

ЗАО «Трансмонолит»

У НАС НЕТ КОНКУРЕНТОВ – ЕСТЬ НАДЕЖНЫЕ ПАРТНЕРЫ

Наш собеседник – генеральный директор компании **Владимир Борисович ГУРОВ**

Беседовал Олег ПУЛЯ
Фото Леонид АНИСИМОВ

< Владимир Борисович, не могли бы вы рассказать об истории вашей компании?

История компании началась 10 лет назад – именно тогда, 17 июня 1997 года, в качестве дочернего предприятия Корпорации «Трансстрой» было образовано закрытое акционерное общество «Трансмонолит». Основной причиной этого стали быстро возрастающие объемы и темпы строительства транспортных сооружений в Москве.

Два года – в том числе и сложный для всей страны 1998-й – ушли на становление «Трансмонолита» как самостоятельной компании. Первым генеральным директором нашего ЗАО стал Борис Михайлович Мурашов, при нем организация, делала первые шаги – тогда мы в основном выполняли функции генерального подряда и оказывали инжиниринговые услуги другим подрядным организациям.

В 1999 году пост генерального директора занял первый вице-президент Корпорации «Трансстрой» Владимир Львович Шварцман, и при нем наша компания начала стремительно набирать авторитет на строительном рынке столицы. Основным направлением ЗАО «Трансмонолит» наряду с генподрядом стало выполнение заказов собственными силами – для этого были сформированы



два филиала, постепенно завоевавшие доверие заказчиков и других подрядных организаций своим профессиональным подходом к выполнению любой поставленной задачи. В числе наиболее значительных наших работ могу отметить объекты на Третьем транспортном кольце, например Гагаринскую транспортную развязку, а чуть позже мы начали строительство одного из самых сложных участков Третьего транспортного – Лефортовского автодорожного тоннеля глубокого заложения.

В этот период «Трансмонолит» построил собственную базу, мы значительно пополнили парк строительной техники, освоили новые, самые прогрессивные технологии в области строительства... Могу добавить, что темпы развития нашей компании, набранные под руководством Шварцмана, мы сохраняем и в настоящее время.

Сейчас ЗАО «Трансмонолит» имеет три филиала, и в тесном взаимодействии друг с другом они в состоянии решить любую задачу по строительству самых сложных и ответственных объектов.

Добавлю, что инженерно-техническая служба ЗАО «Трансмонолит» оснащена новейшим компьютерным оборудованием и самым совершенным программным обеспечением – это позволяет решать на высочайшем уровне все вопросы инженерной подготовки.

У нашей компании имеются лицензии на инженерные изыскания, на проектирование и строительство зданий и сооружений I и II уровней ответственности, лицензия на маркшейдерские работы. Так что ЗАО «Трансмонолит» может успешно выполнять весь комплекс строительных работ.

< Судя по всему, спектр работ, выполняемых вашей компанией, очень разнообразен. И строительство мостов и тоннелей – только начало списка...

Да, конечно. Основные направления производственной деятельности «Трансмонолита» – возведение сооружений из монолитного железобетона в мосто- и тоннелестроении, а также строительство дорог, подземных инженерных сооружений, промышленно-гражданских объектов. Мы выполняем и такие специальные, технически сложные работы в грунтах, как крепление котлованов методом «стена в грунте», буросекущими и бурокасательными сваями, погружение забивных свай и шпунта, бурение, укрепление грунтов основания фундаментов и многие другие виды работ.

< Расскажите, пожалуйста, какова на сегодня структура компании.

Сейчас ЗАО «Трансмонолит», как я уже упоминал, имеет три филиала. Основные направления деятельности Филиала № 1 –



ГУРОВ Владимир Борисович

*Генеральный директор ЗАО «Трансмонолит»
Первый заместитель генерального директора
ОАО «Корпорация «Трансстрой»*

Владимир Борисович Гуров родился в 1953 году в пос. Подрезково Химкинского района Московской области.

В 1975 году он окончил МИИТ по специальности «Мосты и тоннели». Инженер путей сообщения – строитель.

С 1975 по 1979 год – мастер, сменный инженер на подземных работах СМУ № 7 «Метростроя».

С 1979 по 1981 год служил в Советской армии.

С 1981 по 1991 год – сменный инженер, начальник участка, главный инженер, начальник СМУ № 7 «Метростроя».

