

МОСТ НА ВЫРОСТ

ООО «ИнДорИнжиниринг» – компания молодая, еще и года нет, как она вышла на рынок дорожно-строительных работ Забайкальского края. Создана она была в конце 2014 года, но и за этот короткий срок зарекомендовала себя как высокопрофессиональное, конкурентоспособное предприятие, которое может решать серьезные задачи. А как иначе можно объяснить, что в первый же год создания компания получила работы на федеральной автодороге А-166 Чита – Забайкальск – граница с Китаем? В чем же кроются секреты «быстрого» успеха? Об этом мы поинтересовались у генерального директора ООО «ИнДорИнжиниринг» Андрея Александровича ЕГОРОВА.

Но прежде чем ответить на вопрос, он рассказал нам об объекте, который сегодня является основным для компании.

– Мы производим капитальный ремонт моста через реку Ага, расположенного на 204-м км автомобильной дороги А-166, в Могойтуйском районе Забайкальского края, – отметил Андрей Егоров. – движение по мосту планируем запустить в первой декаде октября, при этом надо освоить около 51 миллионов рублей. Это самый длинный мост на этом участке. Еще лет 10 назад по этой трассе невозможно было проехать – до того она была разбитая. А ведь именно эта дорога связывает Россию через Забайкальский край со страной Восходящего солнца. Она выходит на город Маньчжурия автономного района КНР Внутренняя Монголия, которая является в транспортно-экономическом плане одной из ключевых территорий севера Китая. Маньчжурия – с давних времён крупный железнодорожно-автомобильный узел обширного трансграничного региона РФ и КНР. Здесь же действует современный аэропорт, обслуживающий многочисленные, в том числе международные, направления авиаперевозок. Поэтому от пропускной способности А-166 во многом зависят скорость, соответственно, время перевозок и сохранность грузов. Дорога должна быть комфортной для всех пользователей, особенно для туристов, представителей малого и среднего



бизнеса обеих стран. Причем взаимные поездки, можно сказать, растут уже не по дням, а по часам.

В последние годы, по словам Андрея Александровича, в комплексное обустройство А-166 «Росавтодором» вкладываются крупные средства, и это дает соответствующие результаты. Капремонт трассы осуществляется отдельными секторами. Уже отремонтированы участки в районе Аргалейского хребта, устранены «волны» вблизи поселка Агинское, на 30-ти километровой отрезке в районе села Ага-Хангил, а также вблизи станции Степь.

Напомним, что вся трасса А-166 находится в ведении Упрдор ФКУ «Забайкалье», которое возглавляет Евгений Михайлович Присташ.

«ИнДорИнжиниринг» пришла на объект в декабре 2014 года, после приостановления деятельности и расторжения контракта ФКУ Упрдор «Забайкалье» с ООО «НПО «Мостовик». Проект капитального ремонта моста был разработан ООО «ИнДорПроект», главный инженер проекта Евгений Сергеевич Голуб. Генеральным проектировщиком выступало ОАО «УСК Мост». Длина моста через р. Ага – 156 метров, ширина, вместе с двусторонними пешеходными полосами, – 13 метров. Одиннадцать пролетов моста держатся на 13 «широкоплечих» опорах, каждая из которых состоит из трех бетонных свай, к сожалению, не все работы ООО «НПО «Мостовик» выполнил качественно, поэтому на новом мосту был произведен ремонт двух русловых опор. При ремонтных работах электроэнергия поступает от собственного генератора и от САКа для сварных работ.

На капремонте моста трудятся 25 специалистов различного профиля. Компанией выполнены работы по монтажу балок пролетных строений, объединение, устройству мостового полотна, сопряжений, устройству подходов. Устройство

струенаправляющих дамб с берегоукреплением.

Кроме монтажа полотна моста, компания построит и смонтирует струенаправляющие дамбы, водоотливные решетки, осуществит берегоукрепление.

Что касается выбора российской или зарубежной продукции в реализации данного проекта, Андрей Егоров уточняет: «Мы стремимся использовать отечественные материалы. Оценивая экономические и технические свойства используемых зарубежных и наших аналогов, склоняемся к использованию российских».

В ходе работы компания применяет инновационные продукты отечественного производства – краску «Унипол», «БИРСС» и фибры на проезжей части моста. Подтвердилось, что эти новшества позволяют повысить качество соответствующих работ. А песок и щебень, поставляемые из Читинского района, используются, как отмечает Андрей Егоров, только после лабораторных исследований: строго по калибровке и без посторонних примесей.

И каков же показатель выполненной работы по ремонту моста через р. Ага? Андрей Егоров пояснил: «На сегодняшний день объем капремонта выполнен почти на 90%. Образно говоря, самое трудоемкое осталось позади. Должен выразить глубокую благодарность всему коллективу компании, который поддержал её в самый сложный момент. Все трудятся не жалея сил и энергии. Работаем вдали от центральной базы, вахтовым методом».

Руководство ООО «ИнДорИнжиниринг» намерено активно участвовать в торгах и наращивать объемы строительно-монтажных работ. Для ускоренного развития компании есть все условия, приобретается необходимая техника, идет подбор квалифицированных специалистов.

