

ЗАО «ТМК» — ЛИДЕР СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛИ ПРИМОРЬЯ



В июне 2008 г., в преддверии начала строительства во Владивостоке объектов к саммиту АТЭС 2012 г., генподряд на строительство вантового моста через бухту Золотой Рог получило ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» из г. Уссурийска. Это притом, что по другим основным объектам к саммиту все конкурсы, практически без местной конкуренции, выигрывали крупнейшие российские строительные компании из западных регионов страны. Кстати, и опытные зарубежные мостостроительные компании, узнав об условиях строительства этого моста и требуемых сроках, тогда не рискнули предложить свои услуги «главного строителя», имея не меньшие шансы получить генподряд.

А ЗАО «ТМК» мостом через бухту не ограничилось и выиграло из «саммитовского списка» еще два крупных дорожных объекта во Владивостоке. И, судя по итогам работы на них, сегодня можно уверенно сказать, что все эти мосты и дороги к намеченному форуму будут в эксплуатации.

ПРЕДЫСТОРИЯ

Однако чтобы понять, почему эта приморская компания смогла выиграть «на своем поле» генподряд на «вантовый» объект, подобным которому она, построившая за свою историю по всей России многие сотни различных мостов, ранее не занималась, стоит вкратце сказать о предыстории.

ЗАО «ТМК» появилась на строительном рынке Приморья шесть лет назад на базе бывшего Уссурийского мостоотряда, уже имевшего на то время солидную историю и полтора десятка лет входившего в состав хабаровской компании ОАО «Дальмостострой».

К сожалению, объемы строительных и ремонтных работ по основному профилю, то есть по мостам, путепроводам и развязкам в крае в последние два десятилетия были недостаточны для того, чтобы обеспечить полную занятость всего коллектива компании. Поэтому занимались всем, чем могли — брались за любые объекты. Компания активно работала на субподряде у ОАО «Примавтодор», в основном занимаясь устройством основания дорог, строи-

тельством инженерных сооружений, укладкой асфальта.

Затем, освоив весь комплекс дорожных работ и создав хороший парк строительной техники, ЗАО «ТМК» стало выступать и как генподрядчик по строительству и реконструкции отдельных участков дорог регионального и федерального значения. В основном — на создании в крае двух современных «международных транспортных коридоров»: дороги Уссурийск—Пограничный—Госграница и трассы Раздольное—Хасан. Одним из первых крупных объектов компании в середине прошлого десятилетия, была реконструкция некарасовского путепровода во Владивостоке общей стоимостью более 2 млрд рублей. Ввод его значительно улучшил автомобильное сообщение между северной частью города и южной.

В короткое предкризисное время компания, освоив технологию монолитного домостроения, начала заниматься и строительством нового жилья. Ею было возведено несколько многоэтажных престижных домов во Владивостоке и Уссурийске.



Объем выполняемых работ в 1 млрд рублей компания освоила в 2007 г. В следующем году этот результат был превзойден вдвое. В дальнейшем темпы роста не снижались. В целом в минувшем году объем выполненных работ по сравнению с 2008 г. увеличился в 4 раза. Прибыль за 2010 г. возросла на 41%, а средняя зарплата работника компании — на 25%.

Эти результаты были обеспечены в основном за счет роста производительности труда, в результате внедрения новой, более производительной техники, умелой организации работ и комфортного быта в вахтовых городках на стройплощадках. Штат постоянных работников за несколько лет тоже вырос вдвое. Причем у компании, гарантирующей и расширенный «социальный пакет», сегодня есть прекрасная возможность при приеме на работу выбирать самых лучших местных специалистов. А основные, проверенные временем кадры — рабочие и инженеры, многие из которых в этом коллективе проработали более 15–20 лет. ИТР — это, большей частью, выпускники Хабаровского политехнического института по специальности «Мосты и тоннели».

БРОСОК В БУДУЩЕЕ

Кстати, и генеральный директор компании Виктор Григорьевич Гребнев тоже в свое время начинал работу в этом коллективе, после окончания профильного института, начальником таежного Чугуевского участка Уссурийского мостоотряда.

Пожалуй, организаторские способности, вернее, талант первого руководителя — одна из главных составляющих успеха ЗАО «ТМК» на строительном рынке края. Так, по итогам проводимой в крае ежегодной «бизнес-премии», Виктор Григорьевич дважды был признан «Лучшим менеджером года» — в 2008 и 2009 гг., а в минувшем году он стал лауреатом национальной ежегодной премии «Лучший руководитель года». Немало престижных дипломов и благодарственных писем завоевал и коллектив «ТМК» в целом.