С 1991 по 1992 год – главный инженер Хозрасчетного объединения № 1 СП «Стройсервис».

С 1992 по 1995 год – технический директор АО «Интеллектсервис».

С 1995 по 1997 год – главный инженер ТОО «Владес».

С 1997 по 2001 год – главный инженер ООО «Лесст».

С 2001 по 2005 год – генеральный директор ЗАО «Спецтрансмонолит».

С 2005 года – первый заместитель генерального директора ОАО «Корпорация «Трансстрой», генеральный директор ЗАО «Трансмонолит».

Под непосредственным руководством В.Б. Гурова построены перегонные тоннели, пристанционные сооружения и станции Московского метрополитена «Чеховская», «Пушкинская», «Третьяковская», «Дмитровская». Под началом Гурова ЗАО «Спецтрансмонолит» участвовало в реконструкции станции метро «Воробьевы горы», в строительстве Гагаринского и Лефортовского тоннелей, монорельсовой дороги, тоннеля в Серебряном Бору, в укреплении фундамента здания ЦВЗ «Манеж», в сооружении завода по оцинкованию металлоконструкций в Туле. Во главе ЗАО «Трансмонолит» Гуров руководил строительством транспортной развязки на пересечении Третьего малого и Третьего большого транспортного кольца с Краснопресненским проспектом, искусственных сооружений при реконструкции Киевского и Боровского шоссе, улицы Центральной в пос. Внуково и подъездов к аэровокзалу. Участвует в развитии комплекса аэропорта «Внуково».

В.Б. Гуров награжден медалью «В память 850-летия Москвы», знаком «Ветеран труда». Почетный транспортный строитель. Почетный строитель России. В.Б. Гуров стал победителем Десятого юбилейного Московского конкурса «Менеджер года-2006» в номинации «Строительство». Конкурс проводится Международной академией менеджмента и Вольным экономическим обществом России при поддержке Правительства Москвы среди руководителей высшего звена предприятий различных отраслей промышленности, строительства, торговли, сферы образования и культуры.

монолитный железобетон в мосто- и тоннелестроении, монтаж металлоконструкций, возведение промышленных и гражданских объектов. Среди законченных объектов Филиала № 1 могу отметить, например, офисное 16-этажное здание Корпорации «Трансстрой» общей площадью почти 13 000 кв. метров (ул. Кольская, д. 2), участок внутригородской кольцевой магистрали длиной более 160 метров от площади Проломной заставы до шоссе Энтузиастов, Нижегородскую эстакаду, Краснопресненскую эстакаду, сооружение плиты проезжей части Лефортовского тоннеля, мосты, эстакады и тоннели на Боровском шоссе. Коллектив Филиала № 1 также успешно осваивает новые для себя строительные направления – ему было доверено строительство электродепо для парковки и ремонта подвижного состава такой достопримечательности столицы, как Московская монорельсовая транспортная система.

Основными направлениями деятельности Филиала № 2 являются специализированные работы с использованием крупной строительной техники (буросекущие и буронабивные сваи, буровые работы любой сложности), а также обслуживание и ремонт автомобильной и строительной техники организации, производство металлоконструкций для строительства объектов подряда ЗАО «Трансмонолит».

Направления деятельности Филиала № 3 – возведение конструкций из монолитного и сборного железобетона в мосто- и тоннелестроении, специализированные работы по устройству «стены в грунте» и буронабивных свай, возведение несущих и ограждающих конструкций зданий и сооружений. Это наш филиал, например, строил автодорожный и железнодорожный тоннели под Ленинским проспектом, улицей Вавилова и железнодорожными путями (Гагаринская транспортная развязка), порталную часть Лефортовского тоннеля, эстакады и мосты на Киевском и Боровском шоссе, Внуковскую транспортную развязку. Есть у филиала и зарубежные объекты – это, например, реконструкция автодороги Киев – Одесса на Украине. К особо значимым объектам, возведенным Филиалом № 1 «Трансмонолита», я отношу и первый 60-метровый монолитный мост в Умани. Его уникальность в том, что впервые на Украине мост возводился по самой новейшей технологии, из монолитного железобетона. Специалисты ком-

пании «Трансмонолит» предпочли именно этот метод, так как бетонирование армированных конструкций прямо на месте возведения значительно удешевляет строительство, к тому же монолитные мосты смогут выдерживать большие транспортные нагрузки.

