

Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» уверенно вступает в новый год



Интервью с генеральным директором ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой» Иваном Николаевичем Кузнецовым.

— Иван Николаевич, насколько вероятно коррекция производственных планов компании на будущий год в связи со сложившейся экономической ситуацией?

— Если говорить о стратегии развития ЗАО «Инжтрансстрой» на ближайшую перспективу, то это в первую очередь расширение регионов присутствия, увеличение собственных производственных мощностей и вхождение в новые, в том числе сложные по организационной структуре, проекты.

Наши планы касаются также объектов, которые нужно строить и достраивать, поэтому мы намерены и дальше участвовать в конкурсах, тендерах, аукционах. Мы планируем увеличить оборот компании на 10–15%. Это вполне реально, главное, чтобы сохранялось стабильное финансирование со стороны заказчика, а с учетом того, что наш заказчик — это государство, опасений за проекты у меня сегодня нет.

Руководство страны неоднократно подчеркивало, что не собирается замораживать начатые проекты. Я не исключаю значительное сокращение числа конкурсов на новые объекты строительства инфраструктуры, но это, на мой взгляд, явление временное. Есть принятая транспортная стратегия, есть обозначенные объемы финансирования. Пусть не все из проектов стартуют одновременно, они все равно будут реализованы, если не в 2009-м, то в 2010 году.

— В каких тендерах предполагается принять участие уже в ближайшем будущем?

— Нам интересны все проекты, которые сегодня анонсируются на рынке транспортного строительства, и мы намерены участвовать во многих из них.

— Насколько удачным был для компании уходящий год? Каких результатов удалось достичь?



Все ли намеченные планы выполнены?

— В начале года, подытоживая результаты 2007-го, мы ставили перед собой конкретную задачу — увеличить оборот компании. И, несмотря на разворачивающийся финансовый кризис, с этой задачей мы справились, выполнили все обязательства перед заказчиками и подрядчиками. Такая задача возникла не случайно, в долгосрочных планах правительства самое серьезное внимание уделяется развитию транспортной инфраструктуры страны, в том числе сети автодорог, строительству новых и реконструкции существующих аэродромов, возведению портов и прокладке новых железных дорог. Кроме того, в начале года активно стартовали проекты государственно-частного партнерства. По нарастающей шло развитие инвестиционных проектов частных заказчиков. Предложений на рынке транспортного строительства было много, мы крайне взвешенно и избирательно подходили к выбору проектов — рынок был широкий и разноплановый. В конце года, как известно, ситуация изменилась. Заказчики большинства частных проектов заморозили их

и заняли выжидательную позицию. Проекты ГЧП в настоящее время если и не приостановлены, то сроки их реализации пересматриваются. Рынок транспортного и инфраструктурного строительства, не успев внедрить революционные преобразования по участию частного капитала в концессионных проектах, сегодня переориентирован на федеральные объекты. Разумеется, компания действует с учетом сложившихся реалий.

Наш портфель заказов всегда состоял в основном из государственных объектов, но были реализованы и емкие инвестиционные проекты. Не уверен, что в следующем году объекты такого масштаба будут предложены частным заказчиком.

Учитывая тот факт, что практически все инфраструктурные проекты имеют срок исполнения от одного года, в этом году мы сумели создать серьезный задел по объему работ на несколько ближайших лет. Но это не значит, что дальнейшие конкурсы на генподрядные работы пройдут без нашего участия. Мы будем бороться за те объекты, которые отвечают нашей специфике и компетенции, реально оценивая свои мощности и шансы на победу. Мы знаем свои сильные стороны: гидротехнические работы, строительство аэродромов, железных дорог, промышленно-гражданское строительство — это и есть наша сфера интересов.

В общем, оценить итоги года сложно. Мы взяли хороший старт, в течение года увеличивали собственные производственные мощности, приобретая профильные строительные компании, и все шло по нарастающей. Еще в июле текущего года даже финансовые аналитики не могли предположить, что ипотечный кризис Америки такой мощной волной прокатится по финансовым институтам России, завлекая в свою воронку отечественное производство. И вот сегодня, когда процент по кредитам, необходимым для жизнедеятельности компании, уже не адекватен стоимости генподрядных работ, а заявки на кредит рассматриваются при личном участии гендиректора, минор фи-

нала года на строительном рынке в целом превалирует над достижениями нашей компании.

А достижений было немало — мы сдали комплекс гидротехнических сооружений по перевалке светлых нефтепродуктов в Приморске для «Транснефтепродукта», пущена в эксплуатацию взлетно-посадочная полоса в Шереметьево, в результате чего увеличилась пропускная способность этого крупнейшего аэропорта, мы закончили работы по судопропускному сооружению С2 комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга, открыт первый пассажирский порт, построенный нами на Васильевском острове северной столицы — и это не весь перечень законченных проектов.

Одновременно стартовали масштабные и значимые проекты, в которых мы выступаем генподрядчиком работ — это строительство двух железнодорожных магистралей Улак-Эльга и Томмот — Нижний Бестях (Якутск). Первая — железная дорога для компании «Мечел», длиной 350 км, вторая — заказ федерального правительства и правительства Республики Саха (Якутия). Мы начали строительство порта в Сочи в устье реки Мзымта, этот объект позволит без проблем построить весь комплекс олимпийского Сочи.

