

Восточные ворота инновационной столицы Приморья: мост-легенда для саммита АТЭС-2012

В прошлом году мэрия Владивостока предложила жителям города высказать свое мнение о названии моста, строящегося через бухту Золотой Рог. Соответствующее предложение появилось на сайте администрации города, новость подхватили СМИ, и множество людей откликнулось на призыв принять участие в конкурсе на лучшее название. Организаторы конкурса мотивировали свое предложение тем, что для многих крупнейших городов мира мост является визитной карточкой, которая подчеркивает индивидуальность города, его исторические особенности, выражает дух и устремления горожан.

Творческая активность, с которой жители Владивостока откликнулись на призыв, лишний раз продемонстрировала: мост через бухту Золотой Рог — не просто объект архитектуры или утилитарное сооружение. Этот мост из тех, которые меняют эстетику и даже статус города. Горожане уже сегодня воспринимают его как долгожданный символ Владивостока XXI в. — инновационной столицы региона, города-мечты, города-надежды, уверенно шагнувшего в новую эру своего развития. Творческого энтузиазма жителям Владивостока добавляют крейсерские темпы и впечатляющий масштаб строительства. На глазах людей вырастает легенда нового века, и нет переживания более захватывающего, чем дать имя этой легенде — имя, которое останется на века.

Николаева Валентина Васильевна — специальный корреспондент журнала «Экономические стратегии».

Когда в 2008 г. Тихоокеанская мостостроительная компания (ТМК) выиграла тендер на строительство вантового моста через бухту Золотой Рог, раздавались скептические комментарии. Не все верили, что компания, пусть даже с такой высокой деловой репутацией и серьезным опытом, которые есть у ТМК, потянет возведение принципиально нового и для себя, и для всей страны объекта.

Проект моста уникальный, предполагает использование неожиданных решений, которые иной раз выглядят фантастичными и рискованными. Многие в конструкции этого грандиозного сооружения технически очень сложно и выполняется впервые. Это и слегка округлые постоянные опоры анкерных пролетов, и расходящиеся сверху две ноги пилона, что требует особых инженерных решений. В 2008 г. не-

которые эксперты даже полагали, что в России вообще не найдется компании, способной справиться с таким проектом. Однако сегодня, когда стройка добралась до середины и зримо вырисовываются уверенные черты грядущего моста, голоса скептиков стихли.

Согласно контракту, заключенному с Тихоокеанской мостостроительной компанией, сдача объ-

тока как центра международного сотрудничества в Азиатско-Тихоокеанском регионе». Программа была принята для подготовки Владивостока к саммиту АТЭС 2012 г. и рассчитана на 2008–2011 гг. В строительство и реконструкцию объектов предполагалось вложить 10,8 млрд руб. из краевого и более 34 млрд из федерального бюджета.

Проект моста уникальный, предполагает использование неожиданных решений, которые иной раз выглядят фантастичными и рискованными.

екта запланирована на декабрь 2011 г. Но уже сегодня мост через бухту Золотой Рог стал одним из главных сооружений транспортной инфраструктуры города. В перспективе он позволит снизить транспортные издержки, как это и предполагали разработчики. Строительство моста стимулировало модернизацию дорожной сети Владивостока. В частности, развернуто строительство новой дороги бухта Патрокл — мостовой переход через Золотой Рог, идет реконструкция дороги Санаторная — мостовой переход через бухту Золотой Рог.

В проекте строительства моста через бухту Золотой Рог соединились три инновации — Владивосток как инновационная столица региона, инновационный проект моста через бухту Золотой Рог и инновационная по духу и содержанию деятельности Тихоокеанская мостостроительная компания, которая выиграла тендер на его возведение. Строительство моста предусмотрено федеральной целевой программой «Развитие города Владивос-

В декабре 2010 г. первый заместитель главы правительства Игорь Шувалов, приехавший во Владивосток, чтобы запустить первый инфраструктурный объект, построенный к саммиту АТЭС (нового водовода столицы Приморья), отметил: «Саммит АТЭС — только повод для того, чтобы сделать эту сложную и объемную работу по обновлению городской инфраструктуры. Это делается не ради проведения саммита, а для создания нового качества жизни, ради всех, кто здесь живет». Игорь Шувалов также отметил, что благодаря подготовке к саммиту АТЭС Владивосток сегодня стал одним из самых динамично развивающихся городов России: «Мало какая территория может сравниться с вашим городом по темпам роста».

