

ТСР

Сильная железная
дорога — сильный
регион

стр. **23**

т р е н д ы | с о б ы т и я | р ы н к и

Сургутская ГРЭС-2 увеличивает
мощность на 800 МВт

стр. **12**

Первый внутрироссийский
морской газопровод Джубга —
Лазаревское — Сочи

стр. **62**

ООО «Газпром трансгаз Югорск»:
ставка на качество

стр. **84**

стр. **74**

Сергей

МЕНЬШИКОВ,

генеральный директор

ООО «Газпром добыча Надым»

«Богатый опыт, приобретенный за 40 лет, сегодня позволяет
уверенно осваивать новый регион газодобычи — полуостров Ямал»

ЗАО «СевКавТИСИЗ»

Полвека успешной работы

ЗАО «СевКавТИСИЗ» — ведущая специализированная организация на юге России, имеющая высокую репутацию и богатый опыт в области проведения инженерных изысканий в строительстве.

Гарантируются стабильность, высокое качество работ (в соответствии со стандартами ISO 9001, ISO 14001, OHSAS 18001 и СТО Газпром 9001) и безусловное удовлетворение требованиям заказчика.



топографо-геодезические работы
комплексные инженерно-геологические изыскания
землеустроительные работы
инженерно-экологические исследования
проектирование зданий и сооружений,
объектов топливно-энергетического комплекса
и автомобильных дорог

350007, г. Краснодар, ул. Захарова, 35/1

Телефон: (861) 267-81-92

E-mail: mail@sktisiz.ru

www.sktisiz.ru



федеральный деловой журнал



№7 (54) июль 2011

Директор Яков А. ШЕХТЕР

Редакционный отдел

Главный редактор Ирина С. СИЛС
 Выпускающий редактор Анна ШАТИЛОВА
 Журналисты: Мария ТИХОМИРОВА,
 Виктория СОЛОВЬЕВА, Наталья КОЛЬЦОВА
 Корректор Светлана МЕЛЬНИКОВА
 Макет, верстка, инфографика
 Жанна КОЛЫГАНОВА
 Макет Сергей ШЕВЧЕНКО

Рекламный отдел

Руководитель Елена ТАГИЛОВА
 Специалисты по рекламным проектам:
 Светлана ОРКИНА, Ирина БЕЛЯЕВА,
 Юлия ЕГОРОВА, Ирина МАРКОВА,
 Ольга ЛАВРОВА, Екатерина ЩЕГЛОВА
 Специалисты по рекламным проектам (г. Москва):
 Анастасия АЛЕКСЕЕВА, Анна ЛЮЛЬКО
 Ответственный секретарь Татьяна ЛАВРЕНКО

Журнал зарегистрирован

Управлением Федеральной службы по надзору
 за соблюдением законодательства
 в сфере массовых коммуникаций и охране
 культурного наследия по УрФО
 17 августа 2006 г. ПИ № ФС11-0811

Учредитель

ООО «Компания «Реал-Медиа»
 Генеральный директор Виктор УСЕНКО
 Издатель
 ООО Издательство «Реал-Медиа»
 Директор Вера УСЕНКО

Адрес издателя и редакции

620219 Екатеринбург, просп. Ленина, 49, офис 8
 Телефон/факс (343) 371-19-18 (многоканальный)
 E-mail: tsr@real-media.ru, tsr-media@mail.ru
 www.tsr-media.ru
 Номер подписан в печать 11 июля 2011 года

Отпечатано в типографии «АМБ»

620026 Екатеринбург, ул. Розы Люксембург, 59
 Тел.: (343) 251-65-91, 229-53-94
 Заказ №1914 Тираж 5000 экз.

Перепечатка материалов возможна только
 по письменному согласованию с редакцией.
 Ссылка при цитировании обязательна.
 В издании использованы иллюстрации,
 полученные от представленных
 в журнале предприятий и физических лиц.
 За содержание рекламных публикаций
 ответственность несут рекламодатели.
 Рекламуемые в издании товары подлежат
 обязательной сертификации.

