

ОАО «Тоннельный отряд № 44» РЕПУТАЦИЯ ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ КАЧЕСТВОМ

Наш собеседник – генеральный директор предприятия **Леван Васильевич ГОГЛИДЗЕ**

Беседовал Олег ПУЛЯ
Фото Леонид АНИСИМОВ

< Леван Васильевич, ОАО «Тоннельный отряд № 44» родом из прекрасного курортного города – у него сочинская «прописка», там расположен главный офис предприятия. Расскажите об истории возглавляемой вами компании.

История эта началась еще во времена СССР. Тоннельный отряд № 44 был создан по приказу министра транспортного строительства в конце 1988 года для строи-

тельства обьездной дороги Новороссийск – Тбилиси – Баку на участке в обход города Сочи. Мы входили тогда в систему «Главтоннельметростроя», подчиненную Министерству транспортного строительства СССР. Строительство дороги вокруг города-курорта началось с большим размахом и продолжалось до 1991–1992 годов. Но за распадом СССР последовал экономический кризис, и работы были приостановлены. В 1992-м Тоннель-



Краснополянский тоннель, открытие которого состоялось 14 августа 2005 года



ный отряд № 44 прошел процесс акционирования. Это время оказалось самым трудным, необходимо было сохранить профессиональный коллектив, обеспечив его работой.

< И вы решили перебросить производственные силы компании в Москву?

В начале 1990-х основные силы компании действительно удалось перебросить в Москву. Тоннельный отряд № 44 сразу включился в строительный процесс столицы, работал на объектах «Метрострой» и Корпорации «Трансстрой». Были построены перегонные тоннели «Кожуховская» – «Печатники», «Пражская» – «Россошанская», «Люблино» – «Братиславская» – «Марьино», «Красногвардейская» – «Братеево». Наша компания участвовала в строительстве ТРЦ на Манежной площади, в реконструкции исторического комплекса «Гостиный Двор», не говоря уже о Лефортовском тоннеле. Сейчас мы много работаем в самых разных регионах России, а не так давно многих это удивляло: вы же из Сочи – дескать, где Сочи, а где тоннелестроительное производство. Но сейчас, когда в нашем городе-курорте сконцентрирована проходческая мощь сразу нескольких компаний и слава о них пошла по всей стране, уже привыкли к тому, что Сочи – не только море, пальмы и пляжи!

< Леван Васильевич, какие из региональных проектов вам вспоминаются как самые важные и сложные?

Если на просторах России в условиях жесткой конкуренции нашей компании доставались крупные подряды, то дело не в случайной удаче, а в подтвержденном профессионализме, высоком потенциале предприятия.

Наши специалисты трудятся на крупных объектах в Москве и Московской области, Санкт-Петербурге, Казани, Калининграде, Сочи – везде, где востребованы их высокая квалификация, опыт сложнейших строительных работ.

Все без исключения объекты, которые мы строим, в равной мере важны. У нас единый подход в отношении качества и сроков строительства: от метро в Казани до последней подпорной стенки на участке дороги – все должно быть выполнено с надлежащим качеством и в оговоренные сроки. Репутацией компании мы очень дорожим.

Но если вспоминать самые сложные объекты... Конечно, это реконструкция федеральной автодороги Адлер – Красная Поляна. Стройка там шла в сложнейших горных условиях, при сейсмичности 9 баллов. Но построенная нами трасса соответствует всем мировым стандартам. Автодорога полностью обновилась, возведены три новых моста и инженерный корпус плюс построен самый протяженный в европейской России Кепшинский тоннель длиной более 2,5 км, уникальный и своим уровнем безопасности – там есть все необходимые средства пожаротушения и дымоудаления, предусмотрены карманы для отгона аварийных машин, есть две поперечные штольни с освещением и притоком воздуха для экстренной эвакуации людей на поверхность, а с мониторов диспетчерского пульта тоннель просматривается по всей длине.

Реконструированная автотрасса открывает массу новых возможностей для развития курорта Красная Поляна, туризма и горнолыжного спорта. Если дороги в регионе будут соответствовать современным требованиям, это неминуемо даст толчок развитию всей инфраструктуры Черноморского побережья.

Другим сложным объектом стала автодорога Джубга – Сочи на участке в обход центра курорта. Там построены три тоннеля общей длиной более километра, возведены эстакады и мосты протяженностью 2200 метров.

Отмечу станцию «Кремлевская» Казанского метрополитена – эту стройку мы завершили как раз к празднику 1000-летия Казани.

Тоннельный отряд № 44 работал и на объектах международного значения – например, на строительстве газопровода «Голубой поток» между Россией и Турцией. Компания выполняла работы по строительству инженерных сооружений, а рельеф местности там непростой, чего стоили одни оползневые участки от Горячего Ключа до города Туапсе!