Строительство моста через бухту Золотой Рог было давней мечтой Виктора Гребнева, тем более, что эта идея появилась у горожан еще в царское время, а в конце советского периода дело чуть не дошло до стро-

ительства — во всяком случае, на это уже предусматривались деньги в госбюджете, а Управление капитального строительства горисполкома даже заказало проект, но на этом тогда все и заглохло. Благоприятная ситуация была упущена, хотя, может быть, и к лучшему, потому что уже через полтора-два года многие строящиеся объекты оказались без финансирования и надолго были заброшены.

Когда же о мостовом переходе через бухту Золотой Рог заговорили вновь и к его новому проекту привлекли проектировщиков из питерских «Ленгипротранса» и «Гипростроймоста», генеральный директор сразу же нацелил коллектив, что этот мост будет строить именно «ТМК», поэтому все подготовительные работы начались заранее. Еще до победы компании в конкурсе на генподряд закупились необходимые для этого строительства краны и прочая техника, модернизировалась владивостокская база ЗАО «ТМК», обучались и принимались новые специалисты, налаживались контакты с потенциальными партнерами... Усилия оказались не напрасны.



МОСТ ЧЕРЕЗ ЗОЛОТОЙ РОГ

Проект определил, что объект «Строительство мостового перехода через бухту Золотой Рог в г. Владивостоке на автомагистрали, связывающей федеральную дорогу М-60 «Уссури» Хабаровск–Владивосток с островом Русский» после завершения по своим параметрам войдет в пятерку крупнейших вантовых мостов в мире. Длина непосредственно мостового перехода — 1388 метров, а вместе с подходами — 2100. Основной пролет — 737 метров, эстакад подходов — 335, тоннеля — около 250 метров. Высота основного пролета над уровнем моря — 64 метра, пилонов от уровня ростверков — 226 метров. В конструкции моста будут использованы 192 ванты длиной от 99 до 321 метров. Их общая длина составит около 42 километров, а вес — 1755 тонн. Шесть полос движения (по три в каждом направлении), выполненные в асфальтобетоне, должны обеспечить расчетную скорость движения по мосту 80 км в час.

Общая стоимость строительства моста оценивается в 19 млрд 877,2 млн рублей.

К третьей декаде июля высота пилона с северной стороны моста достигла 180 метров, а с южной — 172. Нарращивание пилонов выше 180 метров теперь будет производиться по мере натяжения вант, обеспечивающих устойчивость опор. Впервые в России при строительстве вантового моста применяется оригинальное проектное решение по V-образным пилонам.

А 19 мая 2011 г. началось сооружение руслового пролета моста. При этом используются укрупненные панели, собранные на Находкинском СРЗ из малых блоков, поставленных мостостроительным заводом из г. Кургана. Всего в русловом пролете будут смонтированы 53 укрупненных панели общим весом около 11 тысяч тонн. Первые четыре установлены к третьей декаде июля. Поднимаются они на высоту монтажа при помощи самоходного деррик-крана грузоподъемностью 320 тонн, изготовленного на Санкт-Петербургском заводе нестандартного оборудования и грузоподъемных механизмов. Здесь панели свариваются и закрепляются вантами, первые шесть пар которых с северной стороны моста уже установлены. Их поставку и установку курирует фран-

цузская компания «Фрейссине Интернациональ энд Компани». Продолжаются работы по строительству эстакады к мосту.

Знак качества от «Мостового бюро»

Качество проводимых работ на мостовом переходе через бухту Золотой Рог проходит трехуровневый контроль: Вначале проверку ведет Тихоокеанская мостостроительная компания (ТМК). В ее ведении, в основном, — входной контроль за поступившими на объект материалами и документацией. Следующая ступень — строительный надзор, который осуществляет ООО «Мостовое бюро», третья и последняя — контроль заказчика.

Для удобства весь объект разделен на участки, за каждый из которых в рамках входного и операционного контроля отвечают инженеры-резиденты: кто за работу на пролете, кто за качество напрягаемой арматуры и т. д. В случае возникновения внештатных ситуаций принимаются меры. Завершающим этапом является приемочный контроль, который также выполняют специалисты службы строительного надзора. Помимо этого, специалисты «Мостового бюро» ведут инженерное сопровождение строительства.

Интересный случай, наглядно иллюстрирующий работу ООО «Мостовое бюро», рассказала заместитель руководителя испытательной лаборатории Людмила Голубенко.

