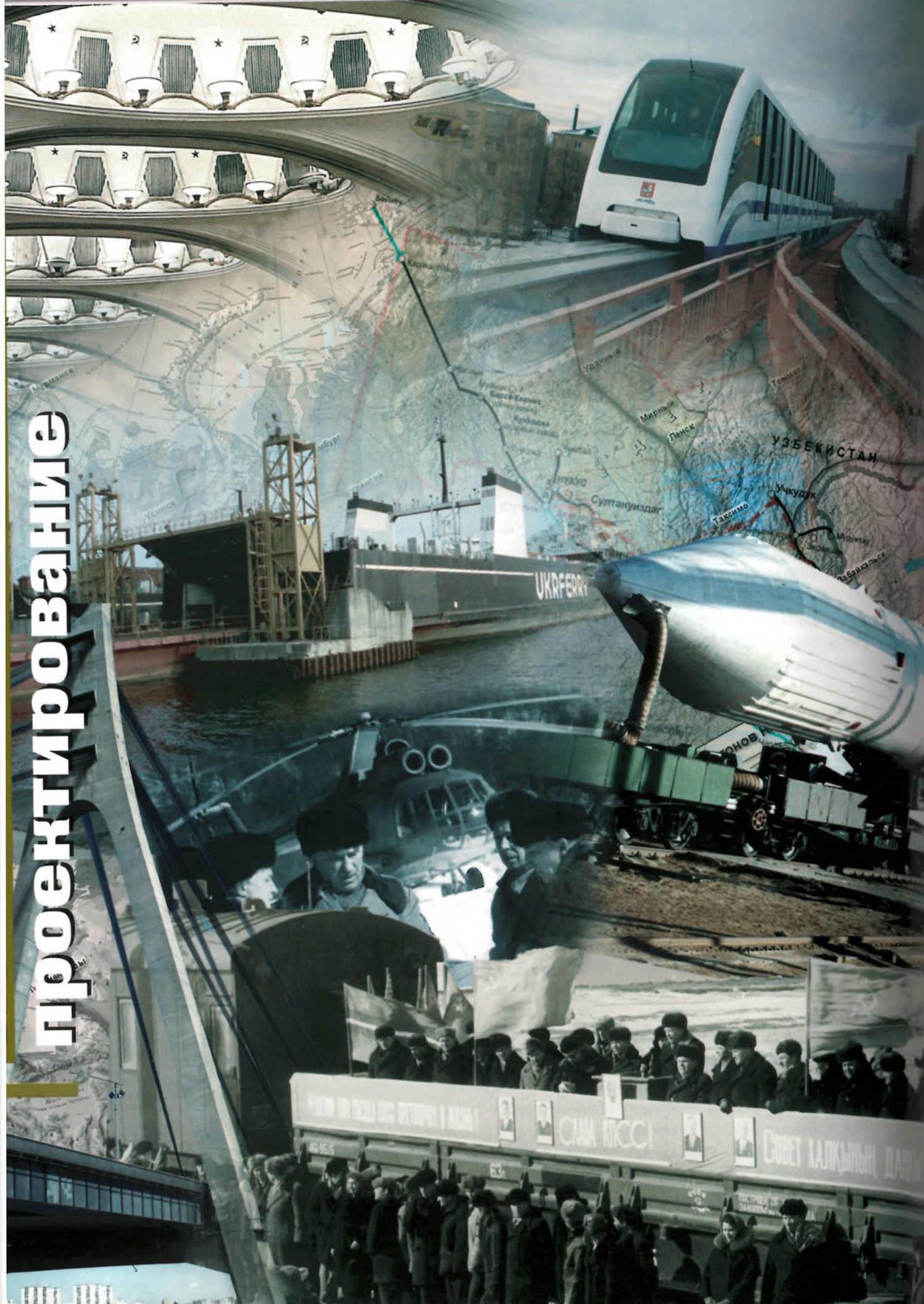


# проектирование



# Главтранспроект: проектно-изыскательское дело в транспортном строительстве

М.И. ШЕЛУДЬКО, А.С. ПОТАТУЕВ

*Изыскивать по В. Даю — доходить до чего-либо опытом и соображением. Так было в России, когда выпускники Петербургского института Корпуса инженеров путей сообщения Павел Петрович Мельников, Николай Осипович Крафт и другие специалисты изыскивали и строили первую отечественную железнодорожную магистраль Петербург—Москва. Они же на основе полученных знаний, «по соображениям» разрабатывали первые технические условия на сооружение железных дорог, устанавливали оптимальные размеры основных параметров — ширину колеи, уклоны рельсового пути, минимальные радиусы.*

**Х**арактерно, что последующие поколения создателей железных дорог сохранили и название (изыскания), и ширину колеи и многое другое из того, что было «соображено» первыми изыскателями. Еще долго будет оставаться введенная первоходцами железных и автомобильных дорог и других линейных объектов основная структура — изыскательские комплексные экспедиции. Да и сейчас при всех организационных изменениях последних лет эта структура остается неизменной.

