

ПРАКТИКА ДОСТИЖЕНИЙ

Секрет прост, и он очень хорошо прописан в нашей миссии: уважение к человеку, постоянное совершенствование и здравый смысл.

Юрий Кибирев

В преддверии профессионального праздника - Дня работников дорожно-хозяйства - Юрий Кибирев, первый заместитель генерального директора АО «Труд», главный инженер компании, в интервью журналу «Дорожная держава» рассказал о работе своего предприятия, намеченных планах, а также высказал свое мнение относительно ряда проблем и их решения.

- Юрий Владимирович, как вы оцениваете строительный сезон 2019 года?

- Подводить итоги строительного сезона еще рано, но с уверенностью могу сказать, что мы на 98% сформировали план, намеченный на этот год. Так, после ремонта, реконструкции, строительства мы вводим в регионах присутствия 209 км дорог. Сегодня у нашего предприятия два больших объекта в Иркутской области. Идет реконструкция участка дороги Р-258 «Байкал» (км 47 - км 55), вошедшая в национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в части агломераций. Она будет завершена в 2020 году.

Начато строительство 42,7 км нового участка федеральной 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. Согласно проекту, эта новая четырехполосная дорога будет относиться к категории IV.

В 2019 году мы также сдаем участок (км 230 - км 254) региональной дороги Улан-Удэ - Турунтаево - Курумкан - Новый Уоян в Бурятии (трасса с капитальным покрытием III технической категории, отвечающая всем современным нормативным требованиям). Кроме того, продолжается реконструкция этой дороги и на другом

участке, протяженностью 20,5 км (км 271 - 291 км). Работы здесь начаты в конце 2018 года; сдача объекта в эксплуатацию намечена на октябрь 2022 года.

Еще одна зона ответственности АО «Труд» - это Сахалин, где уже почти 30 лет несут свою вахту наши филиалы - Охинский и Южно-Курильские. Главный объект на острове - это строительство дороги Южно-Сахалинск - Оха, фактически единственная транспортная артерия, которая связывает юг Сахалина с севером. Из более 700 км в гравийном исполнении осталось еще 350 км - словом, работа есть! А в сентябре пришла хорошая новость: с 2020 года дорога возможно перейдет в ведение Росавтодора, станет федеральной, а значит, многие проблемы будут решаться быстрее. Добавлю, что в Охе мы также вышли и на реконструкцию регионального аэропорта.

Кроме того, наше предприятие занимается содержанием и ремонтом дороги Р 297 «Амур» Чита - Хабаровск. В Амурской области, где расположены Култукский и Амурский филиалы компании, в нашей зоне ответственности 650 км. Могочинский и Урюмский филиалы, находящиеся в Забайкальском крае, содержат с 380 по 680 км дороги и заняты на ремонте четырех ее участков общей протяженностью 60 км.

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 вечномёрзлые грунты. Однако работы идут согласно графику, и мы уверены в хорошем и своевременном результате.

Надо отметить, что в большей степени программа будущего года уже сформирована, и мы планируем оставаться на тех же объемах, что и в этом году. Для дорожно-строительных организаций возможность перспективного планирования - большой плюс. В этом заслуга Минтранса и Росавтодора, перешедших на проектное управление. Теперь многие вопросы с заказчиками в регионах - от финансирования до конструктивных изменений по проекту - решаются в рабочем режиме.

- АО «Труд» работает в Сибири и на Дальнем Востоке. Это непростые регионы, имеющие свои особенности, специфику. Значительные расстояния, ограниченность трудовых ресурсов, резкие перепады температур и короткий строительный сезон... Плюс сложный рельеф. С какими еще



трудностями сталкиваются дорожники в процессе реализации контрактов? Какие изменения произошли в регионах за последнее время?

– Вы перечислили основные нюансы нашей работы. Добавлю, что экономика дорожно-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, не интересны подрядчикам в силу банкротств дорожных организаций, постоянно возникающих проблем с ценообразованием. Следствием этого становится снижение конкурентной среды в строительстве.

Большие замечания есть и к проектным решениям, уровень которых заметно падает. Применяются неэффективные материалы, технологии, используются устаревшие расценки.

Еще один риск связан с материалами для ремонта и строительства дорог (дорожный битум, инертные материалы, ограждение), цены на которые к началу проведения работ по нацпроекту «Безопасные и качественные ав-

томобильные дороги» выросли в среднем по России на 20-40%.

Еще одной чрезвычайно важной проблемой является то, что на сегодняшний день уровень профессиональной подготовки специалистов в регионах значительно отстает от требований современного рынка. Остро ощущается дефицит квалифицированных кадров, и эта ситуация не остается незамеченной.

Неслучайно дорожное сообщество с особым вниманием отнеслось к итогам работы Госсовета РФ по теме «Транспорт и дорожное строительство». Мы все сегодня находимся в ожидании конкретных шагов, которые были озвучены на этом заседании.

Однако понимаем, что для решения поставленных задач понадобится время – на мой взгляд, два-три года.

– Последнее время мы все чаще слышим от дорожно-строительных компаний, что субподряды уходят в прошлое, и одна из причин – низкая квалификация предприятий. Как в вашей компании обстоит дело с организацией субподрядных работ?

– Мы практически отказались от субподряда, и на сегодняш-

ний день 90% работ выполняем собственными силами. Главная причина – нас не устраивает уровень выполнения работ привлеченными организациями. Недаром три года назад мы приняли решение создать свой мостостроительный филиал. На сегодняшний день только в трех филиалах: Соловьевском, Усть-Баргузинском, Иркутском – у нас есть субподрядчики. Но это проверенные коллективы, прошедшие хорошую школу дорожного строительства.