Высокое качество жизни, современная, комфортная для человека городская среда, развитая инфраструктура, соответствующая мировым технологическим стандартам, — неотъемлемая часть превращения Владивостока в один из мощных международных инновационных центров XXI в. Инновационной столице Приморья — инновационный мост. Уникальный проект предполагает, по словам разработчиков, строительство двух пилонов высотой более 220 м, на которых и будет подве-

шен на вантах основной пролет моста. Таким образом, мост представляет собой вантовое двухпилонное пролетное строение, в котором ванты расположены по схеме «веер». Это производит впечатление даже на бумаге, а уж в реальности и вовсе выглядит фантастично.

Возведение моста связано с выполнением весьма трудоемких и сложных работ — сначала при возведении пилона строителям придется постепенно подниматься на высоту 226 м. После того как будут забетонированы анкерные пролеты и пилоны, с двух берегов строители пойдут навстречу друг

в первый раз. Первый шаг — начало любого развития. Где бы мы были, если бы не делали этих первых шагов?» Эта позиция — результат многолетнего опыта успешной реализации множества проектов в Приморье.

В компании всегда испытывали особый интерес к новым технологиям и оперативному освоению мирового опыта строительства. Генеральный директор Виктор Гребнев регулярно посещает ведущие мировые стройки, стремится использовать в деятельности компании современные материалы и конструкции, не жалеет времени для личного професси-

онного университета путей сообщения.

В строительстве высшей точкой отсчета, мерилем классности и профессионализма является мостостроение, мостостроители в этой отрасли — «белая кость». С этой точки зрения победа ТМК в конкурсе на строительство моста через бухту Золотой Рог не является случайностью или незаслуженным подарком судьбы. К участию в возведении объектов для саммита АТЭС во Владивостоке ТМК привела вся логика развития компании, ее деятельности в крае в предыдущие годы.

Деловая репутация ТМК еще до победы в конкурсе на строительство моста через бухту Золотой Рог была подтверждена сотней построенных в Приморском крае мостов и десятками километров дорог. В Приморье, когда речь заходит о компании ТМК, первая реакция собеседников стандартна: «Отличная компания, опытная, надежная, динамичная». ТМК здесь на слуху: компания работает в крае не один десяток лет, у нее насыщенная история профессиональных и трудовых побед.

Ранее компания была известна как «Мостоотряд-35». В 2005 г. на базе старого предприятия, накопившего уникальный строительный опыт, выросла новая мощная мостостроительная компания. По признанию ее руководства, во Владивостоке нет мостов, которые бы не строила ТМК, не реконструировала или не ремонтировала. Среди значимых объектов уссурийских мостостроителей — все крупнейшие эстакады и развязки во Владивостоке, в том числе Гоголевская, Баляевская, Некрасовская.

Замечено: город словно окольцован новыми дорогами, мостами и путепроводами, которые возводит в краевой столице ТМК. Это развязка в районе улиц Гоголя и Аксакова, тоннель, который выведет на мост через бухту Золо-

Не следует ждать, пока новое придет к вам. Следует непрерывно искать его в отрасли, какой бы сферы деятельности это ни касалось.

другу, собирая пролет в навес без единой опоры в воде. ТМК, головной офис которой располагается в Уссурийске, пообещала организаторам тендера возвести мост за 41 месяц.

Длина моста через бухту Золотой Рог, который возводят строители ТМК, составляет 1388,09 м, длина основного пролета — 737 м. На мосту будут четыре полосы движения. По мнению экспертов, которые знакомы с проектом, это действительно совершенно новый объект, подобного которому у Тихоокеанской мостостроительной компании не было. Более того, таких мостов российские мостостроители еще не возводили. Сегодня этот уникальный проект материализуется на глазах жителей Владивостока не по дням, а по часам.