Цена договорная.

Знаками **Т** и **С** отмечены редакционные
 материалы. Статьи, отмеченные знаком **Р**,
 публикуются на правах рекламы.

ЛИЦА, информация о которых содержится в журнале

АКСЮТИН Олег, ОАО «Газпром» 74
 АКУЛОВ Михаил, ОАО «ФПК» 37
 АЛЕКСАНДРОВ Василий, ОАО «Аэропорт
 Внуково» 56
 АЛЕКСЕЕВ Сергей, ОАО «ГНИНГИ» 68
 АЛМАКАЕВ В., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 АМБАРДАНЯН Роберт, ООО «УК «РТС» 48
 АНИСИМОВ А., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 БАКУРИН С., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 БАНДАЛЕТОВ В.,
 ИТЦ «Оргэнергоинжиниринг» 90
 БАРАНОВ В., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 БОГОМОЛОВ Олег, администрация Курганской
 области 56
 БОДРАНД Дидье, ТНК-ВР 94
 БОНДАРЕВ В., ЗАО «НПЦ Геохимия» 78
 БРЕКСОН Виталий, ООО «Уральские
 локомотивы» 54
 ВЕЛИЧКО Александр, ЗАО «ИТЗ» 6
 ВОЙНОВ Н., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 ВОЛЬХИН А., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 ВОРОНОВ Денис, ООО «ЛСК» 28
 ГЛУМОВ И.Ф., ОАО «ГНИНГИ» 68
 ГОМЕНЮК Владимир, ООО «ПСК Пулково» 52
 ГОНЧАРОВ Андрей, филиал ОАО «МРСК
 Сибири» — «Омскэнерго» 20
 ГОРБУНОВ Александр, правительство Омской
 области 20
 ГРУБМАН Александр, ОАО «Северсталь» 6
 ГУТНИКОВ Михаил, ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ» 47
 ДАВЫДОВ Сергей, ООО «ЛСК» 28
 ДАНИЛОВ Александр, ООО «Компания
 Этна-Холдинг» 16
 ДРАЦОВ Владимир, ООО «ЦНИП ГИС» 80
 ЕГОРОВ Аркадий, ОАО «Инженерный центр
 энергетики Урала» 14
 ЕГОРОВА Наталья, ООО «ГарантСтрой» 46
 ЕТДЗАЕВ Эдуард, ОАО «Мостоотряд №19» 56
 ЖЕЛТОВ Алексей, ОАО «ВНИПИгаздобыча» 76
 ЖИР Галина, ОАО «ВНИПИгаздобыча» 76
 ЗАВАЛЬНЫЙ Павел, ООО «Газпром трансгаз
 Югорск» 84, 86, 90
 ЗАГОРОВСКИЙ Алексей, «Штокман
 Девелопмент АГ» 94
 ЗАМЫШЛЯЕВ С., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 ЗЕЛЕНИН Дмитрий, правительство Тверской
 области 94
 ЗЕМЛЯНСКИЙ А., КФ МГТУ им. Н. Э. Баумана 90
 ИГОЛИНСКИЙ Ефим, ОАО «Мостоотряд №19» 56
 КАПУСТИН Владимир, ОАО «ВНИПИнефть» 61
 КАРАБАЕВ Игорь, ООО «Полимерсталь» 90
 КЛИМОВ Валерий, ООО «ПСК Пулково» 52
 КОМАРОВ М., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 КОНОНОВ Виктор, ООО «Надымгазпром» 74
 КОРЧАГИН Павел, ООО «Завод «Легмаш» 90
 КУДХАДЖИЕВ Вахита, ООО «ЛСК» 28
 КУРБАНОВ Курбанали, ООО «ЛСК» 28
 ЛЕДОВСКИХ А., Федеральное агентство
 по недропользованию 68
