

КАК ПОКРАСИТЬ КРЫМСКИЙ МОСТ



Сто тысяч литров краски ушло на две арки перехода – две железнодорожные цистерны

Всего 408 км отделяют Крымский мост от Международной космической станции, снимки которой публиковали космонавты. Объем проектной документации составил 570 томов или 30 гигабайт данных. Для строительства потребовалось 12 млн тонн материалов и конструкций, что вдвое больше веса египетской пирамиды Хеопса. Пять суток длилась морская операция по транспортировке и установке двух арок Крымского моста на опоры. И когда глядишь с них вниз, с непривычки кружится голова. Думаешь, как же люди смогли построить такой гигант! Даже покрасить его на такой головокружительной высоте – высший пилотаж.



На видео завершающих этапов строительства (журналисту же всё интересно – ред.) видишь, что промышленный альпинист, находясь в подвесной «телеге», ловко орудует распылителем, тщательно, сантиметр за сантиметром, нанося слой краски. От финального этапа – покраски и антикоррозийной защиты – зависит не только презентабельный вид моста, но и срок его службы, ведь стихия и время не щадят ни сталь, ни бетон.

На конференции по мостам в Астрахани про Крымский мост эксперты вспомнили не один раз. Это визитная карточка предприятий, которые на нем работали.

МАЛЯРЫ НЕ ПОДВЕЛИ

«На таких статусных объектах всегда чувствуется соревнование среди основных отраслевых фирм по антикоррозийной защите, приобретается колоссальный опыт и безупречная репутация, – рассказал нам в кулуарах конференции директор СК ООО «Авангард-Мост-Антикор» Валерий Бурмистров. – К процессу производства и приемки работ, организации труда, оформлению производственной и исполнительной документации всех участников строительства были предъявлены высочайшие требования».

Так что с Крымским мостом компания справилась на «пять с плюсом». Сначала провела пескоструйную обработку металлоконструкций, чтобы подготовить поверхность к окраске, нанесла антикоррозийную защиту, грунтовку. Особое внимание уделялись участкам, подвергающимся большим нагрузкам, это – сварные швы, узлы, крепежи. Суперкраску маляры нанесли в несколько слоев не только на автодорожной, но и железнодорожной части моста.

«Мы использовали высококачественный лакокрасочный материал Hempel, что обеспечивает в дальнейшем покрытиями высокую стойкость к абразивному износу, а для обеспечения доступа ко всем зонам конструкции специально разработали подмости-телеги. Такое оборудование позволяет обеспечивать отлаженную работу, закрывать объемы самыми быстрыми темпами», – отметил заместитель директора по производству ООО «Авангард-Мост-



ВАЛЕРИЙ БУРМИСТРОВ:

«МОСТОВИКАМ НУЖНО ОБЪЕДИНЯТЬСЯ, ТОГДА БУДЕТ РЕЗОНАНС И ИНТЕРЕС У ВЛАСТИ»

Антикор» Сергей Мамонтов. Также для выполнения работ использовали флагманские окрасочные агрегаты передовых фирм Graco и WAGNER, пескоструйные аппараты AIRBLAST, а также современные импортные компрессоры.

Применение инноваций дает большую фору по скорости и планированию работ. «На производстве используем высокомоощное современное оборудование от производителей Wagner, Graco, компрессора фирм AtlasCopco, CP, Airman общей производительностью свыше 200 кубов. Постоянно держим руку на пульсе всех новшеств в нашей сфере и соответственно внедряем их. Есть собственный автотранспорт – вышки, кран-балки, транспорт для доставки сотрудников и оборудования до места работ – более 40 единиц техники. По IT части у нас введена CRM система собственной разработки, с помощью нее мы контролируем и оптимизируем расходы в режиме реального времени, поскольку ежеминутно видим все показатели на объекте – от потраченных средств на питание, до каждого грамма расхода материала на объекте. С помощью этой системы мы можем просчитать объект до «гвоздя» и дать адекватную конкурентную цену», – пояснил замдиректора по производству.

В Астраханской области компания работала на объекте «Реновация мостового перехода через р. Белый Ильмень».



«Авангард-Мост-Антикор» – одна из немногочисленных компаний, которая следит за качеством своего оборудования. Ежегодно производятся проверки, которые позволяют выявить изменения технических характеристик, и принять, если это необходимо, соответствующие меры.

КОМАР НОСА НЕ ПОДТОЧИТ

Все это приобреталось не в одночасье, четверть века предприятие не меняло профиль, занималось нанесением антикоррозионных материалов, краски, гидроизоляции, теплоизоляции. Начали работать под крылом московской компании «Паритет», в 1990-х годах. Тогда это была самая сильная компания в стране по антикорру, но в перестройку началась стагнация, и «Авангард-Мост-Антикор» ушел на вольные хлеба, начал работать на автодорожных сооружениях, набив руку на объектах железной дороги.