Безусловно, нужно отметить проект реконструкции аэродрома Пулково, знаковый для нашей компании объект. Ведь «Инжтрансстрой» уже вел работы по реконструкции аэропорта, и, получив этот объект еще раз на генподряд, мы подтвердили свой статус надежного партнера. В кратчайшие сроки в этом году мы выполнили планы по реконструкции Пулково — все бетонные и земляные работы сегодня уже завершены. Наконец, последняя наша победа — генподряд на строительство стадиона «Зенит», сложнейшего по инженерному решению спортивного сооружения. Опыт строительства этого объекта с учетом многих технологических особенностей здания в дальнейшем, уверен, позволит нам претендовать на строительство спортивных олимпийских объектов. Разумеется, я привел далеко не полный список полученных за год проектов генподряда, только самые значительные. Но результаты налицо.

— Какие знаковые события для компании, произошедшие в 2008 году, вы бы отметили?

— К знаковым событиям уходящего года я отношу получение контракта на строительство железной дороги для «Мечела». Это масштабный проект, за





который мы серьезно боролись, а работа над ним поставила компанию в один ряд с основными игроками железнодорожного строительства. То, что мы получили этот подряд, стало для нас вектором дальнейшего развития. В процессе работы над проектом ЗАО «Инжтрансстрой» укрепляет свои позиции ведущей компании транспортного строительства, приобретая и преумножая опыт прокладки железной дороги в необжитых районах страны, усиливая собственные производственные ресурсы. Кроме того, на этом проекте вместе с нами работают семь ведущих проектных институтов, порядка 5 500 человек мобилизовано на строительство. Этот проект, как и еще один — по строительству железной дороги в Якутии, получивший второе дыхание и продолжение в уходящем году, — продолжение строительства железнодорожного пути Томмот — Кердем — Нижний Бестях (Якутск), является регионообразующим.

Оба проекта позволят решить все существующие транспортные проблемы региона, будут способствовать освоению и заселению огромной территории Якутии, по которой сегодня проходят лишь стада оленей с пастухами. Это знаковые проекты не только нашей компании, они имеют огромное значение для всей транспортной отрасли.

Хочу отметить и еще одно событие уходящего года — нашу «прописку» в Санкт-Петербурге. Мы зарегистрировали дочернюю компанию ООО «Инжтрансстрой-СПб» в северной столице. Этот факт также является определяющим в стратегии дальнейшего развития компании как выбор приоритетного региона присутствия корпорации. В Северо-Западном регионе мы выполнили уже сегодня значительное количество проектов, каждый из которых достоин отдельного описания, но именно в этом году мы можем говорить, что стали еще

и питерской компанией, питерскими строителями, продолжая работу над многими объектами в Санкт-Петербурге и области. Так, мы продолжаем работы по проекту «Морской фасад», возводим причал катеров в Стрельне, сооружения в Вистино. Готово и сдается сложное инженерное сооружение С2, приступаем к строительству стадиона «Зенит», и все это выполняется руками специалистов нашей питерской компании.

Хотелось бы также отметить подписание соглашения о сотрудничестве с губернатором Нижнего Новгорода в рамках реализации программы развития транспортной инфраструктуры области. Нижегородскую область мы также рассматриваем как исключительно интересный регион присутствия. Придальной совместной работе выиграют обе стороны соглашения: компания в установленном порядке может получить ряд интересных проектов на реализацию, а Нижний Новгород как заказчик получит серьезного партнера в транспортных проектах, учитывая репутацию и опыт компании, а также самое оптимальное предложение строительства объектов по категориям «стоимость — качество — сроки». Для воплощения пунктов соглашения в жизнь нам предстоит еще много работать, но проявленный двусторонний интерес вселяет уверенность, что все наши проекты состоятся в ближайшем будущем.

— Какие направления деятельности компании получили в 2008 году наиболее активное развитие?

— 60% портфеля заказов ЗАО «Инжтрансстрой» — это строительство железных дорог. Сегодня это одно из основных направлений деятельности компании.

Строительство гидротехнических сооружений — исторически сильная

сторона корпорации. В этой области объектов у нас много, по гидротехнике потенциальному заказчику мы можем предложить свой серьезный опыт, в том числе уникальные наработки. Есть в нашем портфеле заказов исключительно красивые и качественно выполненные объекты, например С2. В этом комплексе сооружений применены самые современные подходы к строительству и проектированию, несмотря на то, что проект «созревал» долгие годы. Это уникальный по своему воплощению затвор и подъемный мост. Уверен, эксплуатация С2 покажет, насколько качественно были выполнены нами работы и как исключительно верно были выбраны и применены те или иные инженерные решения.

Кроме того, в этом году мы начали сотрудничать с одной из стран Ближнего Востока — Оманом. Зарегистрировали там совместное предприятие и ведем активную работу над получением контрактов по строительству различных транспортных и инфраструктурных объектов. Конкретных контрактов там пока нет, все находится на стадии формирования пакетов документов и формализации нашей работы в стране. Впрочем, времени прошло еще очень мало, даже по меркам стремительной деловой жизни Москвы. Компания была зарегистрирована в августе, а сегодня получила уже ряд предложений и тендерной документации на рассмотрение и анализ.

Подводя итоги, можно сказать, что мы справились с поставленными задачами и сделали серьезный задел на будущее, у компании много работы впереди.

ЗАО «Инжиниринговая корпорация «Трансстрой»

Тел.: (495) 777-79-04

Факс: (495) 777-79-06

ing@transstroy.ru