 ЛИПАТОВ Юрий, Комитет по энергетике
 Госдумы ФС РФ 10
 ЛУЦЕНКО Андрей, ОАО «Северсталь» 6
 ЛЯЙТЕЛЬ Мартин, Siemens AG 54
 МАЙЕР Александр, ООО «СП ВИС-МОС» 66
 МЕДВЕДЕВ Дмитрий, Президент РФ 56
 МЕЛИНГ Александр, ОАО «Газпромнефть-
 Омский НПЗ» 58
 МЕНЬШИКОВ Сергей, ООО «Газпром
 добыча Надым» 74
 МЕШАВКИН Леонид, ЗАО «Энергомаш
 (Екатеринбург)-Уралэлектротяжмаш» 6
 МЕЩЕРЯКОВ Н., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 МИЛЛЕР Алексей, ОАО «Газпром» 8, 62
 МИЛЛЕРМАН Александр, ОАО «Гефест» 56
 МИЛЯЕВ Станислав, ООО «Компания
 Этна-Холдинг» 16
 МИРОТВОРСКИЙ М., ЗАО «НПЦ Геохимия» 78
 МИХАЛКО Леонид, ОАО «СУПТР-10» 86
 МОДЕНОВ Сергей, филиал ОАО «МРСК
 Сибири» — «Омскэнерго» 20
 МЫНБАЕВ Сауат, Министерство нефти и газа
 Республики Казахстан 7
 НАБИУЛЛИНА Эльвира, Правительство РФ 56
 НЕРАДЬКО Александр, Федеральное агентство
 воздушного транспорта (Росавиация) 56
 ПОЛЕЩУК Сергей, ФГУП «Администрация
 гражданских аэропортов (аэродромов)» 56
 ОБЛЕКОВ Г., ЗАО «НПЦ Геохимия» 78
 ОКУЛОВ Валерий, Правительство РФ 56
 ПАРЫШЕВ Дмитрий, ЗАО «Курганстальмост» 56
 ПЕТРОВСКИЙ Владимир,
 ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ» 4
 ПИЩУЛИН Игорь, ГК «САНТ» 26
 ПЛАТОНОВ Николай, Каспийский
 трубопроводный консорциум 7
 ПУЗЫРЕВ Василий, ООО СП «Югорское» 92
 ПУТИН Владимир, Правительство РФ 58, 59, 62
 РЕМИЗОВ Валерий, ОАО «Газпром» 74
 РЕШЕТОВ Николай, Российский морской
 регистр судоходства 94
 САБИРОВ Саид-Эмин, ООО «ЛСК» 28
 СЕРГЕЕВ В., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 СИНЕВ Андрей,
 ЗАО «Газприборавтоматикасервис» 91
 СКОРОХВАТОВ Николай, ЗАО «ИТЗ» 6
 СМЕРНОВ Л., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 СПАССКИЙ Анатолий, ЗАО «ИСК «Союз-Сети» 18
 СТРИЖОВ Владислав, ООО «Надымгазпром» 74
 ТАЛАШКИН Геннадий, ОАО «РЖДстрой» 42
 ТИМОФЕЕВ А., филиал ОАО «МРСК Северо-
 Запада» «Псковэнерго» 22
 ТОКАРЕВ Николай, ОАО «АК «Транснефть» 7
 УСТИМЕНКО С., Сургутская ГРЭС-2,
 филиал ОАО «ОГК-4» 17
 ХИМИЧ Виталий,
 ООО «Стройнадзордиагностика» 88
 ХОЛОДКОВ Николай, ЗАО «Строймонтаж» 93
 Ху ЦЗИНЬТАО, Китайская Народная Республика 56
 ХУДАЙНАТОВ Эдуард, ОАО «НК «Роснефть» 5
 ЦЕЛКО Александр, ЗапсибЖД —
 филиал ОАО «РЖД» 34
 ЧЕРЕПАНОВ В., ЗАО «НПЦ Геохимия» 78
 ЧУГУНОВ Леонид, ОАО «Газпром» 74
 ШАХБАНОВ Малали, ООО «ЛСК» 28
 ШМАТКО Сергей, Правительство РФ 5, 7
 ЯКОВЛЕВ Валерий, ООО «ВАНТ» 44
 ЯКУНИН Владимир, ОАО «РЖД» 24

