

Моспромтранспроект. Создавая индустриальную базу Минтрансстроя

Ю.Н. МОРОЗОВ

В августе 2002 г. исполнилось 65 лет проектно-изыскательскому институту, последовательно называвшемуся Бамтранспроект, Бампроект, Желдорпроект, Гипропромтрансстрой, Моспромтранспроект.

Возникнув как изыскательская «контора», институт поднялся до крупной проектно-изыскательской организации. В 1990 г. в нем насчитывалось 900 человек — 35 специальностей. По его проектам построено: более 11 тыс. км железных дорог, в том числе 2600 км — за рубежом, 1230 км вторых путей, 50 железнодорожных станций, 20 крупных вокзалов; 220 км автомобильных дорог; 1,5 млн. м² жилых домов, детские сады-ясли, школы, торгово-общественные центры, комплексы вузов; около 300 предприятий стройиндустрии и стройматериалов, в частности, 84 завода ЖБК и КПД, 19 заводов металлоконструкций и ремонтно-механических предприятий, 26 щебзаводов, карьеров, 15 лестранхозов и домостроительных комбинатов, 29 кирпичных заводов и цехов керамзитового гравия.

Самоотверженный труд специалистов отмечен правительственными наградами: 96 из них удостоены орденов и медалей СССР, 118 — медалью «За строительство Байкало-Амурской Магистрали», 6 присвоены почетные звания «Заслуженный строитель РСФСР». Ряд сотрудников имеют ордена и медали зарубежных стран.

БАМТРАНСПРОЕКТ - БАМПРОЕКТ (1937-1943 гг.).

На базе Бюро по проектированию Байкало-Амурской железнодорожной магистрали был создан институт Бамтранспроект, которому было поручено выполнение всех проектно-изыскательских работ по БАМу — от Тайшета до Советской Гавани, протяженностью 4,5 тыс. км. Уже в 1938 г. были подготовлены и утверждены единые технические условия проектирования и сооружения магистрали. В стенах института зародились и нашли широкое применение новые методы изысканий — аэрометоды, проведено основа-



**ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ
МОРОЗОВ**

Родился в 1929 г. в Москве. Окончил Всесоюзный заочный институт инженеров железнодорожного транспорта Инженер путей сообщения — строитель. В Моспромтранспроекте работает с 1945 г. в должностях от младшего техника до зам. начальника отдела инженерных изысканий.



Доставка снаряжения
изыскателям
на озеро Огорон.
1939 г.

тельное изучение проблем вечной мерзлоты, на основе которого разработаны рекомендации по проектированию и строительству железнодорожных сооружений в экстремальных условиях прохождения трассы. Был создан специальный авиационный отряд. В кратчайшие сроки удалось провести аэрофотосъемку значительной части трассы и получить материалы, которые позволили наметить ее генеральное направление.

Для ускорения строительства БАМа и устранения ведомственных барьеров, Бамтранспроект в 1939 г. реорганизовали в Управление с новым на-

званием Бампроект. Этот год стал рекордным по объемам выполнения изыскательских работ на трассе. Все технические решения принимались и утверждались на месте, и там же выдавались чертежи.

Параллельно с работами по БАМу в 1940 г. Бампроекту были поручены изыскания по ряду новых железнодорожных линий: на севере Сорокская – Обозерская, Кандалакша – Кулойрви, Коноша – Котлас, Коноша – Анненский Мост, Югорский Шар – Воркута; на юге Османлы – Астара, Кировобад – Дашкесан, Казанджик – Гасан-Кули. В конце 1941 г. направление трассы БАМ было определено на всем ее протяжении, составлен сводный проект, а на участках Тайшет – Усть-Кут и Тында – Советская Гавань завершены изыскания.

С началом Великой Отечественной войны институтом было сформировано «Полевое строительство № 13», которое участвовало в строительстве оборонительных сооружений. В начале 1942 г. Бампроект вместе с другими институтами выполнил изыскания и запроектировал знаменитую Волжскую рокаду (железнодорожную линию Свияжск – Саратов – Иловля протяжением 970 км). Рокада позволила в августе-сентябре 1942 г. перебросить войска и боевую технику для Сталинградского фронта, вывезти с юга и спасти от уничтожения фашистами десятки тысяч вагонов, сотни паровозов. В том же году завершился важнейший этап на БАМе: цепь изысканий сомкнулась по всей трассе.

