

# ЭКСПОРТНЫЙ ВАРИАНТ

## СОВЕТСКИМИ ТРАНСПОРТНЫМИ СТРОИТЕЛЯМИ ПОСТРОЕНЫ ДЕСЯТКИ ДОРОЖНЫХ И ИНФРАСТРУКТУРНЫХ ОБЪЕКТОВ ЗА РУБЕЖОМ. МАСТЕРСТВО И ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО РАБОТ КОМПАНИЙ «СО СТАЖЕМ» И СЕГОДНЯ НАХОДЯТ ПРИМЕНЕНИЕ НЕ ТОЛЬКО В РОССИИ, НО И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ. В СТРОИТЕЛЬСТВЕ В УСЛОВИЯХ ВЕЧНОЙ МЕРЗЛОТЫ У ОТЕЧЕСТВЕННЫХ КОМПАНИЙ ПРАКТИЧЕСКИ НЕТ КОНКУРЕНТОВ.

ОЛЬГА СОЛОМАТИНА



РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ УСПЕШНО РАБОТАЛИ ЗА РУБЕЖОМ. НА ФОТО: СКОРОСТНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА В СТАМБУЛЕ

**БИЛЕТ В ДВА КОНЦА** Российские транспортные строители по-прежнему конкурентоспособны на международных рынках. Если обратить внимание, именно в строительстве объектов дорожной и транспортной инфраструктуры в России не принимают участия иностранные застройщики — строят отечественные компании.

«Иностранных компаний практически нет, поскольку они не могут конкурировать с нашими строителями на российском рынке», — рассказывает Иван Кузнецов, генеральный директор корпорации «Трансстрой». — В России свои особые условия: правила строительства у нас сильно различаются в зависимости от климатической зоны. Не думаю, что в Якутии, к примеру, рискнет строить иностранная компания. У них нет опыта строительства в вечной мерзлоте. Это прерогатива России и американских компаний, строивших на Аляске».

Корпорация «Трансстрой» создала совместное предприятие в Омане, которое зарегистрировано в тендерном комитете королевства. Это позволяет участвовать на равных в тендерах на строительные проекты, которые проводятся в Омане.

«У них очень амбициозные проекты. В Омане хотят создать вторые Арабские Эмираты, поскольку жители всех стран Персидского залива ездят в Оман отдыхать. Летом в Омане достаточно комфортный климат и погода около 30 градусов тепла, тогда как во всех соседних странах в это время настоящее пекло — жара 60 градусов», — рассказывает Иван Кузнецов. — Поэтому оманцы хотят создать курортный оазис. Для этого нужно построить международный аэропорт, дороги, гостиницы и т. д. Они сейчас готовят проектные предложения. На проекты будут выделены серьезные инвестиции».

Корпорация «Трансстрой» планирует участвовать в строительстве в Омане. По словам Ивана Кузнецова, у них есть и другие зарубежные предложения: «У нас есть предложения по Ливии и Туркменистану, мы сейчас вышли на конкурс

в ряде международных тендеров в Латвии, Турции, Индии, Сирии, в частности на строительство железнодорожного терминала в порту Вентспилс и сооружение скоростной транспортной системы в Стамбуле.

Оман и Туркмения благодаря природным ископаемым чувствуют себя вполне комфортно и в условиях финансового кризиса. Более того, даже собираются выиграть за счет снижения стоимости стройматериалов и работ.

Надо сказать, что эти проекты не первый иностранный опыт корпорации.

**ВПЕРЕД В ПРОШЛОЕ** Со второй половины прошлого века Министерство транспортного строительства СССР много строило и за рубежом. Ежегодно реализовывалось до 100 контрактов по техническому содействию в странах Европы, Азии, Африки и Латинской Америки. Осуществлялось проектирование транспортных объектов, поставлялось оборудование и велось строительство объектов транспортного назначения в Сирии, Иране, Афганистане, Гвинее, Йемене, Китае, Вьетнаме, Чехословакии, Польше, Болгарии, Венгрии, на Кубе. В частности, около 2 тыс. км железных дорог реконструировано и построено в Сирии, Иране, Гвинее. В Афганистане сооружена сеть автомобильных дорог протяженностью 1,5 тыс. км. Проложена 800-километровая железнодорожная магистраль Гавана—Сантьяго-де-Куба. Построены крупные мостовые переходы через реку Янцзы в Китае и реку Красная во Вьетнаме. В Йемене сооружен морской порт в Адене. Оказано техническое содействие в строительстве метрополитенов в Праге, Варшаве, Софии и других городах мира.