До начала 30-х годов XX столетия комплексные изыскательские экспедиции были основным структурным звеном при проектировании новых железных дорог. Однако последующее бурное развитие экономики страны, ее индустриализация, ускоренный рост объема перевозок и необходимость не только нового железнодорожного строительства, но и коренной реконструкции действовавших железнодорожных магистралей, постепенно усложнили задачи изыскателей и проектировщиков, заставили искать новые организационные методы управления столь сложными процессами.

В июле 1933 г. выходит постановление СНК СССР и ЦК ВКП(б) «О перестройке органов управления железнодорожным транспортом», которое оп-



**МИХАИЛ ИВАНОВИЧ ШЕЛУДЬКО**

Родился в 1929 г. в селе Черниговка Черниговского района Приморского края. В 1953 г. окончил ХаБИИЖТ. Работал в Дальгипротрансе — от инженера до директора института (1953-1978 гг.). В 1978-1991 гг. — зам. начальника Главтранспроекта Минтрансстроя СССР. 1992-1993 гг. — зам. генерального директора СФ «Транспроект». С 1993 по 1995 г. — заместитель генерального директора Научно-технического центра ОАО Корпорация «Трансстрой». Награжден 2 орденами СССР и 2 медалями. Почетный транспортный строитель.

ределило дальнейшую судьбу многих структур НКПС. Продолжая начатую перестройку органов управления железнодорожным транспортом, НКПС приказом № 117-ц от 13 мая 1935 г. «Об упорядочении проектного и изыскательского дела» создает Всесоюзное проектно-изыскательское объединение «Союзтранспроект» с пятью отделениями в Москве, Киеве, Днепропетровске, Ленинграде и Томске. Во главе объединения становится крупный ученый, профессор Александр Васильевич Горинев.

Уже через 2 года после создания Союзтранспроекта, учитывая увеличивавшиеся объемы железнодорожного строительства в районах Сибири, Дальнего Востока, юга страны и в Закавказье, учреждаются еще 10 отделений и контор с территориальным расположением в районах наиболее активного железнодорожного строительства, включая Сибирь и Дальний Восток. На объединение возлагается руководство комплексными изысканиями по новым железнодорожным стройкам, реконструкции железных дорог, развитию узлов и крупных станций, проектированию больших и высеклассных мостов и разработки технических проектов по этим видам строительства. Проектирование метро сосредотачивается в конторе «Метропроект» Метростроя.

В 1936 г. начальником Союзтранспроекта становится И.С. Шелелобский, а с 1937 г. его возглавляет Борис Иосифович Левин, руководивший до этого проектной конторой «Мостранспроект». Это был крупный организатор проектно-изыскательского дела и транспортного строительства в стране. В 1955 г. его назначили начальником Технического управления Минтрансстроя и в том же году — заместителем министра транспортного строительства.

Для Байкало-Амурской магистрали и ряда других железных дорог в районах Севера, Сибири и Дальнего Востока было создано Бюро по проектированию БАМа, преобразованное в 1937 г. в Бамтранспроект, а в 1939 г. — в Управление изысканий и проектирования «Бампроект». Автомобильными дорогами в то время занимались также в НКВД СССР. Крупное строительство новых железных дорог и реконструкция существовавших вошли составной частью в проект создания угольно-металлургической базы страны — Урало-Кузнецкого комплекса.

Потребовалось строительство новых железных дорог: Золотая Сопка — Карталы — Магнитогорск, Карталы — Орск, Свердловск — Курган, Новосибирск — Инская — Белово — Новокузнецк. Наряду с реконструкцией и усилением участков Главной Сибирской магистрали (Челябинск — Омск — Новосибирск), эти дороги обеспечили перевозку больших объемов кузнецкого угля на Урал, а в обратном направлении — железной руды.

В 1939 г. было утверждено новое положение о Союзтранспроекте, значительно расширившее его функции и состав организаций непосредственного подчинения. Под его руководством и с участием были разработаны и утверждены основные нормативные и методические документы: правила проектирования железных дорог нормальной колеи, технические указания по расчету стока поверхностных вод, инструкция по проектированию второго пути на однопутных железных дорогах, альбомы для проектирования основных сооружений и устройств железнодорожного транспорта — станций



**АЛЕКСАНДР  
СЕРГЕЕВИЧ  
ПОТАТУЕВ**

Родился в 1939 г. в селе Морозово Мордовского района Тамбовской области. В 1961 г. окончил НИИЖТ. Работал в Томгипротрансе — от инженера до начальника института. С 1987 по 1991 г. — главный инженер Главтранспроекта Минтрансстроя СССР. В 1992-2000 гг. — зам. начальника управления «Транспроект». С 2000 г. — руководитель проектов в УП «Транспроект», ЗАО «Трансмонолит». Награжден 2 орденами СССР. Почетный транспортный строитель.

и разъездов, мостов и малых труб, верхнего строения пути и допустимых скоростей движения поездов.

В 1940 г. Союзтранс-проект возглавил Василий Иванович Леднев, с именем которого связан наибольший вклад в становление и развитие проектно-изыскательского дела в транспортном строительстве нашей страны (около 30 лет он был руководителем этого проектно-изыскательского объединения). К тому времени в стране сложилась действенная система управления изысканиями



и проектированием как нового железнодорожного строительства, так и реконструкции действующих железных дорог.

