



# ИЗМЕРИТЬ ЖИЗНЬ МОСТАМИ

ЧТО СЛОЖНЕЕ:

ПОСТРОИТЬ ДАНЬЯН–КУНЬШАНЬСКИЙ ВИАДУК ИЛИ...?

*Когда смотришь в тумане на мост, кажется, что конца ему нет. Для мостовиков каждое детище складывается в очередной пролёт большого моста их жизни. И даже свой возраст они меряют не годами, а мостами. На карте в кабинете главного инженера ООО «Мостовик» Андрея Копанева флажком отмечен 51 объект. В день нашей беседы в Астрахани на международной конференции по проблемам ремонта мостов прибавился 52-й – столько же, сколько лет самому Андрею Владимировичу. Предприятие выиграло тендер на капитальный ремонт моста через ручей на км 8+460 (правый) автомобильной дороги «Подъезд к международному аэропорту «Архангельск (Талаги)». А значит, нужно ехать на Север – жизнь продолжается.*

**Н**а этом же направлении вологодские мостовики капитально отремонтируют 75-метровый мост через реку Юрас.

«Обустроим вахтовый поселок, подключим свет, обнесем все забором, завезем технику, людей, оборудование, материалы, – обрисовал план дальнейших действий Андрей Копанев. – Сначала построим объездной металлический мост, дорожники сделают к нему подходы, а к осени откроем движение по объезду. Старый мост разберем «по косточкам», поставим новый, покрасим, а в конце сентября 2021 года, на два месяца раньше срока, сдадим». Снегопады на Севере начинаются в октябре, поэтому мостовики

стараятся опередить зиму. Своя техника, многолетний опыт и бесценные кадры позволяют работать на опережение. Если бы по всей стране работали именно такие надежные предприятия, жители многих поселков забыли бы, что такое – перебираться на Большую землю по ветхим временкам.

## МЕЧТА СТАЛА ПРОФЕССИЕЙ

В половодье горная река просто слизывает хлипкую конструкцию в одну секунду. В Грузии, где родился и вырос Александр Дианозович Гоциридзе, основавший и 20 лет возглавлявший это уникальное предприятие, такое случается часто.

Его «детское» желание – строить мосты на века, переросло в дело всей жизни и стало законом для всей команды «Мостовика». Напрашивается вопрос: почему предприятие находится в Вологде? Оказалось, что в 1984 году согласно Приказу министерства транспортного строительства Грузинской ССР, по поднятию дорог в Нечерноземной полосе России, в глубинку Вологодчины вместе с пятью бригадами дорожников была направлена мостовая организация МТС ГССР «Автомост». В Вологду прислали уникальных специалистов мостопоезда № 469 из грузинского города Поти, поскольку Грузия была подшефной республикой области. В Советском Союзе такие мостопоезда колесили по всей стране – строили путепроводы, мосты и тоннели. Грузинские мостовики всерьез взялись за дело, построив десятки железобетонных прочных конструкций через капризные вологодские реки. Со временем и техника появилась мощная, и передовые технологии. Строители обросли семьями и друзьями. Да и работы



Губернатор Вологодской области Олег Кувшинников с директором ООО «Мостовик» Александром Гоциридзе на мостовом переходе через р. Печеньжица.

### ПРИНЦИП «МОСТОВИКА»: СТРОЙ НА ВЕКА, ПОМОГАЙ ТЕМ, КТО РЯДОМ





было «через край» – мосты стареют, как и люди. В 1991 году произошло разделение «Автомост» на две части: «Мостовик» с дислокацией в селе имени Бабушкина Бабушкинского района Вологодской области и «Строймост», который обосновался в городе Тотьме. В лихие годы развала СССР Александр Гоциридзе сумел сохранить потенциал и основной костяк предприятия.

«В компанию «Мостовик» я пришёл в 1999 году из Вологодского Дорожно-строительного управления №1. Так получилось, что, строя дороги, постоянно пересекались с грузинскими мостовиками. Родом я из города Иваново, а корнями из Рязанской области (в Вологде наш респондент учился, женился, в армию ходил – ред.). И здесь я быстро стал своим, потому что таких руководителей, как наш первый директор Александр Дианозович, почти не осталось. Он буквально болел за каждый объект, как за родное дитя, специалист был высшего класса! Маленькие мосточки в шутку называл «табуретками» – привык к широкому масштабу, поскольку строил ги-

Значимые объекты на М-8 в Архангельской области: ремонт мостов через реки Нерменьга, Сюма, Солда, Моржовна, Брусовица, Вель, Сия, Большая Чурга, Марекка, Пуя, Пенма, Паденьга.

гант через Волгу, «укрошал» горные реки Кавказа, Украины, Краснодарского края, даже возводил первый метромост в Москве! Впервые в условиях Русского Севера он воплотил идею о мостах на сваях-оболочках».

В 2012 году патриарха «Мостовика» не стало, и сын Александр Александрович Гоциридзе продолжил дело отца, ни разу не изменив его главному принципу: «Живи для людей».

## ВЫШЛИ НА ФЕДЕРАЛЬНЫЕ ТРАССЫ

Первое время «Мостовик» работал только по месту прописки, поскольку заказчиком был департамент дорожного хозяйства Вологодской области. Новый виток развития начался в 2006 году с сотрудничества с ФКУ Упрдор «Холмогоры». В год стали работать на 5-6 объектах.