С полным правом могу сказать, что любой из возведенных ЗАО «Трансмонолит» объектов – это результат напряженной профессиональной работы всего коллектива нашей компании, и мы можем гордиться каждым из них.

< Владимир Борисович, не могли бы вы рассказать о производственной базе и техническом оснащении ЗАО «Трансмонолит»?

У нашей компании имеются производственные и складские базы в ближнем Подмосковье – без них просто не удалось бы своевременно снабжать строительные участки всеми необходимыми материалами и конструкциями.

Начну с базы в селе Акулово в Одинцовском районе Московской области. Мы ввели ее в строй в 2003 году, и это самая крупная наша база. Ее общая площадь 20 000 кв. м, площадь производственных и складских помещений – 10 000 кв. м, производительность – до 600 тонн металлоконструкций в месяц.

Затем – база в Люберцах. Там имеется цех по производству металлоконструкций и цех по обслуживанию и ремонту строительной техники. Общая площадь базы более 10 000 кв. м, площадь производственных и складских помещений – более 9000 кв. м, производительность – до 400 тонн металлоконструкций в месяц.

Обе базы укомплектованы современными станками и оборудованием, на котором работают квалифицированные специалисты.

Что касается техники, то для высокотехнологичного и качественного строительства «Трансмонолит» имеет обширный парк современной строительной техники и автотранспорта, насчитывающий более 250 единиц. Перечислю только основные позиции:

- 8 буровых установок;
- 2 установки для сооружения «стены в грунте»;
- 21 автокран грузоподъемностью до 100 тонн;
- 8 башенных кранов;
- 3 крана на гусеничном ходу грузоподъемностью до 25 тонн;
- 9 автобетононасосов;
- 14 автобетоносмесителей;
- 38 погрузчиков, а также большой парк автомобильной техники.

Основные производители нашей строительной техники – это такие известные и отлично зарекомендовавшие себя фирмы, как Bauer, Liebherr, Komatsu, Putzmeister, Volvo, Chifa, JCB, Delmag, а также хорошо знакомые всем отечественным строителям МАЗ и КАМАЗ. Парк строительной техники постоянно расширяется и обновляется, а механизаторы и работники, связанные с ее эксплуатацией и обслуживанием, регулярно проходят обучение для повышения квалификации.

< В наше время для любой серьезной компании немалое значение имеют кадровая и внутренняя социальная политика, охрана труда. Какое внимание в ЗАО «Трансмонолит» уделяется этим вопросам?

Кадровая политика «Трансмонолита» предусматривает максимально полное использование трудового потенциала работников, постоянное освоение ими новых знаний и приобретение навыков для выполнения самых сложных производственных задач.

Всего в нашей компании трудится более 2800 человек, и 400 из них – инженеры, подготовленные на самом современном уровне. Этого мы добились путем периодического обучения специалистов на курсах повышения квалификации и переподготовки кадров и их сертификации в учебных центрах. Многие специалисты, чтобы соответствовать современному уровню, регулярно проходят стажировки за рубежом. Кроме того, мы активно сотрудничаем с учебными заведениями, которые на договорной основе занимаются подготовкой специалистов любого уровня. Когда молодые ребята после окончания учебного заведения приходят к нам в «Трансмонолит», они вступают в Совет молодых специалистов ООО «Группа компаний «Трансстрой». Причем все это не «для галочки» – совет занимается организацией досуга и отдыха, проведением конкурсов и т.п., и наша молодежь не подводит, принимает самое активное участие во всех направлениях его деятельности. Совет оказывает молодым содействие в адаптации, профессиональном росте и повышении квалификации.

Что же касается внутренней социальной политики, то, во-первых, в нашей компании строго придерживаются всех норм трудового законодательства. Разумеется, сюда входит и медицинское страхование, и пенсионное обеспечение – для этого «Трансмонолит» сотрудничает со страховой компанией «Гефест». К постоянным статьям расходов «Трансмонолита» также относятся затраты на питание и медицинское обслуживание. Во-вторых, сотрудники нашей компании имеют возможность отдыхать в санаториях, на курортах. В-третьих, мы стараемся решать и жилищные проблемы работников. Например, выступая как генподрядчик при строительстве в подмосковных Мытищах 12-этажного жилого дома повышенной комфортности (общая площадь 5800 кв. м, подземная автостоянка на 77 машино-мест), сданного в 2006 году, компания «Трансмонолит» 30% жилплощади в новостройке предоставила своим сотрудникам.