4 ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ»

продолжает строительство главного олимпийского медиацентра

Возведение крупнейшего олимпийского объекта началось летом 2010 года

4 ГК «Олимпстрой» возводит мост через реку Сочи

В настоящее время возводятся опоры моста, который объединит вторую и третью очереди дублера Курортного проспекта города Сочи

5 В Москве прошла крупнейшая выставка нефтегазовой отрасли MIOGE 2011

11-я международная выставка «Нефть и газ-2011»/MIOGE 2011 и 9-й Российский Нефтегазовый Конгресс/RPGC прошли с 21 по 24 июня 2011 года

5 «Роснефть» открыла новое месторождение на территории Краснодарского края

Скважина с таким дебитом — более 500 тысяч тонн — открыта впервые за 10 лет

6 Разработчики высокопрочных труб отмечены премией Правительства РФ

За разработку труб нового поколения авторский коллектив в составе сотрудников ОАО «Газпром», ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург», ОАО «Северсталь», ФГУП ЦНИИ КМ «Прометей» награждены премией Правительства РФ в области науки за 2010 год

6 Группа предприятий «Энергомаш» направит на модернизацию 130 миллионов рублей

В рамках программы по модернизации оборудования производственного комплекса трансформаторов ЗАО «Энергомаш» (Екатеринбург) — Уралэлектротражмаш уже приобретена линия поперечного раскроя типа GEORG TBA/ME/EL 800 x 4000 HS/T с системой управления CNC 1000 W

7 ОАО «ФСК ЕЭС» разместило 10-летний выпуск локальных рублевых облигаций на сумму десять миллиардов рублей

Таким образом, компания первой в России осуществила рыночный выпуск локальных облигаций корпоративного сектора, размещенных на срок 10 лет в посткризисный период

7 Начались работы по расширению Каспийского трубопроводного консорциума

Как заявил министр энергетики РФ Сергей ШМатко, проект расширения Каспийского трубопроводного консорциума позволит увеличить пропускную способность нефтепровода до 67 миллионов тонн в год

8 Алексей МИЛЛЕР:

«У нас долгосрочная стратегия. Фактически мы сейчас создаем еще один, новый «Газпром»
Председатель правления ОАО «Газпром» Алексей МИЛЛЕР выступил с докладом на очередном годовом общем собрании акционеров компании

10 Юрий ЛИПАТОВ: «Для реализации генсхемы развития электроэнергетики России нужны 20 триллионов рублей»

Председатель Комитета Государственной Думы РФ по энергетике Юрий ЛИПАТОВ выступил на круглом столе «Умные сети — проекты будущего» в рамках ПМЭФ-2011, проходившего в Санкт-Петербурге

ЭНЕРГЕТИКА РОССИИ / ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНОВ**12 Максимум мощности на Сургутской ГРЭС-2**

Сургутская ГРЭС-2 готовится ввести в эксплуатацию два однофазных парогазовых энергоблока общей мощностью 800 МВт, после чего мощность крупнейшей тепловой станции России и Евразии вырастет с существующих 4 800 до 5 600 МВт

14 Комплексные услуги в области проектирования и инжиниринга энергообъектов

ОАО «Инженерный центр энергетики Урала» с самого начала участвует в крупном инвестиционном проекте по строительству двух энергоблоков ПГУ 400 МВт Сургутской ГРЭС-2