Все эти объекты были и сложными, и значимыми, и престижными. И трудности возникали не только технические... Иногда в связи с задержками финансирования заказчиком мы работали за счет собственных оборотных средств. Или в авральном режиме корректировали графики строительства в связи с необходимостью внепланового или досрочного освоения внезапно выделенных средств. Но, как правило, сложности мы преодолевали в рабочем порядке.

< В августе 2005-го отметила 1000-летие Казань. Не могли бы вы подробнее рассказать об уникальном подарке, который город получил к юбилею от ОАО «Тоннельный отряд № 44»?

Столица Татарстана сейчас переживает настоящий бум реконструкции. И метро в Казани больше, чем метро: возводится новое жилье, и, следовательно,

Собственный офисный центр в Сочи



растет интенсивность пассажирских перевозок. Казанский метрополитен должен был стать первым российским метро нового тысячелетия, он замыслился как самый технически совершенный на всем постсоветском пространстве.

Тоннельный отряд № 44 выполнил гигантский объем работ – только в начале строительства строителями было вывезено 117 000 кубометров грунта, для укрепления котлована забурено более 16 000 погонных метров свай. И работали мы практически в круглосуточном режиме.

В первый участок новой подземки вошли только пять станций – «Горки», «Аметьево», «Суконная слобода», «Площадь Тукая», «Кремлевская». Специалистам Тоннельного отряда № 44 доверили строительство станции «Кремлевская», там наша организация работала в качестве генерального субподрядчика. Это самая большая и красивая станция. Ее длина 314 метров, у нее пять входов, четыре эскалатора, просторные вестибюли. Очень интересно внутреннее архитектурное убранство – за эту часть работ тоже полностью отвечали мы.

Станция строилась в историческом центре Казани. Рядом со стройплощадкой находились церковь и женский монастырь, чуть дальше – православная библиотека. На другой стороне улицы – здания Архива республики, музея, Национальной академии, причем почти все они имеют историческую ценность, охраняются государством. Так что разворачивать строительство пришлось буквально на пяточке. Да и проходка шла в сложных условиях: мы встретились с так называемыми пlyingунами – подземными грязевыми реками. Обычно в таких случаях прибегают к вымораживанию грунта, но мы обошлись с помощью других технологий.

27 августа 2005 года Казанское метро открылось, по нему пошли первые поезда – и это был праздник не только для столицы Татарстана, но и для всех наших специалистов!

< Леван Васильевич, вы можете назвать предприятия и организации, которые стали самыми крупными заказчиками компании? Наверное, многие из них уже можно отнести к разряду постоянных?

В первую очередь это Корпорация «Трансстрой», дирекция Федерального дорожного агентства по строительству и реконструкции автодорог Черноморского побережья, «Казметрострой» и некоторые другие.

< А как сейчас с конкуренцией на рынке транспортного строительства? И что принимается во внимание при проведении тендеров?

Строительный рынок на подъеме. Высокий спрос рождает предложение – так что высокая конкуренция неизбежна. Но это только плюс, нашей компании конкуренция помогает выдерживать неизменно высокое качество работ.

Если же говорить о тендерах, то главное там – это оптимальное соотношение цены и качества работ, предлагаемых подрядчиком. Очевидно, общество и бизнес сделали выводы из печального опыта всевозможных аварий, связанных с плохим качеством строительства, и большинство заказчиков не забывают, что скупой платит дважды. Сейчас для заказчика имеют значение авторитет и опыт, производственная и финансовая база, а главное – профессионализм и высокая квалификация подрядчика.



Казанский метрополитен, станция «Кремлевская»



< Наверное, в вашей компании разработана соответствующая система повышения качества строительных работ?

Начнем с того, что созданная в ОАО «Тоннельный отряд № 44» еще в 2000 году система качества дважды прошла проверку в органе сертификации TUV CERT в Германии, и в 2001 году мы получили сертификат на соответствие требованиям международного стандарта ISO 9000, а весной 2006-го – сертификат на соответствие требованиям ГОСТ Р ISO 9001:2000.

Но во всем, что касается качества, нельзя стоять на месте и, получив сертификаты, почитать на лаврах. В нашей компании проводится входной контроль материалов, изделий и проектно-сметной документации, операционный контроль качества строительных работ, приемочный контроль выполненных работ, инспекционный контроль за ходом выполнения работ.

Мы строим тоннели, автодороги, метрополитены, мосты, и качество строительства для нашего предприятия – стратегический приоритет.