Переход изыскателей
к месту работы.
Комсомольск-
на-Амуре – Советская
Гавань.
1943 г.



ЖЕЛДОРПРОЕКТ (1945–1956 гг.)

В апреле 1943 г. Бампроект переименовали в управление Желдорпроект. В том же году принято решение о строительстве железнодорожной линии Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань. В целях снижения объемов работ и ускорения строительства институтом проведены дополнительные изыскания и проектирование отдельных участков трассы по облегченным техническим условиям. Построенная менее чем за 2 года с начала изысканий железнодорожная линия протяженностью около 490 км, сыграла большую роль в раз-

громе японских агрессоров на Дальнем Востоке. Сводный проект всей Байкало-Амурской магистрали был завершён в 1945 г.

В 1945-56 гг. экспедиции Желдорпроекта провели изыскания большого числа объектов железнодорожного строительства в различных районах Советского Союза. Наиболее крупными среди них были: Тайшет – Верхне-Ангарск; Тында – Магадан; Воркута – Норильск, а также большие мосты через Ангару у г. Братска, через Северную Двину в г. Котласе и другие.

Желдорпроектом велись работы и за рубежом. Для Ирака была запроектирована линия Багдад – Басра, Киркук – Сулеймания и Шуэба – Ум-Каср, для Монголии – Трансмонгольская железнодорожная магистраль Наушки – Улан-Батор – Монголо-Китайская граница. В Индии осуществлялось расширение локомотиво-вагонного хозяйства Бхилайского металлургического комбината. Проводились изыскания линии Бамако – Урсула в Мали.

ГИПРОПРОМТРАНССТРОЙ (1956–1992 гг.)

В марте 1956 г. на базе Желдорпроекта был создан Государственный проектно-изыскательский институт Гипропромтрансстрой. Ему было поручено проектирование для Минтрансстроя объектов строительной индустрии, типовое проектирование производственных и служебно-технических зданий и конструкций из сборного железобетона (шпалы, подрельсовые основания, опоры контактной сети), а также разработка сметных нормативов. Объемы работ по изысканиям и проектированию железных дорог остались незначительными.

За последние 40 лет институтом разработано около 300 комплексных проектов заводов железобетонных конструкций, предприятий нерудных и стеновых материалов, лесной и деревообрабатывающей промышленности, производственных баз строительных трестов и управлений, авторемонтных заводов, автопредприятий

Из наиболее крупных объектов можно назвать: Тучковский, Муромский, Ильичевский, Сургутский, Находкинский заводы железобетонных конструкций, Вяземский и Кавказский заводы железобетонных шпал, Вуоксинский, Теплогорский, Ново-Киевский дробильно-сортировочные заводы, комплекс стройиндустрии на станции Шимановская, Котласский и Куряжский заводы крупнопанельного домостроения, Солгинский ДОК с цехом клеелесных конструкций, Бамовский кирпичный завод, Курганский завод мостовых металлических конструкций, заводы по ремонту дорожно-строительных машин в Комсомольске-на-Амуре, Шимановске и Тайшете, авторемонтный завод в Биробиджане, Висовский, Амазарский, Кунерминский леспромхозы, деревообрабатывающий комбинат в Усть-Куте, ремонтно-промышленные базы в Ульяновске, Волгограде, Новороссийске, Воскресенске, Сургуте. За этот период по проектам Гипропромтрансстроя



Доставка рельсов
рельсовозами на перевал
Сихотэ-Алинь.
1944 г.

Николай Григорьевич
Чайковский.
Начальник отдела новых
конструкций Главного
технического управления
Минтрансстроя,
заместитель главного
инженера
Моспромтранспроекта
до 1993 г.





Один из первых проектов
института.

Здание вокзала
на станции Ванино.
1946 г.

в Минтрансстрое создана индустриальная база транспортного строи-тельства.