С началом военных действий в 1941 г. эта система претерпела значительные изменения. При Союзтранспроекте на каждом фронте были созданы специальные железнодорожные формирования и фронтовые проектно-изыскательские группы Военвостранспроекта, которые возглавляли начальники и главные инженеры проектных организаций — П.Н. Коваль, П.С. Мусиенко, В.Д. Миленький, И.Ф. Хвостик, П.Н. Макаренко.

Сложившаяся тогда структура просуществовала вплоть до завершения восстановительного периода в нашей стране, когда перед транспортом встали новые задачи обеспечения перевозок для нужд начавшегося быстрого развития народного хозяйства. В 1951 г. в соответствии с постановлением Совета Министров СССР «Об улучшении проектирования и укрепления проектных организаций МПС» Союзтранспроект был преобразован в Главное управление по изысканиям и проектированию на железнодорожном транспорте «Главтранспроект», а основные отделения — в Государственные проектно-изыскательские институты (Гипротрансы). В его состав вошли 9 институтов и 6 специализированных контор. На Главтранспроект возложили не только руководство входившими в его состав проектными институтами и специализированными проектными конторами, но и организацию всего проектно-изыскательского дела МПС, в том числе, планирование проектно-изыскательских работ и финансирование проектных организаций системы.

В 1954 г. Главтранспроект с подведомственными организациями был передан во вновь образованный Минтрансстрой. При этом, в состав проектно-

Коллектив  
Главтранспроекта  
на Первомайской  
демонстрации.  
Слева направо:  
В.Н. Петров, Н.С. Коркин,  
А.Г. Дегтерев,  
Э.И. Бруновская,  
Ю.В. Калинин,  
С.И. Ермаков,  
В.А. Чаплыгин,  
И.Н. Мурашкин,  
А.М. Николаев  
1977 г.



Владимир Дмитриевич  
Миленький.  
Заместитель начальника  
Главного управления  
проектно-изыскательских  
работ Минтрансстроя  
в 1954–1977 гг.

изыскательского объединения дополнительно ввели Метрогипротранс с 5-ю филиалами, 3 специализированных проектных конторы, Аэрофотоизыскательскую контору бывшего Желдорпроекта МВД, 6 проектно-конструкторских бюро, производственные и ремонтно-механические мастерские, автобазу, материальный склад и жилищно-коммунальное хозяйство. Тем самым в его подчинении оказалось 33 проектно-изыскательских и конструкторских организации, 5 вспомогательных подразделений и их инфраструктура. В истории Главтранспроекта открылась новая страница.

Этот период совпал с исчерпанием возможностей роста провозной способности железных дорог за счет увеличения мощности паровозов и модернизации вагонного парка. Началось массовое строительство железных и автомобильных дорог в северных нефтеносных районах Сибири, в осваиваемых целинных и залежных землях Северного Казахстана. На железнодорожном транспорте шло широкое внедрение тепловозной и электрической тяги, автоблокировки и диспетчерской централизации. Развивалась транспортная сеть Кузбасса, велись изыскания новых железных дорог в Восточной Сибири. Основной объем изысканий и проектных работ выполняли проектные институты системы Главтранспроекта.

Учитывая, что в основу деятельности Минтрансстроя было положено строительство, составной частью и начальным этапом которого были проектно-изыскательские работы, роль Главтранспроекта в его системе значительно возросла. Так, уже в ноябре 1954 г., т.е. через 3 месяца после образования министерства, вышел приказ министра «Об улучшении работы проектных организаций», которым были определены задачи по обеспечению все возраставших объемов транспортного строительства проектно-сметной документацией и повышению ее качества. Основными направлениями были признаны следующие: увеличение объема типового проектирования и внедрения типовых проектов в строительство; снижение объемов работ и их стоимости; широкое внедрение новой техники и передовой технологии как в проектах самих строек, так и при выполнении изысканий и проектирования.

Эти задачи оказались по плечу сложившемуся на ту пору опытному коллективу инженерно-технических работников Главтранспроекта. Его руководители в полном составе перешли из МПС в Минтрансстрой. Начальник В.И. Леднев уже 14 лет возглавлял эту систему. Его первым заместителем был Владимир Дмитриевич Миленький, талантливый инженер, занявший эту должность в 1953 г. после окончания Академии железнодорожного транспорта и защиты кандидатской диссертации. Работая с 1930 по 1942 г. в Киевтрансузелпроекте, он прошел большую школу изыскателя и проектировщика от инженера до главного инженера конторы. Не было ни одной крупной транспортной стройки, где бы в той или иной форме не нашли воплощение его предложения в процессе рассмотрения проектов. Перспективно мыслящий, он руководил разработкой генеральных схем развития транспорта страны, одним из первых, еще в 1962 г., выступил в печати с обоснованием необходимости проектирования БАМа.

Иван Федотович Хвостик был приглашен на должность главного инженера Главка еще в 1951 г. Вся его инженерная деятельность связана с изыска-

ниями и проектированием железных дорог. Работая после окончания в 1934 г. ДИИТа в Сибирской экспедиции ЦУжеледорстроя НКПС, он руководил изысканиями железнодорожных линий Тайшет – Братск, Сталинск – Абакан, Ачинск – Енисейск. В 1938 г. он стал главным инженером Сибтранспроекта, а с 1947 г. – его начальником.