«Мост через бухту Золотой Рог имеет сложную железобетонную балку и анкерное пролетное строение. Коробчатое сечение, повторяющее металлическую балку жесткости, ажурное. Толщина стен по контуру верхнего и нижнего пояса — всего 250 мм (для сравнения — на мосту через пролив Босфор Восточный — 500 мм). Эта особенность делает конструкцию более изящной, но выполнить армирование и бетонирование внутри коробчатого сечения очень трудно (поначалу казалось — невозможно). Для обеспечения визуального контроля над процессом бетонирования по спецзаказу изготовили прозрачную опалубку, и я вместе со специалистами «ТМК» вела наблюдение. Все получилось! Добились усадки конуса до 23 мм, что соответствует нормальному уплотнению бетона».

Все основные конструктивные работы по этому объекту должны быть завершены уже в этом году, а срок сдачи мо-



ста через бухту на сегодня определен на 2012 года. Как недавно отметил Виктор Гребнев, мост будет выкрашен в цвета российского флага и оригинально освещаться в ночное время.

Этот мостовой переход должен облегчить сообщение с центром города и другими его районами примерно 100 тысячам человек, проживающих на полуострове Голдобина, а в дальнейшем и десяткам тысяч тех, кто будет жить и учиться в Дальневосточном федеральном университете на о. Русском.

ДОРОГА ИЗ АЭРОПОРТА НА О. РУССКИЙ

Не менее серьезен и второй саммитовский объект, который ведет компания. Это автомобильная дорога поселок Новый—полуостров Де Фриз—Седанка—бухта Патрокл с низководным мостом (эстакадой) Де Фриз—Седанка, основная цель строительства которой сделать удобным проезд из Владивостокского аэропорта вплоть до о. Русский, где и пройдет саммит АТЭС. Объем финансирования этого объекта — 28 млрд 940,4 млн рублей. Общая протяженность дороги, имеющей 4 полосы (по две в каждую сторону) — около 42,5 км. Проектом предусмотрена расчетная скорость движения машин по ней от 70 до 120 км в час.

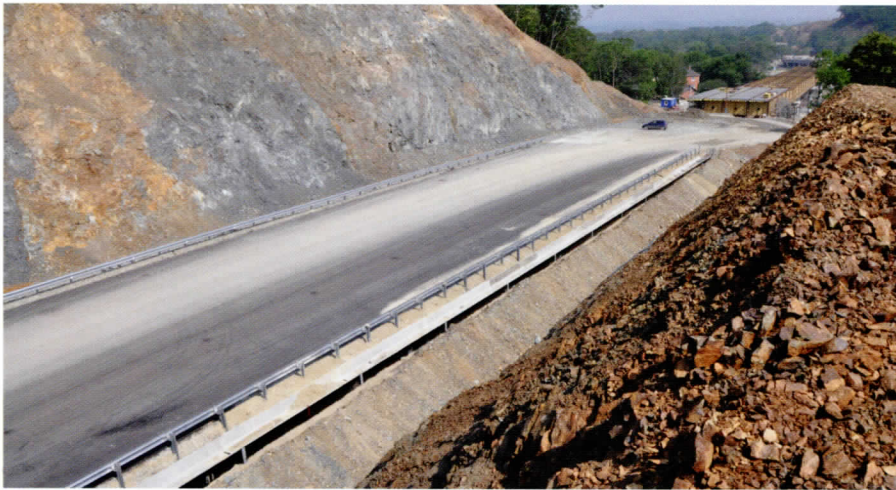
После ввода в эксплуатацию дорога позволит быстро добираться из аэропорта Владивостока до о. Русский. Время в пути до города будет сокращено до 20 минут, а расстояние между Владивостоком и Уссурийском для автомобилистов сократится примерно на 10 км.

Три участка из четырех, на которые разбита эта дорога, в качестве генподрядчика ведет ЗАО «ТМК» и один — от п. Нового до Де Фриза — ОАО «Примавтодор».

Особенно сложен второй участок — от Де Фриза до Седанки. Его строительство было начато в ноябре 2009 г. Из общей длины участка 5331 метров 4368 приходится на низководный мост над мелководьем Амурского залива плюс двухуровневая развязка типа лист «клевера» на пересечении новой дороги с дорогой Хабаровск—Владивосток.

Мост шириной 22 метра по проекту возвышается на 6 метров над уровнем моря. Стоимость строительства составляет 13 млрд 885 млн. Его сдача в эксплуатацию намечена на май 2012 г., поскольку часть завершающих работ необходимо выполнить в теплое время года. Этот отрезок дороги в будущем автомашины смогут проходить со скоростью до 110 км в час.

Со стороны Седанки работы по строительству моста ведет генподряд-



чик — ЗАО «ТМК», а со стороны Де Фриза — субподрядная компания ОАО «Сибмост». На этом объекте работают и три сибирских мостоотряда — из Красноярска, Томска и Новокузнецка. Строительный контроль и сопровождение строительства ведется силами ООО «Мостовое бюро»

В соответствии с проектом моста предусмотрена установка 81 постоянной опоры, 63 из которых — на водной части. 80 из них уже установлены и находятся в разной степени готовности.

