ВЗРЫВЫ СОЗИДАНИЯ

Буровые комплексы за работой

Они раздаются сегодня на территории не только Дальневосточного, но и Сибирского федеральных округов. Буровые комплексы Группы компаний «Взрывпром» активно работают над созданием транспортной инфраструктуры республик Бурятия и Саха (Якутия), Хабаровского края и Забайкалья, Амурской области. Потребность в выполнении буровзрывных работ возрастает с каждым годом, растут соответственно и мощности подразделений, входящих в Группу компаний «Взрывпром».

Как с этой миссией справляются взрывники, рассказывает президент Группы компаний Константин ***РУДНИЦКИЙ****.*

— Константин Абрамович, давайте вспомним 2001-й, время создания ООО «БСК-Взрывпром». Перед компанией была поставлена конкретная задача — обеспечить строителей железнодорожной линии Улак — Эльга буровзрывными работами. И коллектив успешно решал ее, вплоть до закрытия стройки. Какое чувство вы испытали тогда, узнав, что стройка остановилась, и как восприняли известие о продолжении работ на линии спустя шесть лет?

— Строительство железной дороги Улак — Эльга протяженностью 315 километров началось в 2000 году. Заказчиком тогда выступало МПС. В январе 2002 года работы остановились из-за отсутствия финансирования. Успели построить только 60 километров пути. Я до сих пор с содроганием вспоминаю те дни. Тысячи людей одним махом лишились и работы, и средств к существованию. Как сберечь специалистов, как сохранить технику, где найти новые объемы буровзрывных работ? Что делать с построенными на трассе жилыми поселками, производственными базами, ремонтными мастерскими? Вопросы, вопросы, вопросы. Обвинив прежнее руководство МПС в нецелевом использовании средств, правительство РФ влепило нам своеобразную оплеуху, от которой мы не могли оправиться несколько лет. Конечно, выкарабкались, выстояли, выжили, но какой ценой! И главное — вернулись на место, обжитое нами в 2001-м и оставленное в 2002-м.

В октябре 2007 года, как известно, контрольный пакет акций ОАО «Эльгауголь» был приобретен компанией «Мечел» вместе с активами «Якутугля». Впервые в России работу по реализации такого грандиозного проекта, как разработка Эльгинского месторождения коксующегося угля, взяло на себя не государство, а частная компания. Одним из условий аукциона была достройка ветки Улак — Эльга. Для нас это стало важнейшей новостью уходящего 2007 года. А в феврале 2008-го компания «Мечел» подписала контракт с инжиниринговой корпорацией «Трансстрой», согласно которому стала генеральным подрядчиком проекта. Выполнение его было поручено Якутскому филиалу «Инжтрансстроя», нашему давнему партнеру.

— Все шесть лет вы жили в режиме томительного ожидания и в отличие от других компаний, ушедших с линии, охраняли технику и возведенные объекты, неся при этом колоссальные убытки. Верили в продолжение строительства?

— Мы были уверены, что стройка возобновится, поэтому и сохраняли производственную базу. И как следствие, одними из первых включились в строительный процесс. Потребности в энергоносителях возрастают с каждым годом, а мощности Нерюнгринского разреза не безграничны, рано или поздно придется осваивать Эльгинское месторождение. Так оно и получилось. 22 июня состоялось открытие начала строительства железной дороги от станции Улак. Торжественная церемония укладки «серебряного» звена состоялась на 62-м километре трассы, там, где остановилась укладка пути 30 декабря 2001 года.

— По объему работ и сроку их выполнения строительство этой линии является беспрецедентным. Такие темпы строительно-монтажных работ выдерживались только при строительстве БАМа. На ваш взгляд, они реальные?

— Я считаю, да! По условиям аукциона железная дорога должна быть построена к октябрю 2010 года. А первый уголь с Эльги планируется добыть в 2009-м. Перед строителями поставлены чрезвычайно сжатые сроки, в которые возможно уложиться, только применяя новые технологические решения и организационные мероприятия. Что мы и делаем. На трассе работают сегодня 45 буровых установок, девять из них высокопроизводительные импортные. Задействовано более ста пятидесяти мастеров своего дела во главе с опытнейшими начальниками участков Сергеем Лоншаковым и Михаилом Кералем.