Под руководством этой «тройки» выдающихся инженеров Главтранспроект развивался вплоть до начала 70-х годов – периода наиболее активного строительства и реконструкции транспортной системы страны.

Говоря о кадрах Главтранспроекта того периода, нельзя не назвать еще несколько имен. Николай Александрович Вишневский и Лазарь Моисеевич Гурков. Оба – главные специалисты экспертно-технического отдела. Первый – эксперт по железнодорожным линиям, второй – по станциям и узлам. Они пришли в Союзтранспроект еще в 1939 г. и свыше 30 лет были «судьями» проектов строек того периода. Совместно со специалистами главных строительных управлений они много сделали для улучшения проектных решений. В среде авторов проектов не случайно бытовало мнение, что если проект в Минтрансстрое одобрен, то никакая экспертиза утверждающих инстанций им не страшна. Главный геолог Александр Александрович Дудаев, прошедший суровую школу изыскателя, начиная с предвоенного БАМа и строительства Волжской рокады в годы войны, все время работы в Главтранспроекте был неперемным участником решения сложных вопросов обеспечения устойчивости транспортных сооружений и много сделал для правильного их решения, особенно по земляному полотну. Вообще экспертно-технический отдел Главка отличался высоким уровнем кадров и пользовался хорошей репутацией среди главных инженеров проектов.

Организационная структура Главтранспроекта давала возможность Минтрансстрою возглавлять и направлять основные виды деятельности проектных организаций (техническую, плановую, производственную, финансовую, материально-технического снабжения), а также проводить необходимую кадровую политику, поскольку назначение директоров и главных инженеров проектных организаций утверждалось коллегией министерства по его представлению, а кому быть начальниками ведущих отделов, определялось Главком. Главные инженеры проектов назначались в институтах без согласования наверху, однако их деятельность во многом контролировалась Главком путем так называемой строительной экспертизы проектов, по результатам которой оценивалось качество их деятельности.

К кадровому составу предъявлялись, естественно, повышенные требования при формировании. Работники Главка подбирались из специалистов проектных организаций, имевших за плечами большой опыт непосредственного участия в изысканиях и проектировании объектов транспорта. Начальниками ведущих отделов в то время были: экспертно-технического – Н.И. Петров, производственного – Л.Н. Савицкий, планового – Н.Г. Несынов, кадров – В.П. Розанов. Главную бухгалтерию долгие годы возглавлял Э.С. Шкутник.

Выступая в декабре 1955 г. на совещании проектировщиков и главных инженеров строительных организаций, В.И. Леднев так охарактеризовал итоги первого года работы Главка и его организаций в системе Минтрансстроя:



Иван Федотович Хвостик.  
Главный инженер  
Союзтранспроекта МПС  
с 1951 г.,  
главный инженер  
Главтранспроекта  
в 1954–1965 гг.

план проектно-изыскательских работ выполнен, все стройки 1956 г. обеспечены проектно-сметной документацией (около 340 сверхлимитных и свыше 1000 нижелимитных объектов);

если до 1954 г. объем проектирования по типовым проектам составлял менее 1 % от общего объема проектных работ, то в 1954 г. он равнялся уже 6,2 %, в 1955 г. – 10,2 %. В 1956 г. строительство жилых домов, школ, больниц, детских учреждений и других зданий предполагалось вести только по типовым проектам;

в целях снижения стоимости строительства и исключения излишеств проектные организации ведут борьбу за сокращение необоснованных объемов и пересмотр действующих технических условий и норм проектирования;

начата большая работа по оснащению проектных институтов вычислительной техникой, оборудованием для механизации изыскательских подразделений, увеличению объемов применения аэрометодов и геофизических методов разведки при изысканиях.

Для решения этих задач Главтранспроект и его организации стали более активно пополнять инженерными кадрами, особенно это коснулось подразделений, расположенных на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Была ликвидирована практика, когда по одним и тем же объектам многих крупных строек в этих регионах работали две и более проектных организаций, что отрицательно сказывалось на качестве проектной документации и сроках представления строителям. Несмотря на то, что основные объемы транспортного строительства находились тогда за Уралом, на январь 1955 г. там работало только 12 % от общего количества проектировщиков. Поэтому для приближения к районам строительства и снижения стоимости проектно-изыскательских работ в проектные организации Урала, Сибири, Дальнего Востока и Средней Азии только в 1955 г. были направлены более 200 молодых специалистов и опытных инженерно-технических работников из других институтов. В результате на конец 1955 г. количество работавших там проектировщиков составило уже 18 % от общей численности ИТР системы Главтранспроекта. Для закрепления этой тенденции в 1956 г. из общих ассигнований на жилищное строительство для проектных организаций Урала и Сибири было выделено более 50 %.

В конце 1958 г. Минтрансстрою было поручено строительство автодорог государственного значения, переданы автодорожные строительные организации, а в состав Главтранспроекта включен Союздорпроект – ведущий специализированный институт страны по изысканиям и проектированию автомобильных дорог с тремя филиалами в Киеве, Баку и Тбилиси. Таким образом, к началу 60-х годов в его системе сосредоточились изыскательские и проектные работы по строительству железных дорог, метрополитенов и автомобильных дорог общегосударственного значения, а также объектов развития собственной производственной базы транспортного строительства. Динамика и география роста этих направлений строительства была такова, что потребовала создания ряда новых проектных организаций.

