

Бамовский почерк «Инжтрансстрой»

Представим себе лето 2011 года. К одному из семи причалов нового морского пассажирского порта Санкт-Петербурга подходит большое круизное судно. Минуты швартовки, обычные процедуры, сопровождающие приход теплохода в порт, — и поток празднично одетых туристов начинает знакомство с северной столицей России.

Первые суда пассажирский терминал «Морской фасад» примет в середине будущего года. На намывной территории площадью более чем в 470 га будет сооружен современный круглогодичный пассажирский порт на семь причалов. Пять из них предназначены для круизных судов, один — для паромов, и еще один — для тех и других типов кораблей. Длина новых подходных каналов должна составить 10 км, глубина каналов и прилегающей акватории — 10 м, общая длина причальной стенки — 2100 м. Морской пассажирский терминал (МПП) будет способен принимать лайнеры длиной до 311 м и осадкой до 9 м.

Пропускная способность терминала в разгар туристического сезона составит около 12 тыс. гостей в день. Расчеты показывают, что за год число туристов, прибывших в Санкт-Петербург морским путем, может достичь 1,5 млн., а налоговые отчисления в городской бюджет — до 30 млн. долларов США.

Строительство началось в 2006 году. Заказчиком выступило Проектно-строительное агентство «Перспектива», генеральным проектировщиком — «ЛенморНИИпроект». А генеральным подрядчиком создания новой территории и портовой инфраструктуры стала Корпорация «Инжтрансстрой».

«Инжтрансстрой» — динамично развивающаяся компания, прочно закрепившаяся на рынке строительных услуг. Она ориентируется на проектирование и строительство крупных комплексных транспортных, производственных и гражданских объектов преимущественно в регионах России. За плечами специалистов корпорации — уникальная школа строительства объектов в любых геологических и природно-климатических условиях — от Балтики на западе до Сахалина на востоке, в том числе и легендарный БАМ. Компанию возглавляет опытный строитель, один из авторитетнейших представителей отрасли, Герой Соци-

алистического Труда Ефим Владимирович Басин

Одно из важнейших направлений в производственной практике Корпорации — портовое и гидротехническое строительство. Особое развитие оно получило в Северо-Западном регионе. В беспрецедентно сжатые сроки «Инжтрансстрой» возвел гидротехнические сооружения и создал портовую инфраструктуру нефтеналивного терминала в морском торговом порту Приморск (Ленинградская область). Начала действовать первая очередь Балтийской трубопроводной системы. В Приморске продолжается возведение морского терминала по перегрузке светлых нефтепродуктов. На острове Высоцк под Выборгом сооружена первая очередь распределительно-перевалочного комплекса нефтепродуктов в страны Европы и Америки. Ведутся работы по строительству нового терминала в порту Усть-Луга.

В очень перспективное направление выросло аэродромное строительство. Этапной для «Инжтрансстрой» стала реконструкция в Санкт-Петербурге взлетно-посадочной полосы (ВПП-2) аэропорта «Пулково». Затем выполненные там масштабные работы и устойчивая репутация компании предопределили победу в тендере на серьезную реконструкцию международного аэропорта «Шереметьево-2».

Однако в северной столице деятельность «Инжтрансстрой» все же особенно масштабна. В Корпорации это направление курирует заместитель генерального директора заслуженный строитель Российской Федерации Иван Кузнецов. В 1986 году он окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта и с тех пор работает в отрасли. Строил на Севере и Дальнем Востоке, возводил объекты в центральной России. При всем богатстве своей профессиональной биографии, нынешний этап своей инженерной карьеры считает особенно интересным:

— И объекты Комплекса защитных сооружений от наводнений Санкт-Пе-



тербурга, на которых мы заняты, и «Морской фасад» не имеют в России аналогов с точки зрения проектирования, технологии и строительной практики. Вот, скажем, подъем более чем 110-метрового металлического пролета автомобильного моста над каналом судопропускного сооружения С-2 с использованием так называемых нитевых, или прядевых, домкратов. Это швейцарское оборудование в России еще не применялось, хотя в мире уже работает. Или взять строительство прорана от С-1. Глубина засыпки скального грунта — 17–18 м. Мы сначала выбрали грунт на глубину 18 м, потом пионерным способом отсыпали скальный банкет. Пионерный способ — это когда впереди себя насыпаем, а техника движется по уже отсыпанному участку.

Образование новой территории в таких объемах — тоже дело новое для российского строительства. Таких темпов я, например, в своей практике не встречал. За четыре месяца работы отсыпали 1 млн. 800 тыс. кубометров песчаного грунта.

