

Строили и строим по всему миру

В.М. ЗАХАРОВ

Министерство транспортного строительства СССР с момента своего образования в 1954 г. занималось организацией строительства за рубежом. Прежде всего, речь шла о работе в развивающихся государствах, где 65-85 % всего населения – сельчане и не было налаженной дорожной сети.

Первыми странами, где при непосредственном участии Минтрансстрой развертывалось строительство транспортных систем и сооружений, были Монголия, Афганистан, Сирия. Сотрудничество с этими странами оказалось плодотворным и перспективным и продолжалось десятилетия.

К вышеназванным странам вскоре прибавились КНР и КНДР. За ними последовали другие. Ежегодные объемы достигли десятков миллионов рублей. К началу 70-х годов общее число зарубежных объектов, строившихся СССР, достигло почти 1300, причем более чем 700 из них, в том числе и 76 объектов, относившихся к Минтрансстрою, были уже завершены.

Наиболее распространенной схемой участия отечественных организаций в реализации строительных проектов за рубежом являлось предоставление связанных кредитов для их реализации одному из государств. Выполнение контракта поручалось профильному внешнеторговому объединению, в котором были сосредоточены специально обученные специалисты. Строительные организации командировали в эти объединения кадры, поставляли технику, получая за это денежные компенсации.

Именно по такой схеме работало Министерство транспортного строительства. Имея богатый опыт в реализации сложнейших инфраструктурных проектов, располагая мощнейшим парком строительной техники, кадровым потенциалом, Минтрансстроем совместно с различными внешнеторговыми объединениями, реализовывались сложнейшие инфраструктурные объекты в различных странах мира.

В 60-е годы активно оказывалось техническое содействие Афганистану в строительстве автомобильных дорог Кушка – Герат – Кандагар, Мазари-Шариф – Пули-Хумри, Мазари-Шариф – Хайратон и тоннеля на перевале Саланг. Труднее задачи стояли перед транспортными строителями по сооружению и эксплуатации транспортных объектов в Афганистане в 80-е го-



**ВЯЧЕСЛАВ
МИХАЙЛОВИЧ
ЗАХАРОВ**

Родился в 1960 г.
в г. Боровске Калужской области.
В 1982 г. окончил Московский педагогический институт, в 1989 г. – МИИТ.
Работал в СМУ-11 (1990–1996 гг.) заместитель генерального директора ГАО «Мосметрострой» (1996–1997 гг.).
С 1997 г. – вице-президент ОАО Корпорация «Трансстрой».
Почетный строитель России.
Почетный транспортный строитель.



ды. Были построены мост через реку Аму-Дарья и комплекс перевалочной базы в районе г. Хайратон, реконструирована железнодорожная станция Тургунди (на границе с г. Кушка). В экстремальных условиях совместно с 22-ым Загрантехстроем Министерства обороны по проекту Метрогипротранса в 1984 – 1986 гг. велась реконструкция технических систем тоннеля на перевале Саланг.

Тогда же при техническом содействии СССР построена железная дорога Багдад – Басра в Ираке протяженностью 550 км. По проектам

институтов «Ленгипротранс» и «Мосгипротранс» начато строительство железнодорожных линий Латакия – Алеппо – Дейр-эз-Зор – Камышлы, Хомск – Дамаск, Латакия – Тартус и реконструкция железнодорожной линии Тартус – Хомс в Сирии. Всего транспортными строителями России было запроектировано и построено в Сирии свыше 1500 км железных дорог.

В период 1975-1978 гг. на условиях подряда по проекту Мосгипротранса электрифицирована железная дорога Джульфа – Тебриз протяженностью 160 км. В конце 80-х годов специалисты Кавгипротранса выполнили изыскательские работы и разработали проект строительства железной дороги Мешхед – Серакс (госграница с Туркменией) протяженностью 200 км.

Оказывалось техническое содействие в проектировании и строительстве метро в Калькутта (Индия), в обустройстве линий СЦБ и связи на многочисленных железнодорожных станциях, а позднее в проектировании и строительстве метро в Софии (Болгария).

Российские эксперты вели постоянные консультации, осуществлялись поставки оборудования, чугунных труб, вагонов, эскалаторов для Пражского метрополитена, строительства первой очереди метро в г. Братислава и в Варшаве. Как результат активного сотрудничества, московские метростроители произвели отделку станции «Московская» в Праге, а пражские метростроители – станции «Пражская» в Москве.

В Гвинее с 1970 г. сооружены железная дорога Конакри – Дебеле, рудный причал в порту Конакри, жилой поселок для бокситодобывающего комплекса. В 1994 г. построена скоростная автодорога «Принц» в г. Конакри.

К 1978 г. стало ясно, что для оперативного и качественного обеспечения всех поступавших заказов необходимо создать при Минтрансстрое специальную хозрасчетную организацию. Распоряжением Совета Министров СССР от 21 сентября 1978 г. такая организация – Всесоюзное объединение «Зарубежтехнотранс» получила право на жизнь. Начальником был назначен Д.М. Екимчев – руководитель с богатым опытом организации строительного производства, как внутри страны, так и за рубежом.

Объемы, сроки и характер участия министерства в строительстве за рубежом определялись по каждой стране Межправительственными соглашениями. Полученные Минтрансстроем задания возлагались на ВО «Зарубежтехнотранс». В его обязанность входили проектно-изыскательские ра-

Железнодорожный
виадук на участке
Латакияж–Джисер–Шугу
р железнодорожной
линии
Латакия–Камышлы
в Сирии
(высота опор 67 м).
1968 г.