Дополнительно к созданному в 1953 г. в Ташкенте Ташгипротрансу, в 1966 г. в Ереване организован Армгипротранс, как филиал Союздорпроекта — в 1971 г. он становится самостоятельным институтом. Аналогично в 1980 г. стал самостоятельным Иркутскгипротранс, основанный в 1970 г. как филиал Сибгипротранса. Появился также ряд филиалов Метрогипротранса и Союздорпроекта.

К концу 50-х годов в целях повышения технического уровня проектов на ведущие проектные институты были возложены функции головных проектных организаций по конкретным видам проектирования для повышения эффективности их работы на базе широкого внедрения типовых проектов, совершенствования методов организации производства, подготовки совместно с научно-исследовательскими институтами нормативной базы для проектировщиков. На Киевгипротранс — по проектированию станций и узлов; на Мосгипротранс — по проектированию вторых путей, локомотивного и вагонного хозяйства; на Ленгипротранс — по изысканиям и проектированию новых железнодорожных линий; на Гипропромтрансстрой — по проектированию объектов собственной производственной базы Минтрансстроя и сметно-нормативной работе. Всего было создано около десяти таких организаций. Их функции как головных организаций были утверждены Госстроем СССР и, таким образом, обрели статус всесоюзных. Этим организациям вменялось также в обязанность обобщать и распространять опыт проектировщиков по конкретным видам строительства путем издания методических и других указаний, периодического проведения всесоюзных совещаний по обмену опытом.

Этот шаг позволил Главку проводить единую техническую политику в области проектирования и в значительной степени способствовал повышению качества проектов, особенно в молодых, вновь создаваемых организациях.

Массовое внедрение тепловозной и электрической тяги вызывало необходимость быстрой переработки технических условий и норм проектирования железных дорог», введенный в действие в 1954 г., был ориентирован в основном на паровозную тягу, малые веса поездов, частое размещение отдельных пунктов и депокских станций. В связи с этим МПС и Минтрансстрой приступили в 1956 г. к пересмотру ТУ проектирования новых железнодорожных линий, вторых путей, станций и узлов, электрификации железных дорог, мостов и труб, устройств СЦБ и связи. Большая часть этой работы была выполнена научно-исследовательскими институтами Минтрансстроя и МПС с участием головных проектных организаций Глав-

Заместитель начальника  
Главтранспроекта  
И.Н. Мурашкин  
с директором  
Уралгипротранса  
А.В. Чернышевым —  
в дальнейшем главный  
инженер и начальник  
Главтранспроекта.  
1970 г.







Игорь Сергеевич Розанов.  
 Главный инженер  
 Главтранспроекта  
 в 1970–1974 гг.

транспроекта в сжатые сроки, а ее первый этап (изменения в действующие ТУ) завершен уже в 1957 г.

Много внимания Главтранспроект уделял внедрению на изысканиях аэрофотосъемки, аэронивелирования, электрометрическим методам инженерно-геологических изысканий с тем, чтобы значительно ускорить процессы выполнения проектно-изыскательских работ и повысить достоверность изыскательских материалов и качество проектной документации.

Руководящий состав Главка многие годы оставался стабильным и практически неизменным. Первым из трех руководителей-ветеранов ушел И.Ф. Хвостик: в 1970 г. он был направлен на Кубу руководителем группы советских специалистов.

В то время Минтрансстрою предстояла большая работа по проектированию и строительству двух сверхмагистралей в сложнейших природных условиях: в широтном направлении Байкало-Амурской железнодорожной магистрали протяжением более 3 тыс. км и в меридиональном направлении Амуро-Якутской — длиной более 1 тыс. км, наряду с продолжением массового транспортного строительства в других регионах страны. Главным инженером Главтранспроекта назначается Игорь Сергеевич Розанов, что было вовсе не случайным. После окончания в 1954 г. МИИТа он прошел трудную школу изыскателя и проектировщика, поднялся от рядового инженера до начальника технического отдела-заместителя главного инженера крупнейшего проектного института, главного инженера проекта БАМа. Это был достаточно подготовленный специалист, способный возглавить проектирование сложнейшего в истории Минтрансстроа грандиозного объекта. В дальнейшем (с 1974 г.) И.С. Розанов работал главным инженером Главбамстроя, в течение 12 лет успешно возглавляя техническую службу этого весьма сложного строительного главка.

В 1969 г. в Главтранспроект переводится начальник Мосгипротранса Игорь Николаевич Мурашкин, вначале — на должность заместителя начальника Главка, а в 1971 г., с уходом на пенсию В.И. Леднева, — начальника объединения. До этого он в течение 30 лет трудился в Московском отделении Союзтранспроекта и в Мосгипротрансе, прошел все служебные ступени на изысканиях и проектировании железных дорог. Глубокие инженерные знания и талант организатора производства позволили ему уже через 13 лет после окончания МИИТа стать руководителем технического отдела крупнейшего транспортного проектного института, а в 1963 г. — его главным инженером, а затем и начальником. Незаурядный организаторский талант И.Н. Мурашкина во многом способствовал тому, что в годы строительства БАМа Главтранспроекту удалось сплотить усилия не только институтов Главка, но и более ста других проектных организаций и научных учреждений страны на выполнение столь грандиозной задачи.

