-

нять асфальтобетонные смеси при более низких температурах, чем это предусмотрено традиционной технологией. Такой метод позволяет снизить степень старения материала, увеличить срок службы дорожной одежды в среднем на два-три года. При этом понижение температуры смеси на 25°C уменьшает выделение вредных веществ более чем на 70%. В настоящее время технология проходит испытания на участках федеральных автомобильных дорог, содержанием которых занимается АО «Труд». В случае положительных результатов специалисты разработают СТО на приготовление теплой асфальтобетонной смеси, и эту методику в дальнейшем можно будет широко применять на рынке дорожно-строительных работ.

Еще одна технология в настоящее время проходит полевые испытания. Речь идет об использовании лигнина в качестве замены минерального порошка при приготовлении асфальтобетонной смеси. Такие смеси уже уложены на испытательных участках, сейчас ведется их мониторинг. Через два года авторам технологии и экспертам по итогам эксперимента предстоит сделать выводы. Также в списке инноваций – присадки для теплого асфальтобетона, разработка и испытание адгезионных добавок, использование вспененного битума вместо битумной эмульсии в ресайклировании. Применение этих и других инновационных технологий и материа-



лов предусматривает своей целью повышение качества производства дорожно-строительных работ, снижение издержек предприятия.

Перемены в отрасли сегодня действительно глобальные. Сроки между капитальными ремонтами увеличиваются в два раза: теперь они составляют 24 года, а не 12 лет. Естественно, капитальность конструкции должна быть четко рассчитана – в противном случае дорога не сможет выдержать нагрузок столь длительное время. Многие проекты, которые сейчас разыгрываются, уже работают по национальным стандартам. АО «Труд», как крупная компания, смотрит на это в целом положительно. Кто от этого выиграет? Естественно, в первую очередь,

пользователь. Поэтому для нас 30-летний юбилей – это не просто символический итог проделанной большой работы. Это прежде всего возможность заглянуть за горизонт пятилетнего планирования, четко выстроить стратегию своего дальнейшего развития, это умение быть гибкими и не бояться открывать для себя новые формы работы и новые технологические решения.



[www.trudgroup.ru](http://www.trudgroup.ru)

### Уважаемые коллеги!

От всего сердца поздравляю вас с профессиональным праздником!

Дорожная отрасль является одной из ключевых в развитии экономики. С созданием безопасной транспортной инфраструктуры появляются новые рабочие места, значительно сокращается время перевозки пассажиров и грузов. С каждым новым километром жизнь людей становится комфортнее.

Плодами нашего непростого труда ежедневно пользуются миллионы граждан. Это почетно и одновременно ответственно. Профессия дорожника требует высокого профессионализма, целеустремленности и преданности своему делу.

Искренне желаю вам и вашим семьям счастья, крепчайшего здоровья, благополучия и новых производственных успехов!

*Сергей Николаевич Томшин, генеральный директор АО «Труд»*