Одновременно институтом проводилась большая работа по реконструкции и техническому перевооружению существующих предприятий стройиндустрии, в том числе Дмитровского, Силикатненского, Брянского, Чишминского, Черкизовского, Щелковского, Феодосийского заводов железобетонных конструкций, Люблинского литейно-механического завода, Мышегского щебзавода, Угличского ремонтно-механического завода, Улан-Удэнского завода мостовых металлических конструкций, Московского механического завода Мосметростроя.

На станции Шимановская для строительства БАМа Гипропромтрансстроем запроектирован мощный комплекс стройиндустрии для промышленного и гражданского строительства. Построенный по проекту института завод крупнопанельного домостроения в Куряже Харьковской области обеспечи-

вал конструкциями сооружение жилья транспортными строительными организациями в юго-западных областях страны, что в значительной мере способствовало успешному решению жилищной проблемы в данном регионе.

Институт участвовал в освоении нефтегазовых месторождений Западной Сибири: проектировал застройку железнодорожных линий Тюмень – Сургут, Сургут – Нижневартовск, Сургут – Уренгой. Наряду с проектированием объектов производственной базы строительства, институт осваивал работы по проектированию объектов промышленного транспорта и реконструкции железных дорог.

Из наиболее значимых проектов заслуживают внимания:

Х железные и автомобильные дороги общехозяйственного значения – сеть железных дорог и подъездных путей в Тургайской и Актюбинской областях при освоении целинных земель Казахстана; реконструкция железной дороги Баку – Тбилиси; вторые пути и реконструкция железной дороги Рязань – Рузаевка; новая железная дорога Сургут – Нижневартовск; обход Уфимского железнодорожного узла;

Х железные и автомобильные дороги, инженерные коммуникации и гражданские объекты Министерства обороны: выбор и изыскания полигонов Байконура и Плисецка; проектирование специальной железнодорожной ветки к площадке для космических запусков; изыскание и проектирование водовода Кызыл-Кум – Ленинск; изыскания и проектирование автомобильных дорог к ракетным комплексам на полигоне Свободный; изыскательские и проектные работы по отдельным заданиям на полигоне Капустин-Яр.

Много было сделано Гипропромтрансстроем за рубежом. В МНР завершены изыскания и проектирование Трансмонгольской железнодорожной магистрали на участке от Улан-Батора до Китайской границы (700 км); разработаны проекты реконструкции железной дороги Сухэ-Батор – Улан-Батор (400 км) и новой железной дороги Салхит – Эрдэнэт, (153 км), проведены изы-

Серафим Николаевич
Степанов.

Начальник института
«Гипропромтрансстрой»
в 1954–1967 гг.



скания и разработаны проекты железных дорог к угольному разрезу Баганур (90 км), к месторождению плавикового шпата Бурундур (60 км, 1978 г.), к месторождению полиметаллов с реконструкцией существующей железной дороги от Советской границы до станции Вал Чингизхана (75 км) — и далее новой железнодорожной линии до Дорпота (130 км); запроектированы реконструкция железнодорожных станций Сухэ-Батор, Дархан, пограничной с Китаем станции Замын-Уд, и железнодорожного узла Улан-Батор; разработаны проекты автодороги Дархан — Эрдэнэт (150 км), реконструкции железнодорожного моста через реку Еро (1975 г.) и разработанны ТЭО; — железнодорожных линий Сайн Шанд — Даладзагад (500 км), Эрдэнэт — Мурэн (400 км) и Чойболсан — Барун-Урт, соответственно к месторождениям угля, бокситов и цинка.

В Ираке по проектам института осуществлена реконструкция железной дороги Багдад — Басра (577 км) и ряда деповских хозяйств железнодорожных линий Шуэба — Умкар (56 км), Киркук — Сулеймания (130 км), разработаны проекты завода по изготовлению железобетонных шпал. Запроектировано локомотиво-вагонное хозяйство металлургического комбината Бхилаи в Индии, производственной базы стройиндустрии для строительства железных дорог и реконструкции морского порта Конакри в Гвинее, производственной базы стройиндустрии для сооружения и реконструкции морского порта Гавана на Кубе. Проведены изыскания для сооружения железнодорожной линии Бамако — Уруса в Мали, железных дорог в южных провинциях и в районе Тибета в КНР.