Известно, что начатые в 1932 г. работы по БАМу были прекращены в 1954 г. К тому времени успели построить некоторые подходные железнодорожные ветви (Бам — Тында протяжением 180 км и Известковая — Ургал протяжением 340 км), а также начальный Западный (Тайшет — Лена, 720 км) и конечный Восточный (Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, 500 км)



участки. В стадии строительства законсервировали 200-километровый участок Дуки (Березовка) – Комсомольск-на-Амуре. Естественно, изыскания и проекты были выполнены на базе действовавших тогда норм и технических условий. Изыскания и разработка технического проекта БАМа возобновились в 1967 г. во исполнение постановления Совета Министров СССР и ЦК КПСС. Их необходимость обуславливалась техническим прогрессом последнего периода на транспорте и изменением в связи с этим технических условий и норм проектирования, а также значительным увеличением расчетного грузооборота на магистрали.

После рассмотрения в Главтранспроекте целого ряда вариантов была намечена следующая организационная схема проектирования магистрали. При возложении функций генерального проектировщика на Мосгипротранс проектно-изыскательские работы по отдельным участкам поручались 5 комплексным институтам: Томгипротрансу – от Усть-Кута (Лены) до Байкальского тоннеля (исключительно) протяжением 287 км (главными инженерами проекта в разные годы были Н.Н. Большаков, В.В. Жданов и С.М. Теплухин); Сибгипротрансу Байкальский тоннель – Чара длиной 716 км (главный инженер проекта Э.А. Приц, затем Ю.Г. Григоровский); Ленгипротрансу Чара – Тында (исключительно) протяжением 630 км (главные инженеры проекта А.И. Пилин, впоследствии, В.М. Солеников); Мосгипротрансу Тында – Ургал протяжением 972 км (главные инженеры проекта Н.П. Егоров, В.В. Шолин, В.В. Овчинников, А.В. Крупенин, В.В. Чепуркин, Н.И. Хвостик, В.А. Позин, Ю.Э. Андреев); Дальгипротрансу – Ургал (исключительно) – Комсомольск-на-Амуре протяжением 503 км (главные инженеры проектов Б.И. Солодовников, Ю.А. Астафьев).

Отдельными видами проектных работ занимались специализированные проектные организации Минтрансстроя и других ведомств: большие мосты – Гипротрансмост (Москва) и Ленгипротрансмост (Ленинград), тоннели – Ленметрогипротранс, развитие собственной производственной базы строительства – Гипропромтрансстрой. На Гипротранс ТЭИ МПС были возложены обязанности определения размеров грузооборота магистрали на расчетные годы, на Гипротранс сигналсвязь и Трансэлектропроект МПС – типовые проекты соответственно по СЦБ, связи и энергоснабжению, учитывающие особые условия строительства и последующей эксплуатации магистрали.

К решению специфических и технически сложных вопросов, связанных с природными условиями строительства и слабой изученностью территорий прохождения трассы, были привлечены научно-исследовательские ин-

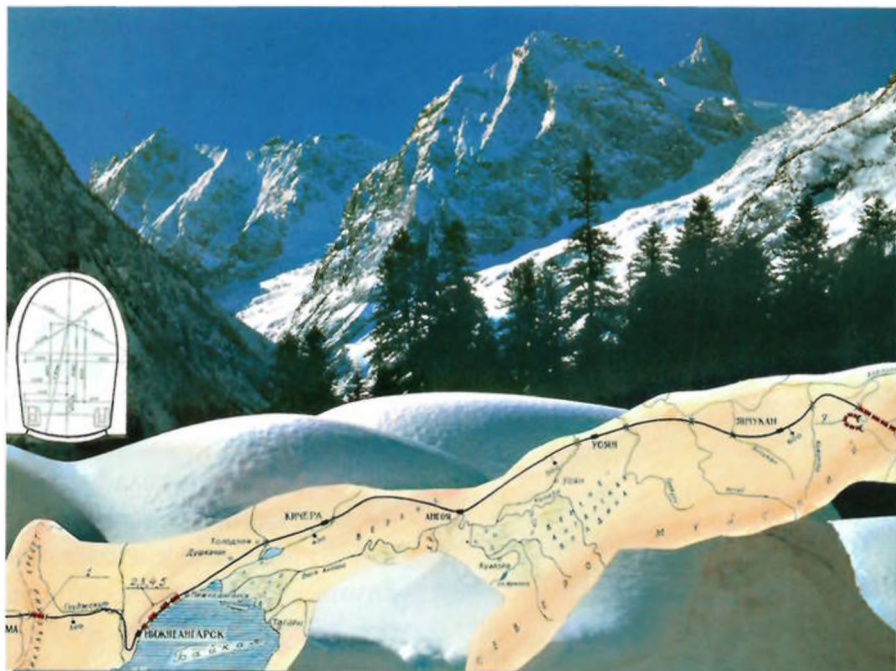


Схема трассы Байкало-Амурской железнодорожной магистрали



Рабочее совещание  
в коллективе  
Главтранспроекта  
проводит заместитель  
начальника Главка  
М.И. Шелудько.  
1987 г.