боты на зарубежных объектах и передача готовой проектно-сметной документации, поставка машин, оборудования и материалов, командирование советских специалистов за границу, прием в СССР на производственно-техническое обучение и консультации иностранных техников, строительство на подрядных условиях.

В 1986 г. поменялось название: ВО «Зарубежтехнотранс» стало ВПО «Зарубежтрансстрой». Смена вывески никак не сказалась ни на статусе, ни на характере выполнявшихся обязанностей. Зарубежные дела шли в гору. Много дорог было построено в Афганистане. Продолжали работать в Монголии, Гвинее, Сирии, Индии, Иране, Йемене, Лаосе, Ираке, Турции, на Кубе. Проектировали и строили метро в Варшаве, Праге, Софии, Будапеште.

В 1987 г. Зарубежтрансстрой обслуживал 126 контрактов в 19 странах с годовым объемом в 65 млн рублей. Эти цифры с каждым годом росли. Все же за четверть века своей деятельности Зарубежтрансстрой принял участие в проектировании и строительстве около 500 объектов за рубежом.

Но уже наступали иные, перестроечные времена. В воздухе пахло свободой и беспокойством. С развалом СССР кредитное обеспечение, которое и являлось главным условием международного сотрудничества для большинства стран «третьего мира» прекратилось. Объем работ резко пошел на убыль. Казалось, ничто не мешало теперь Зарубежтрансстрою завязывать контракты напрямую, без докучливой партчиновной опеки и контроля, но у зарубежных партнеров, заинтересованных в наших строителях, не было денег. Однако, несмотря на эти, по сути дела, форс-мажорные обстоятельства, своих заказчиков зарубежтрансстроевцы не подвели, все взятые обязательства выполнили полностью, качественно и в запланированные сроки. В то же время некоторые объекты, например, канал Кейтеле – Пяйяне в Финляндии, электрификацию железной дороги Черкезкей – Капыкуле в Турции, пришлось заканчивать себе в убыток.

С 1989 г. после ухода Д.М. Екимчева Зарубежтрансстроем руководили Владимир Нестерович Журавлев, Анатолий Петрович Кожевников, Владимир Иванович Полозов.

После ликвидации в 1991 г. Минтрансстрой и возникновения на его базе ОАО Корпорация «Трансстрой» решением общего собрания коллектива и Министерства архитектуры и строительства РСФСР ВПО «Зарубежтрансстрой» стало Государственным производственным объединением (ГПО) «Зарубежтрансстрой», а в 1994 г. Зарубежтрансстрой был акционирован. Сегодня ОАО «Зарубежтрансстрой» возглавляет Александр Владимирович Соловьев, выпускник ЛИИЖТа, инженер путей сообщения, с 1985 г. работающий в объединении.

В последнее десятилетие происходят серьезные изменения в организации внешне-

В.М. Захаров
и начальник Управления
внешнеэкономической
деятельности
ОАО Корпорация
«Трансстрой»
М.Ю. Беленький среди
индийских коллег.
2003 г.





экономической деятельности российского государства. Корпорация «Трансстрой» вместе со своими акционерами — производственными и монтажными организациями начала осваивать новые подходы во внешнеэкономической деятельности. Большим ее преимуществом

Реконструкция
автомобильной дороги
в Индии.
2003 г.

перед другими компаниями явилась возможность объединения усилий входящих в ее состав организаций для реализации крупных инвестиционных проектов. Опыт Корпорации и ее показатели позволяют участвовать в серьезных международных тендерах.

Примером может служить проектирование и строительство трех больших мостов на окружной автодороге вокруг Анкары в Турции и электрификация железнодорожного участка Черкезкей — Капыкуле с развернутой длиной 240 км. В составе российско-латвийского совместного предприятия Корпорацией «Трансстрой» построен железнодорожный терминал в г. Вентспилсе. С 2003 г. за счет займа Мирового банка ведутся работы по 6 контрактам на реконструкции автомобильных дорог в штате Карнатака (Индия). В 1990-1994 гг. трестом «Севзапморгидрострой» проложен канал Кейтеле — Пяйяанне в средней Финляндии длиной около 45 км, с разностью уровней 21 м, 5-ю шлюзами и 6-ю мостами. Реализуются 3 контракта на строительство скоростной транспортной системы в Стамбуле (Турция). В 2003 г. завершены дноуглубительные работы в порту Тартус (Сирия).

На строительстве
скоростной транспортной
системы в Стамбуле.
2003 г.

Начиная с 2000 г. значительно вырос авторитет Корпорации «Трансстрой» в государственных организациях России. Это обстоятельство дает возможность получать информацию о перспективных проектах за рубежом и заявлять о своих намерениях на самом высоком уровне. Ведется планомерная работа по функционированию и развитию Системы качества Корпорации на базе международных стандартов ИСО серии 9000, без которой на современном этапе практически нереально участвовать в серьезных международных тендерах.

Многие зарубежные фирмы и банки рассматривают сейчас Корпорацию как надежного партнера в реализации своей инвестиционной стратегии в России. В острой конкурентной борьбе выиграны два международных тендера на реабилитацию автомобильных дорог в Казахстане. Проекты финансируются Европейским и Японским банком. Общая протяженность дорог 494 км. В 2003 г. развернуты работы по реализации этих контрактов. Подписан контракт и ведется его исполнение по реконструкции участка автомобильной дороги Киев — Одесса на Украине.

На конец 2003 г. портфель заказов Корпорации «Трансстрой» по зарубежным контрактам составлял 306 млн долларов США.