Интересное ноу-хау у нас применяется на строительстве терминала в Приморске. Там забивка свайных труб, шпунта, строительство причалов, эстакады, гидротехнических сооружений осуществляется пионерным способом — по технологии наших традиционных субподрядчиков «Сочиморстрой», использующих 280-тонные краны, которые с берега монтируют перед собой временные пути прохода, потом забивают трубы, монтируют постоянные пути и движутся по ним. Важная роль в этой операции отведена манипулятору, разработанному институтом ЦНИИС и изготовленному на Люберецком заводе мостовых конструкций. Он позволяет забивать трубы под любым наклоном с необходимой точностью. В результате на одной опоре эстакады одна труба

прямая, все остальные — наклонные. Работая этим методом, мы избежали зависимости от погоды. Ведь все гидротехнические работы, которые производятся с воды плавкранами, например, имеют очень большие ограничения по волне и по штормовым предупреждениям. А мы работали при трехметровой волне. Заказчик же выиграл на металлоемкости этой конструкции из-за сокращения количества опор и применения наклонных свай. Этот способ в России ранее не применялся и оттачивался в процессе работы.

Однако, говоря о возведении «Морского фасада», хотелось бы остановиться на одном не совсем инженерном аспекте дела.

Не секрет, что проект имеет немало оппонентов. Говорят и пишут, что большегрузный транспорт, обслуживающий строительство, беспокоит жителей. И грунт, поднимаемый со дна во время забивки свай или намыва новой территории, загрязняет залив. И корюшка, испуганная строителями, не идет на нерест в Неву...

Стройка есть стройка. Действительно, грузовики везут туда песок, сваи, прочие конструкции и грузы. Но, скажем, разговоры о том, что из-за вибрации дают трещины фундаменты и стены зданий, — явное преувеличение.

К «Фасаду» проложена отдельная дорога, далеко от жилых домов, — говорит Иван Кузнецов. — Там ночью делались замеры шума — специально вызывали независимых экспертов. У нас заключен договор на отслеживание такого рода характеристик. Мониторинг и шумометрия показали, что ночью, в процессе завоза горной массы, шум в пределах санитарных норм. Фон от городской улицы, где ездят машины, в зоне жилых домов значительно выше.

Были нарекания, мол, корюшка не нерестится. Но на протяжении нашего строительства нереста еще не было. А когда рыба пойдет на нерест, все работы на воде будут приостановлены, так как закон.

При намыве грунта для образования новой территории специалисты субподрядных организаций устроили экран, улавливающий песок, чтобы не шла мутная вода. В общем, работы выполняются согласно разработанной и согласованной программе по обеспечению экологических мероприятий. В рамках реализации своих обязательств перед Санкт-Петербургом и питерцами, строители убрали, очистили от камней и мусора, привели в порядок два километра пляжной зоны. А потом сде-



дали забор воды в районе строительства и у пляжа. Анализы дали одинаковый результат на замутненность и на другие характеристики.

Вообще, проведение экологического мониторинга, реализация природоохранных мероприятий, осуществление жесткого экологического контроля — неперемное условие получения разрешения на строительство. Если на стройплощадках «Инжтрансстрой» выявляются какие-то нарушения, они сразу же устраняются. За ходом работ на Комплексе защитных сооружений от наводнений Санкт-Петербурга постоянно следит финансирующий этот проект Европейский банк реконструкции и развития. И экологическая составляющая там на одном из первых мест. Для каждого объекта дамбы составлен перечень экологических мероприятий, утвержденный заказчиком. Четко регламентируется, где обслуживается техника, где заправляется, как работать со сточными водами. И если представители ЕБРР приезжают и выявляют нарушения, санкции следуют незамедлительно, вплоть до приостановки работ. А в крайнем случае — и до разрыва контракта. Да и в самой Корпорации существует специальная экологическая служба.

Такой же принцип соблюдается и на объектах, где нет столь придирчивого контролера.

— Мы сами уже не можем работать по-другому, — поясняет Иван Кузнецов. — «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» аттестована по международной системе управления качеством TUF. У нас есть сертификаты TUF, где все эти требования и параметры чрезвычайно жестко оговорены. Они тоже нас

«контролируют». Так что за нами контроль четырех инстанций — мы сами, заказчик, природоохранные учреждения и международные стандарты.

Опыт, и предыдущий и сегодняшний, подтверждает: работать по всем правилам — значит работать эффективно. Доказательство тому — опережающий график на сооружении объектов КЗС. Неплохо обстоят дела и на «Морском фасаде». Образование территории 1-й очереди уже закончено. Центр активности перемещается на причал. Он состоит из двух частей — южной и северной. Южную причальную стенку мы закончим в июле. Первый шпунт северной придет в марте, тогда работы развернутся в полную силу.

На дамбе знаменательное событие состоится в конце марта — начале апреля. Мощные прядевые домкраты впервые «вытянут» в рабочее положение огромный металлический затвор. Эта махина весом в 2600 тонн в случае угрозы наводнения перекроет створ судопропускного сооружения С-2. Следующий этап строительства — затопление котлована. И потом начнется разбор перемычек. А начать затопление котлована можно только тогда, когда все, что находится ниже отметки уровня воды, будет готово на 100 процентов — гидротехнические сооружения, оборудование, инфраструктура.

— Так оно и будет! — уверены в «Инжтрансстрое». Залог тому — опыт и высокая квалификация строителей, современная техника и передовые технологии, которыми они вооружены. И, что очень важно, славные традиции, складывавшиеся десятилетиями.

NZM@transstroy.ru
www.injtransstroy.ru