Например, у нас работают первоклассные специалисты с хорошей школой гидротехнического строительства – на их счету сооружение в Грузии электростанций Ингури ГЭС и Худони ГЭС, а также перевальная Транскавказская дорога, тоннели и виадуки. Еще скажу, что мы первыми освоили метод бестраншейной прокладки трубопроводов. В условиях плотной застройки этот метод незаменим, его можно использовать под домами и водными преградами. Тоннельный отряд № 44 в числе первых применил метод микротоннелирования при строительстве подземных сооружений и освоил технологию прокладки тоннелей среднего и мелкого залегания, которая позволяет сооружать тоннели под транспортными магистралями, не вскрывая поверхность. Причем по этой технологии наши специалисты прошли обучение в Германии.

< При неизменном качестве работ многие сложные объекты Тоннельный отряд № 44 возводит темпами, превышающими нормативные...

Большинство работ действительно необходимо выполнять в сжатые сроки. В Москве движение транспорта остановить просто невозможно, строителям приходится работать буквально под колесами и при этом возводить не только быстро, но и качественно. У многомиллионной столицы очень насыщенное подземное пространство, и мы стараемся работать с ювелирной точностью. Тоннельный отряд № 44 одним из первых в России применил уникальное оборудование – микротоннельный проходческий щит немецкой компании Herrenknecht. Благодаря ему построены тоннели под железнодорожными путями в сложных условиях непрерывающегося движения.

< А какие из московских объектов вы бы назвали основными?

Для начала я назвал бы строительство одного из самых сложных участков Третьего транспортного кольца – Лефортовского тоннеля, который стал для нас настоящим экзаменом на зрелость. Там мы уложили более 85 000 кубометров бетона, более 10 000 тонн арматуры, пробурили более 5 км буросекущих свай. Работали в круглосуточном режиме, рядом с прославленными трансстройцами Мостоотрядом № 19 и ЗАО «Трансмонолит», учились друг у друга...

Технологию микротоннелирования мы использовали и в более масштабном проекте – при строительстве тоннеля под железнодорожными путями на пересечении Волоколамского шоссе с улицей Свободы. Тоннель шириной 9 метров, построенный близ Лужнецкого проезда, был просто репетицией по сравнению с масштабами сооружения, возведенного в районе Волоколамского шоссе. К объектам такого масштаба можно отнести станции метро «Москва-Сити» и метро.

И, конечно, это подземный терминал в московском аэропорту «Внуково». Перед строителями поставлена ясная и четкая задача – в кратчайшие сроки создать в Москве современный аэропорт международного класса, не имеющий аналогов в России. «Внуково» будет не просто одним из крупнейших аэропортов столицы, способным принять до 20 миллионов пассажиров в год, но и ведущим транзитным авиатранспортным узлом Европы и Азии.

Хочется отметить, что темпы строительства подземного терминала во «Внуково» побили все рекорды – работы выполнены всего за семь месяцев! В состав нового терминала входят платформенная часть общей площадью более 2000 кв. м, вестибюль, пешеходный переход, кассовый зал, диспетчерский пункт. Теперь, когда подземный железнодорожный терминал сдан в эксплуатацию, можно смело сказать: аэропорт «Внуково» обеспечен самой разветвленной и высокотехнологичной сетью транспортных коммуникаций среди аэропортов московского авиаузла.

< Леван Васильевич, не назовете объекты, на которых Тоннельный отряд № 44 работает сегодня?

Компания работает в самых разных регионах России, и спектр объектов очень широк. Назову основные:

- Реконструкция Боровского шоссе от поселка Внуково до Киевского шоссе;
- Железнодорожная ветка от станции «Аэропорт «Внуково» до Аэровокзала и подземный терминал;
- Строительство пожарного депо в аэропорту «Внуково»;
- Реконструкция Ленинградского проспекта от улицы Беговая до метро «Сокол»;
- Митино-Строгинская линия Московского метро, сооружение станции «Славянский бульвар»;
- Комплекс правительственных зданий в деловом центре «Москва-Сити»;
- Магистральный коллектор («Москва-Сити»);
- Первая и вторая очереди строительства международного терминала в аэропорту «Внуково»;
- Станция «Проспект Победы» Казанского метро;
- Капитальный ремонт причала № 17 Новороссийского морского торгового порта.

Коллектив ОАО «Тоннельный отряд № 44» не боится участвовать в честной конкурентной борьбе на рынке. Здесь работают профессионалы, которые привыкли брать ответственность на себя. Основная задача предприятия – развиваться дальше во имя процветания Москвы, других регионов России. Гарантия успеха – поддержка мощной Корпорации «Трансстрой», надежность и качество.

Разрешите, Леван Васильевич, в преддверии вашего профессионального праздника – Дня строителя – пожелать Тоннельному отряду № 44 и далее успешно двигаться вперед!