– Вы затронули кадровую проблему, и она не нова. Но ведь попытки возродить престиж рабочих профессий делаются – например, проводятся конкурсы внутри отрасли. Так, наша страна поддерживает международное движение World Skills, основная миссия которого заключается в создании условий для людей, нацеленных на профессиональную самореализацию... А в чем лично вы видите решение кадровой проблемы?

– Профессиональный уровень работников в нашей отрасли падает катастрофически, наблюдается рост текучести кадров. Я усматриваю на сегодняшний день две основные причины. Первая связана с нарушениями трудовой дисциплины, а вторая – с внутренней установкой многих: «Не хочу работать». Раньше такого не было...

Нет социального заказа, не осталось профтехучилищ, а достойной замены для подготовки рабочих кадров не найдено. Сейчас лучшее, что мы выпускаем, – это дорожные мастера. У нас потерял престиж рабочих специальностей. World Skills, конечно, хорошо, но это «товар лицом», а ведь нужна системная, кропотливая работа!

Рынок есть, потребность в специалистах – большая, поэтому люди и перестали держаться за место. У нас не хватает квалифицированных бульдозеристов, экскаваторщиков, грейдеристов – приходят самоучки, в лучшем случае механизаторы.

Мы, чтобы решить эту проблему, создали на базе АО «Труд» свой учебно-производственный центр. Кроме того, на протяжении 20 лет мы сотрудничаем с Байкальским студенческим строительным отрядом, привлекаем на стажировку выпускников и молодых специалистов, проводим курсы повышения квалификации.

Необходимо переосмыслить и сам подход, и потребность рынка. К примеру, в Америке и Канаде запрос на людей с высшим образованием составляет не более 10%, а на 90% востребованы специалисты производственных направлений – и они чувствуют себя экономически состоятельными и защищенными в социальном плане.

– Согласно майским указам президента РФ, в нашей стране основная расходная часть связана с модернизацией и расширением магистральной инфраструктуры. Идет разворот в сторону регионов, и есть решение неиспользованный резерв федерального дорожного фонда направить на развитие региональной сети. Процесс идет?

– Отвечая на ваш вопрос, я бы отметил, что отрасль сегодня – это как две стороны одной медали. С одной – профессионализация, проектное управление, внедрение инновационных технологий, пересмотр нормативов, требовательное отношение к культуре производства работ, требования строгого соблюдения технологий и четкого выполнения проектных решений на уровне федеральной сети (в меньшей степени – в границах агломераций).

С другой – это проблемы на уровне регионов и муниципалитетов. Думаю, что сегодня надо настойчивее применять и внедрять лучшие практики на уровне субъектов, с отдельным вниманием относиться к системе дорожно-строительных организаций, спрашивать за результат с исполнительной власти на местах, возвращать престиж рабочих специальностей и больше рассказы-

вать о непростой, но благородной работе тех, кто трудится на линии.

– Юрий Владимирович, что помогает вашему предприятию не только оставаться на прежних позициях, но и наращивать объемы работ? Есть секрет?

– На самом деле секрет простой, и он очень хорошо, на мой взгляд, прописан в нашей миссии: уважение к человеку, постоянное совершенствование и здравый смысл.

Сегодня, чтобы выжить, многие экономят на инвестиционных программах, на инновациях, но мы считаем, что это путь в никуда. Поэтому мы серьезно занимаемся внедрением бережливого производства на всех уровнях, экономим на затратах не в ущерб качеству. Продолжаем вкладывать средства в инновации, сопровождаем свои наработки до их практического применения.

Наша недавняя разработка – теплые асфальтобетоны – прошла испытания, экспертизу, мы получили патент. Метод показал отличные характеристики в плане экономической эффективности.

Кроме того, технология оказалась хороша и с точки зрения экологии: вредные выбросы сокращаются практически на 30%! Несмотря на это, внедрение на стадии проектирования пока продвигается с трудом. Однако я глубоко убежден, что лет через пять теплые асфальтобетоны будут применяться повсеместно.

Что касается темпов, связанных с инвестиционными программами, то мы их не снижаем, и, например, в этом году обновили технику на миллиард рублей.

Также мы полностью, с разными добавками (на вспененном битуме, цементе, эмульсиях), отработали на объектах технологию ресайклирования. На сегодняшний день для нас это уже пройденный этап, хотя для многих в России такая технология до сих пор является инновацией.

На следующий год мы намерены открыть еще три новых подразделения. А до 2021 года мы планируем полностью изучить технологию по цементобетонам для их практического применения. Закупаем с этой целью оборудование, набираем и обучаем специалистов. В регионах присутствия мы целенаправленно регистрируем свои филиалы, платим местные налоги, стараемся брать на работу местных специалистов.

Зачастую на территориях, где работает наше предприятие, «Труд» – единственное крупное производство, поэтому мы не только возлагаем на себя ответственность перед своим коллективом, но и несем определенную социальную нагрузку, помогаем, поддерживаем добрососедские отношения.

– Спасибо, Юрий Владимирович, за содержательную беседу, в ходе которой мне не раз приходила на ум известная фраза: «Как корабль назовет, так корабль и поплывет». Название вашего предприятия – «Труд», и налицо показательные результаты не легкого дела, а также общий успех коллектива! Позвольте, пользуясь случаем, поздравить вас и всех ваших коллег с профессиональным праздником, а также пожелать каждому здоровья, стабильности и благополучия. Счастливого дальнейшего плавания вашему «кораблю»!

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



АО «Труд»
664017, Иркутск
Академическая ул., 5А
тел.: 8 (3952) 563-907
e-mail: trud@zaotrud.ru
www.gktrud.ru