«Мы начали работать на федеральных трассах М-8 «Москва – Архангельск» и А-114 «Вологда – Новая Ладога», не только на Вологодчине, но и за ее пределами, в Архангельской области, – рассказывает директор «Мостовика» Александр Гоциридзе. – За рекордно короткие сроки в 2011 году капитально отремонтировали мост через реку Качгортинская Курья в Нарьян-Маре. Это был ценный опыт! Пять дней заезжали на объект по зимнику. Нужно было за короткое лето успеть сдать мост. Целая проблема – привезти материалы, ведь там нет ни арматуры, ни щебня, ни песка. Тонна щебня в цене взлетает в разы. Везли все из родной Вологды – поездами, судами, самосвалами».

Сегодня предприятие приводит в порядок два моста на федеральной дороге А143. Капитальный ремонт трехпролет-



ного сооружения через реку Корба в 50 км от Костромы, где реконструируют и дорогу, начали в прошлом году.

«Разбираем 54-метровый мост до основания, ставим новые пролетные строения, балки, бетонируем, укрепляем швы, делаем качественную изоляцию, закладываем под двойное барьерное ограждение. Уже половина работы выполнена. А поскольку мы выиграли объект в Архангельской области, то ребята, которые два дня назад еще работали на Корбе, отдохнут немного и поедут в Архангельск», – пояснил главный инженер.

Второй 345-метровый мост ремонтируется на той же дороге, но через реку Ветлуга в Шарьинском районе. Это 313 километров от Костромы. На каждом объекте мостовики используют инновационные «фишки» – материалы и технологии. Чтобы основа срослась с асфальтом, применяют «гидрофлекс», перильное ограждение, лотки, очистные сооружения – только из современных композитов. Деформационные швы, прочные и пластичные – немецкие «Магеба». Представители из Германии дорожат репутацией и сами приезжают на монтаж. И при этом у каждого моста своя особенность. Например, мостовой переход через Ветлугу – очень высокий, и подрядчики работают как альпинисты. Поэтому многое зависит от людей на местах – мастеров, прорабов, которые знают «сколько, кого, когда и зачем».

### СЫРЫЕ КАДРЫ И ПРОЕКТЫ

Сырые кадры – это самая главная проблема всей отрасли. Старые мостовики уходят, как последние могикане. Причем, не на пенсию, а работают до последнего вздоха.

### АЛЕКСАНДР ДИАНОЗОВИЧ ГОЦИРИДЗЕ :

«ЖИВИ  
ДЛЯ ЛЮДЕЙ!»



Легендарный мостовик, первый директор ООО «Мостовик» Александр Дианозович Гоциридзе был уникальным человеком. Специалист высшего класса, он буквально болел за каждый объект, как за родное дитя! Маленькие мосточки в шутку называл «табуретками» – привык к широкому масштабу, поскольку строил гигант через Волгу, «успокаивал» горные реки Кавказа, Украины, Краснодарского края, даже возводил первый метромост в Москве! Впервые в условиях Русского Севера Гоциридзе воплотил идею о мостах на сваях-оболочках. В 2012 году патриарха «Мостовика» не стало, и сын Александр Гоциридзе продолжил дело отца, ни разу не изменив его главному принципу: «Живи для людей».

### АЛЕКСАНДР ГОЦИРИДЗЕ:

«ПОМОЩЬ И ПОДДЕРЖКА ЛЮДЕЙ СТАЛИ  
НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ НАШЕЙ  
РАБОТЫ НА ВСЕ ГОДЫ»





«У нас есть два прораба-мостовика – Тушин Э.В., Стеблецов А.Н. Они всю жизнь на вахтах проработали, бурили, заколачивали, ставили, надвигали... Но, к сожалению, не хватает хороших наставников. Самый старший наш начальник производства – Лещенко Дмитрий Николаевич (67 лет) – тоже приехал из Грузии. Он всю Россию «обустроил». Его на всех не хватает», – рассказал о проблемах Копанев. – Молодежь-то не стремится работать вахтовкой, хотя у нас бесплатные трехразовое питание, проживание, спецодежда. Толковых инженеров, прорабов, мастеров – мало».

Еще одной проблемой при ремонтах, капитальных ремонтах относительно небольших мостов являются «сырые» проекты.

### МОСТЫ К СЕРДЦАМ ЛЮДЕЙ

С 2013 года управление ООО «Мостовик», а с 2018 года – и производственная база, находятся в Вологде. Социальная помощь и поддержка людей стали неотъемлемой частью ведения бизнеса «Мостовика», где бы он не строил объекты. Александра Гоциридзе неоднократно награждали за вклад в социально-экономическое развитие области, а предприятие вошло в Книгу почета предпринимателей Вологодской области. Мостовики помогают дому престарелых, детскому дому для сирот, детским садам, школам, комплексному центру соцзащиты, местному волейбольному клубу «Волейтайм», церквям и храмам. Автомобильный мост через реку Ковда в городе Тотма Вологодской области тоже стал, по сути, социальным проектом, поскольку в бюджете на него выделялись копейки, а по деревянному мосту ездить было опасно. «Мостовик» согласился на «невыгодное» дело, зато сегодня, более пяти лет прошло, а мост стоит как новенький. Только капитально оброс замочками. Тотменские молодожены, как парижане, доверяют мосту свои влюбленные сердца. А заслужить доверие, уважение и любовь людей намного сложнее, чем построить даже 164,8 километровый Даньян-Куньшаньский виадук. ■

**Татьяна Липовецкая**