Для застройки поселков транспортных строителей индустриальными методами были разработаны проекты мобильных (инвентарных) зданий сборно-разборного типа жилого, общественного и производственного назначения, а в целях ускорения монтажа предложены полносборные объемные блоки в деревянном исполнении повышенной заводской готовности. Эти проекты успешно реализованы на многих объектах. В настоящее время по проектам института изготавливаются 10 типов контейнерных зданий. Свыше 50 типовых зданий и объектов путевого, локомотивного и вагонного хозяйства рекомендованы для повторного применения. Выпущено более 150 типовых проектов специальных сооружений.

Важное место в деятельности Гипропромтрансстрой занимала разработка сметно-нормативных документов. Они находили широкое применение в практике капитального строительства, способствовали экономии труда проектных организаций и уменьшению объема выпускавшейся проектной документации.



Старт системы «Протон». Видна мобильная башня обслуживания. 2002 г.

Георгий Павлович Чернышев.
Главный инженер, начальник института «Гипропромтрансстрой» в 1955–1979 гг.



МОСПРОМТРАНСПРОЕКТ (с 1992 г. – по настоящее время)

В связи с переходом к рыночным отношениям резко сократился объем работ по объектам собственной производственной базы транспортного строительства, являющихся профильными работами для коллектива института. В этой связи институтом проделана организационная работа по адаптации коллектива к новым условиям в соответствии с происходящими реформами в стране.

Необходимо было перепрофилировать производственные подразделения института применительно к новым заказам, которые на первых порах поступали в основном от Москвы и Московской области. В этот период коллектив института вынужден был выполнять практически любые работы, которые удавалось получить от заказчиков.

Среди них: завод по производству газовых счетчиков и бытовых теплоагрегатов и автозаправочные станции, Дворец спорта с двумя ледовыми площадками, детский оздоровительный центр, центральная станция связи в поселке Хотьково, торговый офис на улице Королева в Москве, кирпичные заводы в поселках Шарапово, Тропарево и в г. Чехове, производственные базы западной водопропускной станции Мосводоканала, производственно-комплексная база с цехом изоляции труб в г. Бирюлево, ряд производственных объектов для строительства 3-го транспортного кольца в Москве, база сервисного обслуживания строительной техники Корпорации «Трансстрой» в поселке Акулово Московской области и ряд других объектов.

Для ТЭО реконструкции Московской кольцевой автомобильной дороги институт разработал раздел «Обоснование мощности производственных баз для строительства МКАД, где представлен анализ производственной базы Корпорации «Трансстрой» на этой трассе и капиталовложений на ее развитие.

В настоящее время по проектам института построены прирельсовая база Корпорации «Трансстрой» на станции Коломенское; склад инертных материалов и производственных грузов для реконструкции МКАД в промзоне Бутово; производственная база в промзоне «Долгопрудная»; цех производства товарного бетона в районе Братеева; асфальто-бетонный завод на улице Промышленная; производственная база на станции Красный строитель; производственная база СУ-450 в г. Видное; склад инертных материалов и производственных грузов для реконструкции МКАД в районе Бутово; склад минерального порошка прирельсовой базы на станции Коломенское; цех производства товарного бетона в районе Братеева; реконструирована производственная база СУ-804 на станции Стройка; расширение АОЗТ «Автобаза Центродорстроя» (автобаза № 3).

Институтом в различные годы руководили Серафим Николаевич Степанов (с 1954 по 1967 г.), Георгий Павлович Чернышев (с 1967 по 1979 г.), Владимир Алексеевич Михайлов (с 1979 по 1986 г.), Александр Степанович Реутов (с 1986 по 1991 г.) и Сергей Александрович Воронков (с 1991 г. по н.в.).

На конец 2002 г. в Моспромтранспроекте насчитывалось 10 производственных и функциональных отделов и служб, в которых работало 175 человек. В институте организована служба для обеспечения качества разрабатываемой проектной продукции в соответствии с международными стандартами ИСО серии 9000.



Александр Степанович
Реутов.
Директор института
«Гипропромтрансстрой»
в 1986–1991 гг.

Сергей Александрович
Воронков.
Генеральный директор
института
«Моспромтранспроект»
с 1991 г.