И, наконец, об охране труда. Начну с одного показателя, который говорит о многом: при постоянно возрастающей численности работников в ЗАО «Трансмонолит» снижается уровень профессиональных заболеваний и травматизма – сейчас в нашей организации уровень травматизма в три раза ниже среднеотраслевого показателя. В 2004 году компанией получен сертификат соответствия работ по охране труда (сертификат безопасности). Создана постоянно действующая аттестационная комиссия по охране



труда, безопасной работе с грузоподъемными механизмами, по правилам безопасности при строительстве подземных сооружений, по аттестации электро- и газосварщиков. Проводятся мероприятия по созданию здоровых и безопасных условий труда, обеспечению рабочих спецодеждой и средствами индивидуальной и коллективной защиты от воздействия вредных производственных факторов. В нашем офисе оборудован кабинет по охране труда, оснащенный всей необходимой литературой, видеофильмами по охране труда и тренажерами по оказанию первой медицинской помощи. К тому же мы постоянно осуществляем страхование от несчастных случаев на производстве и профзаболеваний. Ну и в заключение этой темы добавлю, что по итогам проверки КАССРГ «Трансмонолиту» присвоен самый низкий класс риска.

< Владимир Борисович, говоря о вашей компании, нельзя не отметить, что объекты практически любой сложности в последние годы сооружаются очень высокими темпами. Как при этом удается держаться на высоте, обеспечивая отличное качество выполняемых работ? Поделитесь секретами успеха!

Действительно, сейчас практически все работы необходимо проводить в сжатые сроки, поставленные правительствами Москвы и Московской области, причем без ущерба качеству.

И тут особых секретов нет. Мы дочерняя организация Корпорации «Трансстрой», и многие ответственные объекты построены и сданы при участии специалистов Корпорации – одной из крупнейших в России строительных компаний с колоссальным опытом реализации самых сложных комплексных проектов. А философия компании «Трансмонолит» – это четкое выполнение взятых на себя обязательств, в минимальные сроки и при максимальном качестве. Для этого у нашей компании есть все: солидный многолетний опыт работы, новейшая техника – и, самое главное, надежные, высокопрофессиональные кадры. При этом, как я уже говорил, все служащие компании, от рабочего до инженера, продолжают повышать свои навыки и мастерство. Существует и практика обмена опытом – наша компания приглашает из-за границы ведущих специалистов в своей области.

Добавлю, что на всех стадиях строительства неукоснительно соблюдаются требования экологической безопасности.

Качество работ зависит и от технического оснащения предприятия. Чтобы обеспечить ЗАО «Трансмонолит» новейшей техникой, мы сотрудничаем с всемирно известными производителями оборудования для транспортного и промышленно-технического строительства. Разумеется, используем мы и лучшие современные материалы, технологии.

Наша компания обеспечивает постоянный контроль работ и материалов в аттестованных лабораториях, укомплектованных современным высокоточным оборудованием. Кроме того, на каждом нашем строительном объекте предусмотрен лабораторный пункт, где проводится круглосуточный контроль поступающих материалов, конструкций и качества проводимых работ. Помимо этого осуществляется технадзор заказчиков за выполнением работ и авторский надзор проектных организаций.

Не стоит забывать и еще об одной детали. Сейчас при проведении подрядных торгов заказчик в числе квалификационных требований обычно указывает наличие системы менеджмента качества ISO 9001:2000. В сотрудничестве со специалистами Корпорации «Трансстрой» мы успешно внедрили эту систему, и в 2004 году нашей компании, после успешного прохождения сертификационного аудита, международным сертификационным центром TÜV Rheinland-Intercert был выдан сертификат соответствия системы менеджмента качества стандарту ISO 9001:2000. Заказчики могут быть спокойны – это гарантирует выполнение всех требований по качеству проектирования и строительства, надежности и долговечности сооружений. ЗАО «Трансмонолит» работает в соответствии с международными стандартами качества, что

Штаб строительства во Внуково



«Трансмонолит»: нам 10 лет!