ституты АН СССР, Госстроя СССР и ряда других ведомств. Всего для проектирования БАМа было задействовано более 150 проектных и научно-исследовательских организаций. Таковы были масштабы изысканий и проектирования этой гигантской стройки.

В 1974 г., еще до окончания разработки технического проекта, правительство приняло решение о строительстве БАМа. В Минтрансстрое началась активная подготовка к предстоящей колоссальной работе. Создается Главное управление по строительству Байкало-Амурской магистрали (Главбамстрой). Возглавил это управление Константин Владимирович Мохортов в ранге заместителя министра. Главным инженером управления становится бывший в то

время главным инженером Главтранспроекта И.С. Розанов, а на его место назначается Александр Владимирович Чернышев, возглавлявший Уралгипротранс. Молодой, но с достаточным опытом работы, очень коммуникабельный, он сумел организовать работу таким образом, что решение сложных инженерных задач принималось коллективно и в то же время своевременно. Под его непосредственным руководством при максимальном внимании к проектной документации и стоимости строительства разрабатывалась комплексная система управления качеством проектно-изыскательских работ (так называемый КСУКПИР) с подключением многих проектных организаций Главка, имевших опыт в этой области. В результате впервые появился систематизированный документ, позволявший на стадии подготовки проекта направлять и координировать качество принимаемых решений.

Процесс обновления руководящих кадров продолжался. Из Мосгипротранса на должность начальника экспертно-технического отдела приходит опытный изыскатель и проектировщик В.М. Резник, а главным специалистом — Л.М. Николаев, прошедший хорошую школу изыскателя и проектировщика в Уралгипротрансе. Возглавили производственный отдел главные специалисты Мосгипротранса — сначала Н.И. Маслов, а затем Ю.А. Глаголев. После выхода в 1978 г. на пенсию В.Д. Миленького заместителем начальника Главтранспроекта назначается бывший начальник Дальгипротранса М.И. Шелудько, в обязанности которого вменяются организация и контроль обеспечения строек рабочей документацией. Вопрос этот стоял особенно остро, так как на БАМ прибывали все новые и новые строительные подразделения шефских областей (стройку объявили всенародной), а возможности проектных организаций оставались прежними. Необходимо было наладить четкое планирование подготовки институтами рабочей документации.

Главтранспроект успешно решил эту задачу. Были разработаны ведомственные регламентирующие документы по предварительному согласованию пообъектных наборов строительно-монтажных работ на предстоявшие

2 года строительства и сроки взаимной передачи всех необходимых для этого документов между заказчиком, подрядными и проектными организациями, в частности, объемов финансирования, планов строительства подрядных организаций. Такой порядок, утвержденный руководством заинтересованных министерств (МПС и Минтрансстроя), позволил четко планировать подготовку документации, обеспечивать ее своевременное финансирование и, как следствие, более ритмичную работу проектных коллективов. До этого упорядочения взаимоотношений между заказчиком, подрядчиком и проектировщиками в любых провалах на стройках, как правило, обвинялись проектные организации, со ссылкой на отсутствие технической, как тогда говорили, документации.

Объемы проектно-изыскательских работ в 70-е — 80-е годы продолжали оставаться высокими, свидетельством чему были ежегодные вводы в эксплуатацию объектов транспортного строительства: новых железнодорожных линий — 650 км, вторых путей — 740 км, электрификации железных дорог — 1000 км, автодорог с твердым покрытием — 3300 км, линий метро — 16 км. И это были средние показатели. В отдельные годы они были в полтора раза выше, а известно, что объемы выдачи проектной документации по стоимости строительно-монтажных работ должны превышать в 2-2,5 раза объемы, выполняемые подрядными строительными организациями.

Одновременно Минтрансстрой активно вел линию на развитие собственной производственной базы строительства. Разрабатывалась программа «Мировой уровень», которая включала в себя все виды деятельности отрасли, в том числе проектирование и изыскания. На выполнение этих задач и направлялась вся деятельность работников Главтранспроекта.

В 1982 г. после скоропостижной кончины И.Н. Мурашкина начальником Главтранспроекта стал А.В. Чернышев, а главным инженером-заместителем начальника главка в 1983 г. — Александр Сергеевич Никифоров, до этого 9 лет руководивший Уралгипротрансом, где он прошел все производственные ступени. Его незаурядные инженерные способности и уровень подготовки были по достоинству оценены руководством министерства, с 1988 г., в нелегкий перестроечный период деятельности, он возглавлял ГУПиКС и реорганизованный Главтранспроект.