Внедрение системы менеджмента качества применительно к производству буровых и взрывных работ, соответствующей требованиям ГОСТ Р ИСО 9001-2001 (ИСО 9001:2000), пересмотр технологического процесса в новых условиях производственной деятельности позволили нам добиться ощутимых результатов. Мы взрываем за месяц около одного миллиона кубометров грунтов самой различной категории. Но и таких объемов в скором времени будет недостаточно для завершения строительства линии в 2010 году. Надо укрупнять участки, и мы будем это делать, есть людские резервы, есть технические возможности. Сейчас наши силы сосредоточены на перегоне от 82 до136 километра трассы, где отсыпается земплотно под главный путь дороги. Впереди 180-й километр, на котором будут сконцентрированы основные мощности взрывников в первом полугодии 2009 года.

— Как взаимодействуют строители с заказчиком? Выполняет ли «Мечел» свои обязательства по финансированию проекта?

— В структуре холдинговой компании «Якутуголь» создана дирекция по разработке Эльгинского месторождения и строительству линии Улак — Эльга. Мы с ней сталкиваемся постольку поскольку, так как работаем в основном со своими подрядчиками — механизированными подразделениями, для которых и ведем буровзрывные работы. Их у нас более десяти. Они же, в свою очередь, взаимодействуют с корпорацией «Трансстрой», корпорация — с компанией «Мечел». Такая вот система финансовых потоков. Короче, все зависит от заказчика. К сожалению, приходится констатировать, что им нарушаются обязательства по своевременному финансированию проекта. Особенно ощутили строители безденежье в четвертом квартале прошлого года. Задолженность за выполненные объемы достигла значительной суммы. В связи с глобальным финансовым кризисом компания переживает не лучшие времена и тем не менее обещает не только полностью рассчитаться в ближайшее время, но и выделить необходимое количество средств для ритмичной работы в наступившем году. Хотелось бы верить, что так оно и будет.

— Горячая точка для взрывников — строительство нефтепровода «Восточная Сибирь — Тихий океан». Каков вклад Группы компаний в реализацию этого фантастического проекта?

— Траншейное взрывание оказалось для нас делом новым, и прежде чем приступить к буровзрывным действиям, мы провели серьезную подготовительную работу. Надо было отучить людей от стереотипа. Годами работая в карьерах, на выемках, вырабатывается свой стиль, свои подходы к происходящему. Они, как правило, одни и те же. На строительстве ВСТО с такими мерками нечего было делать. Переучились, освоились и за короткий срок проделали огромный объем работ. Только в этом году силами ООО «БСК-Взрывпром» и ООО «Магистраль» мы прошли взрывами около 400 километров трассы. Свои обязательства перед ЗАО «Краснодарстройтрансгаз» мы выполнили. Остались нерешенными только две проблемы: переход нефтепровода через довольно крупные реки Гилюй (Амурская область) и Алдан (Республика Саха (Якутия). Предстоит серьезнейшая работа и для нас, и для нефтяников. В январе мы приступили к реализации этих проектов.

— Надо полагать, что на этом не заканчивается сотрудничество Группы компаний «Взрывпром» со строителями нефтепроводной системы?

— Продолжаем осваивать участок Алдан — Олекминск, где работают буровые комплексы компании «БСК-Взрывпром». Полное отсутствие дорог в этом районе Якутии лишает нас возможности нормального обустройства вахтовых поселков, заброски людей и техники. И тем не менее таежные дебри не останавливают взрывников, мы выполняем договорные обязательства, в отличие от заказчика, постоянно задерживающего оплату выполненных работ.

— Чем еще памятен для вас ушедший 2008 год?