Закрытое акционерное общество «Трансмонолит» – одна из крупнейших организаций строительного бизнеса в Москве, обеспечивающая воплощение в жизнь комплексных строительных и дорожно-транспортных проектов любой сложности. ЗАО «Трансмонолит» вот уже на протяжении 10 лет, постоянно совершенствуясь, уверенно движется по пути стабильного развития. ЗАО образовано 17 июня 1997 года и является дочерним предприятием ОАО «Корпорация «Трансстрой». Основные направления деятельности – возведение сооружений из монолитного железобетона в мосто- и тоннелестроении, промышленно-гражданское строительство, а также специальные способы работ в грунтах, такие как «стена в грунте» и буронабивные сваи. Основные стратегические принципы деятельности компании – высокое качество, низкая цена и сжатые сроки строительства, что достигается за счет умелого управления и передовой культуры труда и обеспечивается четкой организационной подготовкой и высоким профессионализмом рабочих, инженеров и руководителей.

ЗАО «Трансмонолит» имеет 3 производственных филиала, расположенных в Москве и ближнем Подмосковье. В работе используется строительная техника от ведущих мировых производителей, и парк техники постоянно обновляется и пополняется. Специалисты нашей компании постоянно повышают свою квалификацию, изучают новые технологии и материалы.

Все это позволяет решать самые сложные задачи по проектированию и строительству любых объектов в стесненных условиях мегаполиса на высоком техническом уровне, с разумными ценами и строжайшим соблюдением установленных контрактами сроков. Мы с оптимизмом оцениваем свои перспективы. ЗАО «Трансмонолит» готово к самой напряженной работе и открыто для всестороннего сотрудничества

является одним из условий успешной деятельности компании на внутреннем и международных рынках.

< Какие объекты, на которых сейчас занят «Трансмонолит», можно назвать основными?

Разумеется, в первую очередь это реконструкция аэропорта «Внуково». По замыслу Правительства Москвы, «Внуково» будет не просто одним из крупнейших аэропортов Европы, способным принять до 20 миллионов пассажиров в год, но и ведущим транзитным авиатранспортным узлом Европы и Азии. Этот аэропорт должен стать парадными воротами России. Строительство новых пассажирских терминалов, расширение посадочных полос, создание сети транспортных коммуникаций, гостиниц, автостоянок – все это слагаемые качественно нового имиджа аэропорта. И ответственность, которая легла на нас, строителей, более чем велика.

Чтобы начать строительство нового терминала, нам пришлось снести здание старого комплекса, построенное еще в 1941 году, переложить коммуникации. Большой объем работ был связан с разработкой котлована под фундамент будущего сооружения. Но главное – новый аэровокзал необходимо сделать комфортабельным и доступным как для пассажиров, так и для грузопотоков, поэтому особое значение придается развитию транспортных коммуникаций. Аэропорт «Внуково» с Москвой связывают две трассы – Киевское и Боровское шоссе, и были проведены колоссальные работы по реконструкции этих автомагистралей.

Начнем с Киевского шоссе – ЗАО «Трансмонолит» провело реконструкцию его 12-километрового участка (с 25-го по 37-й километр). Оцените сами – из четырехполосного шоссе стало восьмиполосным с разделительным барьером между направлениями движения, ширина проезжей части теперь составляет 2х15 метров, а расчетная скорость движения – 120 км/час. На этом участке, в частности, сооружены: развязка с Боровским шоссе, включая криволинейную эстакаду (общая длина 450 м); два тоннельных путепровода; путепровод в районе «Внуково-2» длиной более 80 м; мост через реку Незнайка длиной более 60 м; транспортная развязка в районе поворота на аэропорт «Внуково-1»; при этом только объемы земляных работ составили более 3 млн кубометров.

Теперь о Боровском шоссе. Длина реконструируемого участка – 13,5 км, шоссе стало шестиполосным с разделительным барьером. На участке сооружены две разворотные эстакады длиной 156 и 430-м, прямая 650-метровая эстакада, два тоннельных путепровода (160 и 576 м) и железнодорожный мост из двух пролетных строений.



Боровское шоссе

Проведена реконструкция 4-километрового участка ул. Центральная в поселке Внуково и всех подъездов к аэровокзалу.

За очень короткий срок – 7 месяцев – построена первая в России подземная железнодорожная станция для электропоездов. Теперь пассажиры могут всего за 35 минут доехать на поезде-экспрессе от Киевского вокзала Москвы прямо до привокзальной площади аэропорта.