16 ООО «Компания Этна-Холдинг»: будущее за автоматизацией

Предприятие специализируется на автоматизации технологических процессов в энергетике и промышленности, создании систем сбора и передачи информации

18 ИСК «Союз-Сети»: строительство объектов сетевой энергетики на условиях под ключ

Основной вид деятельности ЗАО ИСК «Союз-Сети» — проектирование и строительство под ключ энергетических объектов сетевого хозяйства (ЕРС/ЕРСМ). Специалисты компании построили ВЛ 500 кВ, предназначенную для выдачи мощности вновь вводимых блоков Сургутской ГРЭС-2

19 Подстанция 220 кВ «Зеленый уголь» — первая в Приморье с оборудованием КРУЗ

В июле в Приморском крае будет введена в эксплуатацию новая подстанция 220 кВ «Зеленый уголь», оснащенная оборудованием комплектного распределительного устройства с элегазовой изоляцией

20 «Прибрежная» — подстанция нового поколения

Готовится к пуску вторая очередь подстанции «Прибрежная», входящей в филиал ОАО «МРСК Сибири» — «Омскэнерго»

22 «Псковэнерго» завершает реконструкцию системообразующей подстанции «Псков»

Филиал ОАО «МРСК Северо-Запада» «Псковэнерго» завершает третий этап самого масштабного инвестиционного проекта за последние несколько лет

СИЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — СИЛЬНЫЙ РЕГИОН**24 Президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН: «Впереди большие перспективы»**

Президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН рассказывает о своем видении будущего компании и отрасли в целом, перспективах привлечения стратегических партнеров и средств на развитие железных дорог

26 Решение глобальных задач для взыскательных заказчиков

Группа компаний «САНТ» реализует комплексные проекты транспортного строительства

28 Прочный фундамент деловых отношений

Более 11 лет ООО «Лихославльская строительная компания» работает в области гражданского, промышленного и дорожного строительства

30 Октябрьская железная дорога:

связующее звено между Востоком и Западом
Старейшая магистраль в сети железных дорог России в 2011 году отмечает 160-летие с момента открытия регулярного движения между Санкт-Петербургом и Москвой

32 ОАО «Гранит-Кузнечное» и ОЖД: 60 лет плодотворного сотрудничества

С момента основания ОАО «Гранит-Кузнечное» поставляло свою продукцию для нужд железной дороги: качество производимого предприятием щебня, который применяется для баллаستировки железнодорожного пути, соответствует самым высоким требованиям и нормативам, предъявляемым к продукции такого вида

33 ОАО «Рудас»: инертные материалы для ведущего перевозчика Северо-Запада

Предприятие осуществляет добычу, транспортировку, складское хранение и реализацию строительного песка всех видов

34 Западно-Сибирская железная дорога: неустанное движение вперед

В 2011 году Западно-Сибирская железная дорога отмечает 115 лет. Датой рождения магистрали принято считать 1896 год, когда в эксплуатацию был принят участок Транссиба от Челябинска до станции Обь

36 ОАО «ФПК»: доступность и комфорт пассажирских перевозок

Ежегодно услугами ОАО «ФПК» пользуются более 105 миллионов человек

38 Приволжская железная дорога:

высоко держать марку железных дорог России
Нынешний 2011 год юбилейный для Приволжской железной дороги — филиала ОАО «РЖД». 140 лет назад было открыто движение на участке Аткарск — Саратов

40 Юго-Восточная железная дорога: магистраль хлеба и металла

Юго-Восточная железная дорога, расположенная на перекрестке транспортных магистралей России и связывающая запад и восток страны с ближним и дальним зарубежьем, в 2011 году отмечает 145-летие

42 ОАО «РЖДстрой»: значимая компания в железнодорожном строительстве

Первый заместитель генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадий ТАЛАШКИН об итогах пятилетней работы компании и планах на будущее

44 ООО «ВАНТ»:

