

# Новые горизонты «Трансюжстрой»



Участок Белгородской обьездной автомобильной дороги Разумное – Севрюково – Новосадовый

*ООО УК «Трансюжстрой» многие знают как опытного и надежного партнера, известного на всей территории России еще со времен строительства БАМа. В связи с успешной сдачей этой магистрали в эксплуатацию, а, следовательно, сокращением объёмов работ, ряд подразделений треста «Нижнеангарск-трансстрой» были передислоцированы в г. Белгород и на их базе в 1995 году создан «Трансюжстрой».*

Это одна из мощных многопрофильных компаний строительной сферы. В её состав входят более 20 организаций. Этот потенциал позволяет выполнять весь комплекс работ по строительству железных и автомобильных дорог, объектов промышленного и гражданского назначения от проектирования до сдачи объекта «под ключ».

О жизненном кредо компании и ее базовых ценностях, а также достигнутых в минувшем году рубежах и приоритетах в развитии на 2013-й мы побеседовали с **председателем совета директоров ООО УК «Трансюжстрой» заслуженным строителем России Анатолием Антиповым.**

**– Какие знаковые проекты удалось реализовать в минувшем году?**

– Уходящий год в целом выдался насыщенным положительными событиями и достижениями как в финансовом, так и в физическом выражениях. Заданный в феврале открытием интермодальной линии «Аэроэкспресс» Адлер – Аэропорт Сочи «сдаточный» темп сохранился до конца года. В результате сегодня закончены строительные работы по целой группе инфраструктурных объектов.

В середине года подразделения компании завершили строительство второго главного пути на перегонах от ст. Сочи до ст. Адлер, включая возведение Тоннеля №8 через мыс Видный длиной 120 погонных метров. Параллельно с этим активно продолжались работы по адаптации станций Дагомыс, Сочи, Мацеста и Хоста к использованию лицами с ограниченными физическими возможностями.

Следующим, введенным в эксплуатацию объектом, стал Грузовой двор №3 в Адлерском районе Сочи. Потребовалось уложить 700 м железнодорожного пути и 13 комплектов стрелочных переводов. Новый грузовой двор в первые же дни

своей работы позволил значительно увеличить объем принимаемых грузов для возведения спортивных и инфраструктурных объектов Олимпиады.

В сентябре состоялось очередное торжественное событие – укладка промежуточного звена железнодорожного полотна на 29-м километре совмещенной (автомобильной и железной) дороги Адлер – горноклиматический курорт Альпика-Сервис, что ознаменовало готовность половины протяженности объекта. Работа осложнялась стесненными условиями тоннеля и горного ландшафта, но коллектив справился с ней достойно.

В торжественном мероприятии приняли участие старший вице-президент ОАО «РЖД» Вадим Михайлов, вице-президент ОАО «РЖД» Олег Тони, начальник ДКРС-Сочи ОАО «РЖД» Евгений Солнцев, а также старший вице-президент Оргкомитета «Сочи-2014» Сергей Суханов, который подчеркнул в своей речи: «Это работа, которую трудно переоценить. Если бы не было этой дороги, Олимпиада в Сочи была бы под угрозой. Сегодня мы видим, что наши российские строители и железные дороги – лучшие в мире», – сказал он.

Очередной введенный в эксплуатацию Олимпийский объект – депо на Северо-Кавказской железной дороге для технического обслуживания электропоездов «Дезиро» ст. Адлер. Оно позволит обслуживать 38 электропоездов «Ласточка» (Desiro), которые будут перевозить пассажиров во время проведения Олимпийских игр в Сочи в 2014 году, а также в постолимпийский период.