Если же говорить о подземном железнодорожном станционном комплексе «Аэропорт «Внуково» в целом, то объемы выполненных там работ не могут не впечатлить. Комплекс длиной 1482 метра включает в себя перегонный тоннель (1127 м) и подземный терминал (355 м). В состав терминала входят два вестибюля (85 и 71 м), 50-метровый пешеходный переход и станция с пассажирской платформой длиной 180 метров.

И, наконец, стоит поговорить непосредственно об аэровокзальном комплексе «Внуково-1». Новый пассажирский терминал будет очень просторным – его общая площадь 201 000 кв. м. Подземный уровень терминала, расположенный на глубине более 8 м, будет совмещен с подземной железнодорожной станцией аэропорта. Со стороны привокзальной площади к терминалу примыкает двухэтажная автотранспортная эстакада длиной 2,1 км и шириной более 17 метров – мы уже ведем ее строительство.

Хотелось бы упомянуть еще несколько объектов, на которых трудятся специалисты ЗАО «Трансмонолит». Во-первых, это эстакада длиной 680 м, которая позволит организовать дополнительный выезд транспорта на МКАД из района Митино. Объект будет сдан ко Дню города. Во-вторых, комплекс тоннелей в районе станции метро Сокол, который наша организация сооружает совместно с НПО «Космос». В конце этого года будет закончена реконструкция Ленинградского тоннеля, в 2008 году планируется построить еще два тоннеля для пропуска движения по Волоколамскому шоссе и Балтийской улице.

< Столичные власти регулярно проводят конкурсы на лучшую строительную площадку. И ЗАО «Трансмонолит» в них участвует?

Естественно. Например, в прошлом году были подведены итоги конкурса «Строительная площадка-2005». В конкурсе тогда приняло участие более 800 строительных площадок из всех административных округов Москвы – и в номинации «Строительство мостовых и дорожных сооружений» 1-е место завоевало ЗАО «Трансмонолит» (стройплощадка – 2,5-километровая эстакада Краснопрес-

ненского проспекта). А ранее, например, наша компания стала призером такого конкурса за строительство крупнейшей транспортной развязки на площади Гагарина, в которую входят автодорожный восьмиполосный тоннель общей длиной 1100 метров и первый в городе железнодорожный тоннель длиной более 900 метров.

Добавлю, что несколько последних лет мы награждаемся дипломами «Предприятие высокой культуры строительного производства» Правительства Москвы.

И еще один факт: на протяжении нескольких лет наша материнская компания – Корпорация «Трансстрой» – успешно участвует в ежегодном московском конкурсе «Лучший реализованный проект в области инвестиций и строительства». И в этом году на конкурс представлена реконструкция Киевского шоссе от МКАД до аэропорта «Внуково-2» – головным исполнителем по данному объекту являлось ЗАО «Трансмонолит».

< Владимир Борисович, а как у «Трансмонолита» складываются отношения с конкурентами?

Я бы сказал, что у нашей компании нет конкурентов – есть надежные партнеры. У нас налажено сотрудничество с такими признанными в профессиональном строитель-

ном сообществе организациями, как ОАО «Мосинжстрой», ОАО «Гордорстрой», ОАО «Мостотрест», ОАО «Центродорстрой», фирма «Мосводоканалстрой», ОАО ПО «ГУПИКС», и многими другими. Подчеркну, что каких-то нареканий от заказчиков мы не имеем – а вот положительных отзывов за успешно выполненные работы получено множество. Для нашей компании очень важна зарабатывавшаяся годами хорошая репутация, мы отвечаем за качество сданных в эксплуатацию объектов – и для наших партнеров это гарантия сотрудничества на взаимовыгодных условиях. К тому же, являясь дочерним предприятием Корпорации «Трансстрой», мы выполняем значительные объемы работ, порученных Корпорации, и очень ценим доверие ее руководства. А о таком доверии говорит хотя бы то, что с 2006 года мы являемся головным исполнителем на строительстве международного пассажирского терминала в аэропорту «Внуково», генподряд по которому выиграла Корпорация «Трансстрой».

< Возглавляемая вами компания давно и успешно занимается благотворительной деятельностью. Причем конкретной, адресной помощью, а не через благотворительные фонды. Расскажите?