Генеральный директор ТМК Виктор Гребнев всегда подходил к новаторским проектам с продуманным азартом, свойственным серьезным профессионалам, которые любят красивые, творческие задачи: «В жизни всегда бывает что-то

онального общения как с капитанами строительного бизнеса, так и с иностранными инженерами и прорабами. Это его принципиальный подход к строительству: отрасль и технологии развиваются стремительно, поэтому не следует ждать, пока новое придет к вам. Следует непрерывно искать его в отрасли, какой бы сферы деятельности это ни касалось — техники, технологий, инженерных и управленческих решений.

Командировки на ведущие стройки мира — неотъемлемая часть работы ведущих менеджеров и прорабов ТМК. Приобретенный опыт обязательно анализируется и систематизируется, чтобы затем превратиться в аргументированные предложения по улучшению работы и развитию собственной компании. В результате в ТМК постоянно обновляются техника и механизмы, внедряются передовой опыт и перспективные научные разработки, в том числе и отечественные — например, Хабаровского государственного технического университета и Дальневосточного государ-

той Рог, дорога через весь полуостров Голдобина к мосту через пролив Босфор Восточный, новая дорога от бухты Патрокл к Седанке. В результате благодаря ТМК жители города получают новую дорожную схему, которая поможет решить надоевшую, но неизбежную во всех крупных городах проблему пробок.

Особая роль в решении этой проблемы отведена дублирующей скоростной трассе в сторону поселка Новый и аэропорта. Один из сложнейших участков этой трассы (низководный мост полуостров Де-Фриз — ст. Седанка) также сооружает Тихоокеанская мостостроительная компания. На возведение этих современных объектов сегодня направлены основные силы ТМК. Кроме того, в компании не забывали заниматься и пешеходными виадуктами, выполняли комплекс работ по строительству высоких платформ и пешеходной эстакады, автомобильных развязок, помогали портовикам строить причалы и пирсы, понимая, что в строительстве нет мелочей или второстепенных задач.

2008 год стал для ТМК во всех смыслах судьбоносным. В том году компания освоила 1 млрд 100 млн руб. в рамках губернаторской программы «Дороги края», активно работая на реконструкции автодороги Раздольное — Хасан. Но, разумеется, главным событием стала победа в тендере на строительство моста через бухту Золотой Рог, а сам мост превратился для компании на ближайшие годы в главный вызов и амбицию, в объект номер один.

К участию в конкурсе компания подготовилась заблаговременно: освоила новые технологии, приобрела современную технику, укрепила производственную базу, обучила и подготовила к новой масштабной задаче персонал. В компании с максимальной эффективностью использо-

вали производственные мощности и перераспределяли трудовые ресурсы, чтобы уже на первом этапе строительства моста (сооружении тоннеля в районе фуникулера) взять высокий темп и работать без осечек.

Отличные темпы и высокое качество строительства, безукоризненная работа с многочисленными субподрядчиками, продемонстрированные ТМК на этом объекте, еще раз подтвердили репутацию ТМК как надежного и профессионального исполнителя. Мост через бухту Золотой Рог стал лучшим тестом на способность компании реализовать масштабные, новаторские проекты. Очевидно, это и позволило ТМК победить в тендерах на строительство дороги поселок Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл: три из четырех участков, вместе с низководной эстакадой через Амурский залив достались ТМК.

Сегодня в составе компании три современных бетонных завода во Владивостоке, автотранспортный цех и сама владивостокская база, оснащенная всем необходимым оборудованием и техникой

для строительства, которое ведет ТМК в приморской столице. Действуют производственные базы компании в Хасанском, Пожарском и Чугуевском районах. Преобразилась и производственная база в Уссурийске — теперь это настоящий рабочий городок с бетонным заводом, цехами металло- и железобетонных конструкций, где производятся уникальные изделия из железобетона для строительства мостов и дорог.

У ТМК также есть собственная производственная база по ремонту дорожно-строительной техники, занятой на строительстве автодорог. Сегодня в ТМК трудятся 1800 человек, более 500 из них — в дорожно-строительном комплексе. После приобретения современного мобильного асфальтобетонного завода повысились мобильность и качество работ в дорожном строительстве, появилась возможность сдавать дороги «под ключ», соответственно увеличился и объем заказов компании. Уже в 2009 г. дорожно-строительное направление ТМК развернулось на всю мощь. Сегодня работы здесь ведутся круглосуточно, и за каждой машиной закреплены по четыре механизатора.





Но техника и технологии сами по себе немного значат без людей — профессионалов и энтузиастов своего дела. А создать для работников эффективную мотивацию, максимально комфортные условия труда и отдыха — дело руководства компании. Показательно, что в ТМК действует одна из крупнейших в крае профсоюзных организаций. Весь спектр мотивации и социальной помощи различным категориям работников прописан в коллективном договоре, составленном с учетом мировых стандартов трудовых отношений. Высокий спрос с работников компании — он соответствует масштабу задач и ответственности, связанной с возведением объектов саммита АТЭС-2012. Но и ТМК строит свои отношения с работниками на основе принципов социальной ответственности.

Строители, работающие в жестком вахтовом графике, не испытывают проблем ни с жильем, ни с питанием, ни с условиями для отдыха, ни с адекватным их трудовым затратам вознаграждением. Генеральный директор компании Виктор Гребнев — приверженец внедрения высоких технологий и в практику трудовых отношений. Без доверия между работниками и компанией нет смыс-

ТМК строит свои отношения с работниками на основе принципов социальной ответственности.

ла приступать к реализации масштабных амбициозных проектов. А доверие формируется только на основе соблюдения сторонами принципов социальной ответственности. В результате в компании словно сам собой развивается настоящий, а не показной дух коллективизма, чувство локтя и уверенность в завтрашнем дне.

Работать в ТМК престижно, и расстаются с компанией неохотно, даже когда объективно наступит время уйти на заслуженный отдых. Убеленные сединами ветераны не теряют связи с компанией, и в ТМК поддерживают эту традицию, сознавая, каким бесценным опытом обладают работники, прошедшие горнило краевых строек. Но есть что-то еще в настроении работников компании, некая особая увлеченность проектами, неформальный подход к возводимым объектам.

И мост через бухту Золотой Рог, и дорога поселок Новый — полуостров Де-Фриз — Седанка — бухта Патрокл, которая во время саммита АТЭС-2012 станет связующим звеном между аэропортом

и островом Русский, для работников ТМК — новый повод взглянуть на свой труд другими глазами, осознать причастность к великим процессам преобразования города, края, всей страны, к изменению жизни окружающих людей, к легенде, которая станет символом этих изменений. Генеральный директор ТМК Виктор Гребнев поддерживает романтический настрой своих сотрудников: ведь причастность к легенде дает силы преодолевать неизбежные сложности, связанные с решением принципиально новых для компании амбициозных задач, и позволяет надеяться, что компании отныне по плечу и более масштабные проекты.

Совсем скоро мост через бухту Золотой Рог будет сдан в эксплуатацию. Владивосток получит новый символ, узнаваемый во всем мире, а ТМК опять надо будет делать первый шаг — реализовывать новые проекты, чтобы не останавливаться на месте, чтобы развиваться.

Имя для моста через бухту Золотой Рог пока не найдено. На конкурс, к которому жители Владивостока проявили необыкновенный интерес, поступило множество предложений. В шорт-лист администрации пока входит тридцать названий. Среди них много теплых и возвышенных имен. Горожанам еще предстоит сделать свой выбор, и, судя по всему, это произойдет к моменту окончания строительных работ. Созданный ТМК мост, воплотивший многолетние ожидания, мечты, амбиции, сам подскажет имя. Ведь у легенды всегда есть имя. ■

ПЭС 10260/15.12.2010