Не сбавляя темпа, подразделения компании продолжали выполнять работы по строительству дороги к Олимпийской вершине», и уже в конце ноября железнодорожные пути на всем протяжении «совмещенки» были практически готовы. И хотя на окончание всего комплек-

са работ по путевому хозяйству Олимпийских объектов у нас есть еще год, компания уже выполнила свыше 70% от запланированных по всем титулам объемов. Проверить результаты сделанного прибыли представители руководства ОАО «РЖД» – вице-президенты Олег Тони и Александр Бобрешов. Впервые по железнодорожному пути рабочая группа добралась до станции Эсто-Садок, на которой уже завершались отделочные и пусконаладочные работы. Возводили ее, по сути дела, с нуля: построили основное здание вокзального комплекса общей площадью 9 039 м<sup>2</sup>, две пассажирские платформы длиной 168 метров. Общий объем выполненных земляных работ – 107 тыс. м<sup>3</sup>. Комплекс оборудован лифтами, эскалаторами и адаптирован для использования лицами с ограниченными физическими возможностями. Помещения вокзала вмещают до 500 пассажиров одновременно. Прогнозируемый пассажиропоток в период Олимпиады – 8,5 тысяч человек в час, в постолимпийский период – 7,5 тысяч человек в час, так что без большого вокзала не обойтись.

Высокая делегация посетила также самый последний пункт совмещенной (автомобильной и железной) дороги – вокзальный комплекс станции «Альпика-Сервис», который практически полностью возведен. В настоящее время ведется монтаж оборудования.

**– Можно сказать, что осмотр результатов работ по возведению объектов транспортной инфраструктуры Олимпиады Президентом РФ Владимиром Путиным в начале декабря стал для коллектива «Трансюжстрой» своеобразным экзаменом. Удовлетворены ли Вы его результатом?**

– Как и положено, при сдаче любого экзамена, конечно, волновались. Глава государства проехал по новой ветке железной дороги от Сочи до Красной Поляны, подробно осмотрел готовую к

вводу в эксплуатацию станцию Эсто-Садок. Президент остался доволен ходом строительства объектов транспортной инфраструктуры Сочи. Проезжая в одном из тоннелей дорожного комплекса, Владимир Путин отметил: «Соединение в одном тоннеле железнодорожной и автомобильной дороги делает проект уникальным. Такое сочетание нечасто используется в других частях света, но у нас это эффективно. Завершающая стадия самая важная и ответственная», – подчеркнул Владимир Путин – «главное не потеряться, дотянуть до конца каждую точку в нашем большом общем деле».

Мы удовлетворены тем, что основная целевая задача компании в 2012 году выполнена – на Красную поляну уложен железнодорожный путь.

Но год увенчался не только успехами на Олимпийской стройке. Наши подразделения показали неплохие результаты и на остальных объектах. Прежде всего, стоит отметить крупнейший из них – «Организация интермодальных перевозок от железнодорожной станции Казань до международного аэропорта «Казань», который сейчас в ранге сдаточного. ООО УК «Трансюжстрой» впервые работает на татарской земле – и сразу с таким беспрецедентным проектом. Уникальность линии Аэро-экспресс в Казани состоит не только в сжатых сроках строительства, но и в объектах, которые необходимо было возвести. Выполнение строительно-монтажных работ началось в июне 2011 года. По требованию заказчика нормативные сроки строительства были сокращены на четверть. Осуществить такие изменения в графике удалось благодаря применению новых технологических решений в строительстве.

Реконструирован вокзал ст. Казань, возведен надземный пешеходный переход, уложены приемо-отправочные пути для электропоезда «Ласточка», возведен перегон и терминал «Аэроэкспресс» в аэропорту. Сам терминал включает в себя все необходимые сооружения и приспособления для постоянного приема пассажиров, в том числе и с ограниченными физическими возможностями. Нельзя не отметить эстакаду, длиной более 1300 метров, заходящую в железнодорожный терминал здания аэровокзала.

Поезд «Ласточка», на котором инспектирующая комиссия испытывала новый железнодорожный путь, смог без труда набрать заданную проектную скорость в 120 км/ч, что свидетельствует о качественном выполнении работ. Официальная церемония открытия интермодальной линии состоится в первом квартале 2013 года.

Уверенный темп выполнения работ на объектах Северо-Кавказской и Приволжской железных дорог также сохранен: за 2012 год введены в эксплуатацию два крупных перегона в Волгоградской и Ростовской областях, в рамках возведения которых выполнены большие объемы земляных работ, построено значительное количество искусственных сооружений.