Действительно, занимаемся – по мере сил и возможностей. На адрес нашей компании приходит очень много писем с просьбами о помощи, и мы стараемся помогать всем, кто в этом действительно нуждается. Например, оказываем помощь московскому детдому для детей с нарушениями опорно-двигательной системы. Есть в Туле дом социального обеспечения для престарелых и детей, чьи родители лишены родительских прав, – помогаем и ему. Недавно несколько сотен тысяч рублей из бюджета компании были перечислены онкологическому центру в Санкт-Петербурге. «Трансмонолит» помогает и детям погибших в Чечне военных. Выделяем средства и на восстановление храмов.

Помимо этого, наша компания в составе Корпорации «Трансстрой» шествует над детским домом «Кондрово» в Калужской области – и делает все, чтобы дети из подшефного детского дома не нуждались. В частности, в прошлом году мы частично за счет собственных средств построили там новый плавательный бассейн (4 дорожки, 25 метров). Начиная с января 2006-го нами были выполнены все строительные-монтажные работы по устройству и оборудованию бассейна, закончены работы по кровле, отделочные, сантехнические и гидроизоляционные работы, устройство электричества и водопровода. Бассейн был сдан детскому дому под ключ в ноябре 2006 года.

< Владимир Борисович, а каковы планы компании на будущее?

Несмотря на жесткие конкурентные условия строительного рынка столичного региона, а может, и благодаря им, ЗАО «Трансмонолит» будет динамично развиваться, объемы выполненных работ будут расти.

Например, мы, разумеется, будем активно участвовать в строительстве Четвертого транспортного кольца – а там нас ждет работа с очень сложными объектами.

Или вот еще один очень интересный проект – возведение новой пешеходной зоны в центре Москвы. Генподрядчик проекта – Корпорация «Трансстрой», подрядчик – ЗАО «Трансмонолит». Сейчас идет строительство на набережной Водоотводного канала второй очереди Патриаршего моста, который уже связал храм Христа Спасителя с Золотым островом. Теперь его продолжение перекинулось уже с самого острова на Якиманку. Новая эстакада идет через остров до Болотной набережной, а дальше будет сооружен новый мост через Водоотводный канал до Большой Якиманки. Этот мост станет частью



Золотого кольца Москвы, он замкнет главный пешеходный маршрут вокруг Кремля. От храма Христа Спасителя можно будет выйти прямо в Замоскворечье, а здесь уже выбирать, куда идти: направо, к Центральному дому художника и Парку искусств, или налево – к Третьяковской галерее и шедеврам древнего зодчества, среди которых церковь Воскресения в Кадашах... Продолжение Патриаршего моста станет главным участком грандиозного проекта – Рекреационно-туристской зоны «Золотое кольцо Москвы». От Патриаршего эстакада будет иметь ширину 12 метров, такую же, как и мост, а над островом она превратится в просторную платформу шириной до 36 метров. На платформе устроят сквер с деревьями и цветниками. Кстати, эстакада, которую строит «Трансмонолит», будет не только прекрасным местом для прогулок – в подэстакадном пространстве разместятся ресторан, кафе, магазины и информационно-сервисные службы для туристов. Здесь же будет располагаться один из вестибюлей проектируемой станции метро «Кадашевская» Калининской линии.

Пешеходная зона от храма Христа Спасителя до Якиманки откроется 1 сентября.

Но, конечно же, главный наш проект – это реконструкция аэропорта «Внуково». Сейчас полным ходом идет строительство здания нового терминала общей площадью более 200 000 кв. метров – и первую его очередь планируется открыть уже в начале 2008 года. Новый облик главного аэропорта России, а может, и всей Европы, – ради этого стоит постараться коллективу ЗАО «Трансмонолит»!

Спасибо за интервью. Хотелось бы в заключение беседы поздравить вас и весь коллектив ЗАО «Трансмонолит» сразу с двумя праздниками: сперва, пусть немного и запоздало, – с 10-летием вашей компании! Пусть на календаре это и относительно небольшой срок, но для строителей история – это не годы, а объекты, построенные для города и для людей, живущих в нем, и здесь вашей компании действительно есть что показать. Ну а второй праздник – это День строителя, он еще впереди, и хотелось бы искренне пожелать вам и вашим коллегам удачной и плодотворной работы на благо Москвы и москвичей – работы всегда с хорошим настроением и при хорошей погоде, ну а таланта профессионалам из «Трансмонолита» и так не занимать!