— В целом сложился он для нас удачно. Мы выросли и материально, и морально, и профессионально. Памятен прежде всего прекрасной работой всех компаний. Хочу остановиться на ООО «Магистраль», отметившем в 2008-м свое десятилетие. Ее буровые комплексы трудились на разных участках, но особенно по-ударному работали на реконструкции железнодорожной линии Карымская — Забайкальск. Бурильщики, взрывники, водители автомашин, доставляющие взрывчатые материалы, мастера показали там образцы трудового героизма. В сжатые сроки вместе с механизаторами ОАО «БАМстроймеханизация» они в буквальном смысле «разобрали» многокилометровую выемку объемом около четырех миллионов кубометров, глубина которой достигала 51 метра. Эти люди достойны похвалы и уважения!

В 2008 году мы активно начали наращивать мощности по производству щебеночной массы. Это совершенно новый вид деятельности для людей нашей профессии.

Созданное предприятие «Гранит-Магистраль» поставило на строительство федеральной автомобильной дороги Чита — Хабаровск 290 тысяч кубов щебенки. Мы полностью удовлетворили заявку заказчика. Учитывая огромные потребности в этом строительном материале в год ввода трассы в постоянную эксплуатацию, получен заказ на производство в 2009 году 700 тысяч кубов щебеночной смеси и 120 тысяч кубометров фракционного щебня.

Договорными обязательствами связались в уходящем году и с Геофизической службой Сибирского отделения Российской академии наук в лице Алтае-Саянского филиала. Выполнены взрывные работы при инженерно-сейсмических исследованиях участка строящегося Кузнецовского тоннеля на реконструкции железнодорожной линии Комсомольск — Советская Гавань. Намечается работа и на будущее — предстоит осуществить цикл взрывных работ на геофизическом профиле ряда районов Амурской области и Республики Саха (Якутия).

— Какие еще объекты будут находиться в поле зрения Группы компаний «Взрывпром» в новом году?

— Прежде всего, титул Томмот — Кердем — Нижний Бестях. На строительстве «железки» к Якутску задействован коллектив ООО «БСК-Взрывпром». Ведем буровзрывные работы на протяжении нескольких лет, продолжим и в будущем году. Темпы возведения важнейшей для республики дороги то возрастают, то падают, то совсем угасают. Мы, как и все строители, испытали немало сложностей, связанных с недостаточным финансированием. Теперь эта проблема разрешилась. На объединенный титул выделено 49 миллиардов рублей, из них 28 млрд — из федерального центра. Приятную новость мы получили в канун Нового года. Есть надежда на хорошую работу, по которой, честно говоря, соскучились.

Ждут наших буровых комплексов золотодобывающие прииски Якутии и Забайкалья. Вскрышу без буровзрывных работ в условиях Севера не осилишь.

Остались объемы и на нашей старейшей строительной площадке, каковой является автомобильная дорога «Амур» Чита — Хабаровск. Вместе с механизаторами необходимо привести в порядок ряд участков, до которых раньше не доходили руки строителей.

Появляется реальная возможность продолжить буровзрывные работы и в Забайкальском крае. Еще 30 ноября 2006 года правительство РФ утвердило инвестиционный проект компании «Норильский никель» по созданию транспортной инфраструктуры для освоения сырьевых ресурсов юго-востока тогдашней Читинской области. Проект предполагает строительство железнодорожной ветки Нарын — Лугокан. Общая стоимость строительства трассы оценивается в 167 миллиардов рублей. Бюджет строительства дороги складывается из средств инвестиционного фонда Российской Федерации — 69% и денег ОАО ГМК «Норильский никель» — 31%.

Мы с нетерпением ждали результатов конкурсной борьбы за право реализации этого проекта. И дождались. Федеральное агентство железнодорожного транспорта России объявило о том, что право строить участок железной дороги Нарын — Лугокан в Забайкальском крае предоставлено корпорации «Трансстрой». Речь идет об участке станция Нарын — разъезд Кутыкан протяженностью 295 километров. С корпорацией «Трансстрой» нас связывают давние деловые отношения, и мы не сомневались, что будем приглашены на стройку для выполнения буровзрывных работ. Так и случилось.

Беседу записал
Иван ШЕСТАК

Взрыв созидания