Третий и четвертый участок этой дороги, общей протяженностью 23 км, проходят от Седанки до бухты Патрокл, в основном по незаселенным территориям, в объезд жилых районов и промышленных зон города. Такое решение было принято по просьбе губернатора Приморья Сергея Дарькина. Это в какой-то степени уменьшило переживаемый на сегодняшний день городом транспортный коллапс, вызванный одновременными с этим строительством реконструкциями основной выездной магистрали из города по ул. Маковского и ряда основных участков городских дорог.

А с другой стороны — открывает перспективы для строительства новых жилых районов города в глубине полуострова Муравьева-Амурского и на побережье Уссурийского залива.

Строительство этих участков должно завершиться в те же сроки, что и второго. Общий объем финансирования третьего участка составляет 2 млрд 778 млн рублей, четвертого — 9 млрд 162 млн рублей. В соответствии с проектом построено 11 мостов и путепроводов. На этом объекте, как и на прочих основных дорожных объектах компании, используется немецкий до-

рожный комплекс ресайклер. К августу здесь в основном уже завершены работы по устройству дорожного основания, уложено дорожное покрытие на первых 4 км дороги, на 15 км — установлены барьерные ограждения и на 11 км — 236 опор освещения.

Полностью асфальтирование будет завершено в октябре, и в предстоящую зиму уже намечено открыть дорожное движение. Но отдельные «штрихи» по объекту надо будет доделать к маю.

ДОРОГА ЧЕРЕЗ ЧУРКИН

И третий важнейший дорожный объект строительства ЗАО «ТМК», — автомобильная дорога бухта Патрокл-мостовой переход через бухту Золотой Рог. Она также четырехполосная. Общая протяженность ее 5,37 км, но довольно приличный участок проходит по основной дороге на мысе Чуркин, через важную для автомобильного движения площадь Окатовую. При этом строительстве жители района столкнулись с серьезными трудностями.

Кстати, в первоначальный проект по просьбе администрации города недавно пришлось внести поправки — вдоль трассы будут устанавливаться шумозащитные экраны, а для удобства пешеходов через нее будут перекинуты виадуки. И это оправдано, поскольку расчетная скорость движения по этой дороге — до 120 км в час. Проектом ее строительства предусмотрены две двухуровневые развязки, строительная готовность которых на сегодня составляет около 40–50% и два путепровода общей длиной 295,7 метра — они уже практически готовы.

На этом объекте проводится серьезная работа по сносу мешающих строительству строений и переносу

коммуникаций, но уже около половины этой дороги подготовлено под укладку асфальта. Завершить ее сооружение общей стоимостью около 2,3 млрд рублей также предполагается к следующему лету. Руководит строительством этого наиболее хлопотного объекта первый заместитель генерального директора ЗАО «ТМК» Александр Яковлев. Кстати, остальные объекты ведут другие «замы»: мост через бухту Золотой Рог — Виктор Складов, низководный мост через Амурский залив — Сергей Собин и участки от Седанки до Патрокла — Александр Гофман.

Окончательное завершение строительства всех этих трех важных дорожных объектов имеет важное значение для всего Приморья. Оно значительно улучшит автомобильное сообщение Владивостока как с остальной частью края, так и внутри города — между разными его районами; будет стимулировать массовое строительство жилья в соседних с Владивостоком г. Артеме и Надеждинском районе. Кроме этого, оно приведет и к развитию центральной части города. Так, на одном из градсоветов именно в этом ключе уже рассматривалась концепция развития района, примыкающего к строящемуся через бухту Золотой Рог мосту.

ЛЮБАЯ ЗАДАЧА ПО ПЛЕЧУ

За последние несколько лет ЗАО «Тихоокеанская мостостроительная компания» по объемам выполняемых ею строительных работ вышла на первое место среди ста ведущих в Приморье компаний отрасли. Ее парк машин и механизмов наиболее современен. На ее основных площадках производятся многие материалы, необходимые для дорожного строительства и ремонта, и в короткие сроки она может развернуть свою «походную» базу в любом районе или городе края.

Более того, генеральный директор уверен, что сегодня его компания способна взяться за решение серьезных задач по дорожным объектам в любой точке Дальнего Востока и даже России.

Опыт этой компании — это опыт эффективной и качественной работы, когда техника и оборудование используются круглый год и практически все 24 часа в сутки. Даже невзирая на то, что суровые природные условия Дальнего Востока нередко пытаются выбить мостостроителей из колеи.

Виктор Кудинов, г. Владивосток