После реорганизации Минтрансстрой превратился в корпорацию «Трансстрой», которая, сохранив лучшие кадры, опыт и технику, продолжала осуществлять масштабные проекты в сфере транспортного строительства в стране и за ее границами. Подтверждение тому — победы трансстроевцев

в ряде международных тендеров в Латвии, Турции, Индии, Сирии, в частности на строительство железнодорожного терминала в порту Вентспилс и сооружение скоростной транспортной системы в Стамбуле.

Корпорация «Трансстрой» самостоятельно осуществила работу по обновлению научной и нормативной базы, что открыло ей дорогу для применения лучших мировых технологий производства. В результате в 2001 году международный концерн TUV признал систему качества корпорации соответствующей требованиям международного стандарта ИСО-9001, а в 2003-м — по новой версии этого стандарта ISO-9001:2000.

Однако успех и востребованность на внешних рынках не всегда радуют транспортных строителей — многие с большим удовольствием работали бы на родине.

«Ситуацией кризиса можно было бы воспользоваться более дальновидно», — считает Александр Дудников, генеральный директор ОАО «Корпорация «Трансстрой-Восток». — Как подсказывает мировая история, Германия, Соединенные Штаты преодолевали кризисы за счет строительства инфраструктурных объектов, и в первую очередь автомобильных и железных дорог, привлекая к массовым работам, пусть и со сменой квалификации, но тем не менее производительной. Кризис заканчивается, а инфраструктура остается и будет востребована и через 10, и через 50 лет».

Тем более удивительными для многих участников рынка стали переговоры между правительствами России и Монголии о строительстве там российскими строителями железной дороги. «Возникает вопрос: зачем дарить такие элитные проекты, как строительство железной дороги, иностранным государствам, а это самый сложный технологический процесс, не сооружая при этом объектов у себя в стране? — удивляется Александр Дудников. — Тем более что не так уж и мно-

го этих производительных сил у нас в стране. Может, надо улучшить ситуацию здесь и сейчас, а потом по остаточному принципу в других странах?»

Вопрос совершенно не праздный, поскольку уже сегодня очевидно, что основные грузопотоки в этом веке будут вращаться в «треугольнике» США—Европа—Юго-Восточная Азия. Соответственно, возрастает значение России как сухопутного моста между Азией и Европой. Выстраиваются международные транспортные коридоры. Совершенно не лишне продлить их от Москвы до Нижнего Новгорода, Екатеринбурга и дальше по Транссибу и БАМу к Тихому океану. А от Санкт-Петербурга — на Архангельск—Карпогоры—Вендинга—Сыктывкар—Пермь и опять на Транссиб и БАМ. Они обеспечат выходы на Японию, Китай и Америку. Остается вопросом времени и соединение материка с островом Сахалин. Еще советские транспортные строители мечтали об осуществлении кажущегося сегодня совершенно фантастическим проекта — строительства полярной магистрали Салехард—Надым—Уренгой—Норильск—Хатанга—Тикси—Черский—Певек—мыс Дежнева. Ее протяженность — 6900 км. От мыса Дежнева рукой подать и до Аляски — через Берингов пролив. И тогда мы могли бы стать транзитной магистралью для половины мира. Что сложно переоценить. К примеру, власти маленькой Финляндии собирают с каждого транзитного грузовика за пребывание на территории страны €11 в сутки. «В среднем автовоз проводит на территории Финляндии не менее двух суток. А так как ежедневно до начала кризиса здесь находились не менее 1,3–1,4 тыс. российских грузовиков, их ежегодные расходы составляли около €5–5,5 млн», — подсчитывает Вадим Яхинсон, директор департамента логистики компании Majot. Соответственно, став транзитной страной, Россия тоже сможет неплохо зарабатывать. ■

**РОССИЙСКИЕ ТРАНСПОРТНЫЕ СТРОИТЕЛИ ПО-ПРЕЖНЕМУ СОСТАВЛЯЮТ КОНКУРЕНЦИЮ МЕЖДУНАРОДНЫМ КОМПАНИЯМ, ПОЭТОМУ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ ОБЪЕКТОВ ДОРОЖНОЙ И ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ В РОССИИ НЕ ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЯ ИНОСТРАННЫЕ ЗАСТРОЙЩИКИ**



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА