

ДОРОГИ ПРИМОРЬЯ

Строительство в Приморском крае идет полным ходом. Заказчиком многих крупных транспортных объектов, в том числе и моста-гиганта через бухту Золотой Рог, выступает Департамент дорожного хозяйства Приморского края. Именно на него возложена главная ответственность за реализацию программы «Развитие г. Владивостока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе», которая напрямую связана с предстоящим саммитом. Директор департамента Сергей Филь специально для нашего журнала согласился дать эксклюзивное интервью.



— Сергей Иванович, заказчиком какого количества объектов выступает Департамент дорожного хозяйства Приморского края и какова их примерная стоимость?

— В нашем ведении шесть объектов дорожной инфраструктуры, хотя по титулу их проходит девять. Общий объем финансирования 52,8 млрд рублей, из них 35 млрд поступает из федерального бюджета. Среди основных объектов — подъездная автомобильная дорога к международному пассажирскому терминалу аэропорта «Кневичи», автомобильная дорога «Поселок Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл» с низководным мостом (эстакадой) и, конечно же, — мост через бух-

ту Золотой Рог (сметная стоимость 19,7 млрд руб., начало строительства — июнь 2008 года, окончание — июнь следующего года). Генеральным подрядчиком почти всех этих объектов выступает Тихоокеанская мостостроительная компания.

— Мост через бухту Золотой Рог — крайне сложный и дорогостоящий объект. В этой связи на ваш департамент как на заказчика возложена колоссальная ответственность. Вас не пугает, что за дело взялась местная компания, не имеющая опыта строительства подобных сооружений?

— Первоначально интерес к этому объекту проявляли и французские, и корейские, и японские фирмы. Но, узнав о тех сжатых сроках, которые поставило правительство Российской Федерации, они, несмотря на свой богатый опыт, отказались от участия в тендере. А наша местная компания взялась, и это хорошо. Более того, я глубоко убежден, что если бы этот проект реализовывали зарубежные генподрядчики, мы бы мост вовремя

не сдали. Только благодаря тому, что строят россияне и относятся к этому с большой ответственностью — мостовой переход через бухту Золотой Рог к саммиту будет. Только представьте: зима, двадцатиградусный мороз, ветер, а работы ведутся круглосуточно, мостостроители держат высокий темп! Конечно, здесь играют свою роль и бытовые условия, и организация работ, и высокие зарплаты. Но все-таки главное — понимание задачи и желание сделать все, чтобы успеть в срок. Готовность отдать всего себя ради достижения цели — наверное, в этом и особенность менталитета нашего российского человека.

— Работы выполняются в сложнейших условиях и в сжатые сроки. У вас есть претензии к качеству выполняемых работ?

— Нет, по вопросам качества у нас претензий нет. Требования такие строгие, что генподрядчик даже теоретически не смог бы сделать брак. Существует инженерное сопровождение строительства, действует авторский надзор, за каче-



ством следит ООО «Мостовое бюро» и ряд других организаций. Так что увеличить темпы строительства за счет снижения качества работ невозможно. Да и сам генподрядчик думает не о прибыли, а качественном готовом продукте. Ведутся консультации со специалистами, в том числе и с зарубежными. Мы возводим первый мост с подобными характеристиками, а не седьмой или десятый. Свою работу все хотят сделать «на отлично».

— Какой объем работ осуществлен на сегодняшний момент?

— Примерно на 60% выполнен строймонтаж. Для этого мостового сооружения нам пришлось применить около 18 тыс. специальных вспомогательных сооружений и устройств (СВСиУ).

Обычно количество комплектов СВСиУ рассчитывается с учетом оборачиваемости. Как правило, они используются примерно 5–6 раз, но в нашем случае так не получилось — из-за сжатых сроков все устройства должны были быть развернуты на всем протяжении моста.

— Стоимость мостового перехода через бухту Золотой Рог в два раза ниже, чем перехода через пролив Босфор Восточный, хотя мосты сопоставимы по параметрам. Чем обусловлена такая стоимостная разница — особенностями проекта или технологиями, примененными при строительстве?

— Анализ в настоящее время провести трудно. Наверное, окончательно на этот вопрос можно будет ответить только по завершении строительства. Я считаю мостовой переход через бухту Золотой Рог (если приплюсовать все тоннели, подьезды) не менее грандиозным, чем через Босфор Восточный. Посудите сами: 6 полос движения, общая протяженность по основному створу — 2,1 км, главный пролет — 737 м. Проектом предусмотрено и строительство автодорожного тоннеля под четыре полосы движения (две полосы в прямом направлении и две — в обратном).

— Кто в дальнейшем будет заниматься эксплуатацией моста?

— Мнение департамента таково: крупные мостовые переходы, в том

числе и на остров Русский и через бухту Золотой Рог, необходимо передать в одну организацию, лучше всего, федерального уровня, контролирующую их работу в ходе эксплуатации. Ведь это дорогостоящие объекты содержания, которые требуют при наших погодных условиях (ветре, обледенении) постоянного мониторинга. В конце концов — это вопрос безопасности. Но принимать подобное решение будет Министерство транспорта РФ.

— Мостовой переход будет связан с сетью автомобильных дорог. Какие из них уже строятся?