В 80-х и начале 90-х годов в стране случился ряд крупнейших природных и технических катастроф: Чернобыльская трагедия, землетрясение в Армении, крупные аварии на железнодорожном транспорте в Арзамасе и Екатеринбурге. Они стали суровым испытанием на зрелость транспортных строителей, в том числе, проектировщиков. Оперативно комплектовались рабочие группы из лучших специалистов различных институтов, и все зависевшее от них выполнялось, как правило, в сжатые сроки и на хорошем техническом уровне. За заслуги в ликвидации последствий катастроф в Армении, Арзамасе и Екатеринбурге А.С. Никифоров, среди других проектировщиков, был награжден орденом Трудового Красного Знамени и знаком «Почетный железнодорожник». За участие в ликвидации последствий аварии на Чернобыльской АЭС медалью «За спасение погибавших» была награждена большая группа работников проектных организаций



Александр Сергеевич  
Никифоров.  
Заместитель начальника  
Главтранспроекта  
в 1983–1988 гг.



В 1988 г. Главтранспроект объединили с управлением капитального строительства Минтрансстроя СССР. Этот период ознаменован повсеместным переходом на автоматизацию проектных работ. Возрос объем работ по строительству и модернизации предприятий стройиндустрии Минтрансстроя, построен новый завод КПД в Куряже, проведена реконструкция Сургутского завода КПД и других предприятий Минтрансстроя. Большое внимание уделялось выполнению программы «Мировой уровень», где задачи проектных институтов были выделены в отдельный раздел. Большое внимание Главку уделял О.Н. Макаров.

С начала 90-х годов резко снизились объемы работ по транспортному строительству. Находившиеся в союзных республиках проектные организации Минтрансстроя перешли в ведение вновь образованных государств, а оставшиеся на территории России — акционировались (за исключением Союздорпроекта). В результате в 1992 г. Главтранспроект преобразовался в специализированную фирму «Транспроект» с последующим целым рядом организационных изменений. Возглавил ее А.С. Никифоров. Небольшой пакет акций по проектным организациям (10-20 %) остался под контролем государства, и управление им поручено Корпорации «Трансстрой». Работники фирмы, а затем управления «Транспроект», в качестве представителей Госкомимущества участвуют в собраниях акционеров институтов, оказывают определенное влияние на решение кадровых вопросов. Они приложили немало усилий, чтобы сохранить систему проектных институтов Минтрансстроя, усиленно занимались маркетингом, что позволяло как-то помочь институтам с загрузкой, готовили информацию по нормативной документации, занимались организацией типового проектирования. Поменяли название, но суть работы осталась одна: организация проектных работ на объектах Корпорации, привлечение к работе проектных коллективов, имеющих наилучшие качественные показатели, умеющих выполнять проектно-изыскательские работы в требуемые сроки.

Об одной работе проектировщиков следует сказать отдельно. С появлением титула реконструкции МКАД (1995 — 1999 гг.) Корпорации были поручены функции генерального проектировщика и подрядчика по этому объекту. Генеральной проектной организацией назначили Союздорпроект. О МКАДе много написано, однако необходимо отметить одну особенность. На этой стройке проектные и строительные дорожные подразделения реализовали наработки программы «Мировой уровень», в том числе решения схем транспортных развязок, конструкций эстакад, путепроводов, земляного полотна, дорожной одежды. По качественным показателям на тот период была построена наилучшая в России дорога, которая по большинству параметров соответствовала дорогам европейских стран. Продолжением этой работы стало строительство 3-го транспортного кольца с уникальными эстакадами и тоннельными развязками.

За перестроечный период с участием Транспроекта запроектированы и построены три сравнительно крупных железнодорожных объекта, железнодорожная линия Кизляр — Карлан-Юрт (1996 — 1998 гг.), новая железнодорожная линия к Чинейскому месторождению полиметаллических руд

на севере Читинской области (1998 – 2001 гг.) и железнодорожная линия в Республике Коми Чиньяворык – Тиман (2000 – 2002 гг.).

Наиболее технически сложной стройкой оказался подъездной путь к Чинейскому месторождению полиметаллов. Генеральным проектным институтом выступил Востсибтранспроект – главный инженер проекта Ю.Н. Салтыков. Инженерно-геологическое обследование было выполнено под руководством кандидата геолого-минералогических наук, начальника отдела А.А. Мушакова. Окончательное местоположение железнодорожной трассы определено с участием экспертизы МПС С.В. Моргаева, Н.И. Хвостика, работников управления «Транспроект» А.С. Потатуева, А.С. Никифорова, ЦНИИС Г.С. Переселенкова. Проектирование и строительство осуществлено в районе складчатых гор, склоны которых замерзлочены, имеются погребенные льды. По данным детального районирования Иркутского института земной коры АН России, ряд участков трассы проходит по зонам, где сейсмика превышает 9 баллов по шкале Рихтера, там возможны катастрофические землетрясения. Из-за сильно изрезанного рельефа на линии сооружены две грунтовые насыпи высотой около 70 м.

Организационные изменения проектно-сметного дела в транспортном строительстве продолжены созданием в составе Корпорации нового проектно-изыскательского института «Проекттрансстрой». Продолжает работу Ассоциация транспортных проектировщиков Сибири и Дальнего Востока, в которую вошли институты от Урала до Хабаровска, Ленгипротранс, а также Корпорация «Трансстрой».

Руководители  
Корпорации  
«Трансстрой» и группа  
директоров проектных  
институтов – участников  
собрания акционеров.  
1997 г.