Это дорогого стоит, поскольку главная особенность железнодорожных мостов – удаленность от цивилизации. Степь да степь кругом! Чтобы покрасить объект в степи, нужно сначала обосноваться: привезти контейнеры, вагончики, шатры, коммуникации, построить базовый лагерь.

«Мы стали очень мобильными. Но сейчас таскать вагончики через всю страну невыгодно. Отвезти пару бытовок за тысячу км стоит десятки тысяч рублей. Мы переходим к тому, чтобы строить вахтовый поселок на месте, хотя определенную часть все-таки еще привозим», – пояснил Сергей Сергеевич.

Зато сейчас компания выполняет работы по антикоррозионной защите любой сложности. И знаковых объектов много: «олимпийские» объекты на Красной поляне, в том числе, знаменитый вантовый мост, стадионы, таманский порт «Волна». Это один из самых больших портов в Европе. Он был много лет заморожен, хотя практически достроен, потом строительство возобновилось, и команда «Авангард-Мост-Антикор» работает там уже третий год. Два года назад покрасила гидротехническое сооружение морского терминала по перевалке аммиака ПАО «Тольяттиазот». Здесь тоже начали процесс с предварительной зачистки для лучшей присадки грунтовок, а следовательно, и более качественного окрашивания. Очищали специальными пескоструйными аппаратами, затем нанесли два слоя краски общей толщиной свыше 500 мкм. Сейчас объем антикоррозийных работ на портовых вылетах поделен на три компании. Работы всем хватает. Недавно на стратегический объ-



ект прилетал президент Путин, лично смотрел, как движется дело. К покраске вопросов нет!

Важным объектом 2016 и 2017-х годов стал и мост через реку Волга в Волгограде, который позволил разгрузить дороги федерального значения, а также снизить транспортную нагрузку на Волжскую ГЭС.

Также ООО «Авангард-Мост-Антикор» выполнил большой комплекс работ в нефтеперерабатывающей организации ОАО «ТАИФ-НК» в Нижнекамске, освоив порядка 70 тысяч кв.м конструкций комплекса глубокой переработки тяжелых остатков на двух ТЭЦ, трех эстакад, а также трубопроводах трех эстакад. Объект сложный, опасный, требующий неукоснительного соблюдения норм охраны труда. Трубопровод межцеховых коммуникаций ОАО «ТАИФ-НК», являющийся в организации основным объектом для поступления воздуха, воды и других веществ, теперь полностью защищен от коррозии металла и прослужит долго.

Крупные заказчики и знаковые объекты – проверка на прочность любого подрядчика. Например, «Мостотрест» при проверке своих объектов использовал лабораторный метод. «Контролер проверяет не визуальное состояние в контрольных точках, а зондирует лабораторным способом каждый сантиметр. Испортить работу мог даже комар! Свежепокращенная поверхность липкая, насекомое улетело, а крыло отпечаталось. Это брак. Одну и ту же работу делали много раз – вышкуривали, закрашивали. Лабораторное качество соблюсти сложно и некоторые компании просто разорвались», – рассказал нам «малярские» секреты Мамонтов. «Авангард-Мост-Антикор» выдержал все проверки. Компания сотрудничала не только с легендарным «Мостотрестом», но и с РЖД, Роснефтью, Волгомостом.

НИ ШАГУ НАЗАД, ВПЕРЕДИ – МОСКВА

Компания скромно дислоцируется в Астрахани, производственная база занимает площадь 1 га, но руководство планирует сделать небольшую базу в Москве, чтобы сократить логистические издержки, поскольку много заказов сегодня поступает именно из сто-



Директор СН
ООО «Авангард-
Мост-Антикор»
Валерий
Бурмистров,
его замести-
тель Сергей
Мамонтов с
немецкими
коллегами.

лицы. Конкуренты, конечно, есть, но у астраханской компании преимущество: большой опыт, современные материалы, оборудование и технологии, самоотдача профессиональных кадров. Костяк компании – 150 человек, более 80 из которых имеют одновременно квалификации маляра и альпиниста.

В Москве астраханцы красят небольшие эстакады – автодорожные мосты, но для жителей они не менее важны, чем Крымский мост. Идет работа и в центре Тольятти – в этом году нужно покрасить большой автодорожный мост.

Безусловно, есть и проблемы, они общие и хронические для всех мостовиков в России. Например, ценообразование смет. Цена за 4 года с 2013 по 2017 выросла на 48 процентов, а сметы в среднем увеличились только на 11.

Директор компании Валерий Бурмистров рассказал, что на конференции в Астрахани, куда их пригласил давний партнер – ЦИВССМ, эти вопросы детально обсуждались и были предложены грамотные решения.

«Хотелось бы, чтобы и дальше работа продолжилась, больше было полезной информации, участников, выступающих, которые делятся опытом, приводят конкретные данные, не пиарят себя, а поднимают острые вопросы. И чтобы разговоры закончились делом. Нужно объединяться, тогда будет резонанс, и интерес у власти», – уверен Валерий Васильевич. ■

Илья Александров