— Будет построена автомобильная дорога «бухта Патрокл—мостовой переход через бухту Золотой Рог». Кроме того, запроектирована дорога, дублирующая федеральную трассу М-60 («Уссури») — «Поселок Новый — Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл» протяженностью 42 км (всего 4 участка), включающая низководный мост. Благодаря ее строительству от аэропорта до Владивостока можно будет доехать за 20 минут. Кроме того, трасса свяжет аэропорт с островом Русским. Сметная стои-

Объекты дорожной инфраструктуры в рамках подготовки к саммиту АТЭ-2012, заказчиком которых является Департамент дорожного хозяйства Приморского края

№ п/п	Наименование объекта	Финансирование (млн руб.)	Окончание строительства
1.	Строительство подъездной автомобильной дороги к международному пассажирскому терминалу аэропорта «Кневичи»	459,0	Август 2011 года
2.	Реконструкция автомагистрали Аэропорт «Кневичи» (г. Владивосток)—федеральная автомобильная дорога Хабаровск—Владивосток (М-60, «Усури»)	366,0	Июль 2011 года
3.	Строительство автомобильной дороги п. Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де Фриз—Седанка на участке п. Новый—полуостров Де Фриз, Приморский край	3145,0	Декабрь 2011 года
4.	Строительство автомобильной дороги п. Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де Фриз—Седанка на участке полуостров Де Фриз—Седанка с низководным мостом (эстакадой), Приморский край (2-й участок)	13855,0	Май 2012 года
5.	Строительство автомобильной дороги п. Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де Фриз—Седанка на участке Седанка—км 23, Приморский край (3-й участок)	2778,0	Декабрь 2011 года
6.	Строительство автомобильной дороги п. Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де Фриз—Седанка на участке км 23—бухта Патрокл, Приморский край (4-й участок)	9162,4	Декабрь 2011 года
7.	Строительство автомобильной дороги бухта Патрокл—мостовой переход через бухту Золотой Рог	2250	Декабрь 2011 года
8.	Строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог в городе Владивостоке на автомагистрали, связывающей федеральную автомобильную дорогу М-60 «Усури» Хабаровск—Владивосток с о. Русский	19877,2	Май 2012 года

мость первоначального проекта — 52 млрд. Впоследствии сумма уменьшилась до 30 млрд рублей. Дорога была запроектирована институтом «Гипродорнии». Генеральный подрядчик первого участка (14 км) — ОАО «Примавтодор», а второго, третьего и четвертого, включающего низководный мост, — ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания». Мостовой переход строится активно, из 81 опоры установлены 80, которые находятся в разной степени готовности. Единственные претензии к субподрядчикам — они не смогли уложиться в сроки, и сейчас часть их работы выполняет генподрядчик.

Мост планируется сдать в эксплуатацию в июне следующего года. Дорога «Поселок Новый—Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл», по сути, является обходом Владивостока. Сейчас часть города, расположенная на полуострове, «зажата» одной дорогой. Темпы строительства автотрассы высокие: мы начали работы в январе 2010 г., а в декабре 2011 г. должны все завершить. На сегодняшний день выполнены земляные работы, произведена выемка грунта в объеме 11 млн куб. метров.

— Возможно ли, что будет принято решение об эксплуатации этой дороги на платной основе?

— Владивосток уникален по своему расположению: три четверти го-

рода находится на материке, а самый крупный Первомайский район — на полуострове. Здесь не редкость многочасовые пробки, такие же, как в Москве или Санкт-Петербурге, и строительство дублирующих дорог приобретает первостепенную важность. Если сделать проезд по мосту через бухту Золотой Рог платным — это будет ошибкой, как будет неправильным ввести плату за проезд на дороге «Поселок Новый—Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл». Плату за проезд логично вводить там, где есть возможность следовать без задержек из одного пункта в другой в обход жилых районов. У нас есть подобный проект трассы, проходящей вдоль побережья Амурского залива до города Находки. Эту автодорогу можно сделать платной, но вопрос пока открыт.

— Какие новые технологии применяются при строительстве?

— Освоена новая технология бетонного покрытия при строительстве автотрассы на Находку, всего уложено 3,5 км, подрядчиком выступила московская компания — ООО «Корпорация Инжтрансстрой». При наших погодных условиях результат оказался неплохим. Будем и в дальнейшем использовать эту технологию, ведь комплексы по укладке есть, люди обучены.

— Какие еще объекты находятся в ведении департамента?

— Помимо строительства объектов АТЭС, мы обслуживаем 18 тыс. км дорог по всему краю. Задачи, поставленные перед нашим департаментом, большие. После принятия решения о проведении саммита объем наших работ увеличился примерно в 10 раз, и это при той же численности сотрудников, что была раньше! Возможно, надо создавать дирекции, которые курировали бы объекты. Пока же только мы выполняем всю эту работу и это, поверьте, нелегко.

— Что бы Вам хотелось добавить?

— Пользуясь случаем, от имени Департамента дорожного хозяйства Приморского края поздравляю всех строителей с наступающим профессиональным праздником. Дорогие коллеги, здоровья вам, счастья и успехов в нелегком труде, творческого подхода к решению непростых задач!

Ирина Ветрова