строительные работы «с нуля» и «под ключ»
Генеральный директор ООО «ВАНТ» Валерий ЯКОВЛЕВ рассказывает о самых значимых проектах, выполненных специалистами компании, и о сотрудничестве предприятия с ОАО «РЖДстрой»

46 ООО «ГарантСтрой» —

гарантия высокого результата
Компания осуществляет строительство, реконструкцию, проектирование, реставрацию промышленных и гражданских объектов

47 ГК «СК МОСТ»: основной капитал — репутация

Группа компаний выполняет работы по строительству и реконструкции железных и автомобильных дорог, больших и малых мостов, тоннелей, портов и причалов, гидротехнических сооружений, взлетно-посадочных полос, жилых и офисных зданий

48 ГК «РегионТрансСтрой»: возведение объектов качественно, в сжатые сроки

Холдинг специализируется на строительстве и реконструкции магистральных железных дорог и подъездных железнодорожных путей

49 Зоркое око автоматизированной охраны

Специалисты ООО «ЮГАВТОМАТИКА» проектируют, производят монтаж, наладку и техническое обслуживание систем пожарной и охранной сигнализации

50 Тихвинский вагоностроительный завод: новый уровень качества

Цель строительства ТВСЗ — создание современного производства полного технологического цикла, способного выпускать продукцию с самыми низкими издержками в отрасли, и собственного производства грузовых вагонов нового поколения с улучшенными эксплуатационными характеристиками

52 ПСК «Пулково»: объекты и услуги европейского качества

Промышленно-строительная корпорация «Пулково» применяет комплексный подход к реализации проектов строительства — от проектирования до сдачи объекта в эксплуатацию

54 «ГРАНИТ» опробовал рельсы

Совместное российско-германское предприятие ООО «Уральские локомотивы» продолжает разработку и запуск в серийное производство сразу нескольких моделей современных электропоездов

56 «Лидеры для новой эры» встретились в Петербурге

В Санкт-Петербурге 18 июня завершился последний день Петербургского международного экономического форума

56 В московском аэропорту Внуково завершилась реконструкция участка пересечения двух взлетно-посадочных полос

Теперь аэропорт сможет принять на себя часть нагрузки других аэропортов московского авиационного узла

58 Специалисты МЭС Юга — филиала ОАО «ФСК ЕЭС» — опробуют пилотное устройство определения мест повреждения на воздушных линиях электропередачи

Пилотный образец «Сириус-2-ОМП» будет опробован на линии электропередачи 220 кВ Центральная — Дагомыс в Сочинском регионе. Применение инновационной отечественной разработки позволит более точно и детализированно определять расстояние до места короткого замыкания на ЛЭП

58 Омский НПЗ первым в России переработал миллиардную тонну нефти

Переработка миллиардной тонны нефти — это итог более чем полувековой работы завода и вклад предприятия в развитие группы «Газпром нефть»

НЕФТЬ И ГАЗ РОССИИ / ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

60 Наука в нефтегазовой отрасли: ВНИПНефть
ОАО «ВНИПНефть» осуществляет комплексное проектирование нефтегазоперерабатывающих и нефтехимических предприятий, технологических установок, объектов подготовки, хранения и транспортировки нефти и нефтепродуктов

62 «Газпром» ввел в эксплуатацию газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи

Новая газовая магистраль обеспечит надежное энергоснабжение столицы зимних Олимпийских игр 2014 года с учетом роста энергопотребностей олимпийской территории, развитием ее инфраструктуры

64 Энергетическая артерия Олимпиады-2014

На счету ООО «Питер Газ» сегодня более ста разнообразных проектов, в том числе и федерально-го значения, реализованных в сотрудничестве как с российскими, так и с иностранными партнерами. Один из них — газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи

66 ООО «СП ВИС-МОС»: первопроходцы горизонтально-направленного бурения

ООО «СП ВИС-МОС» — первое предприятие, применившее метод горизонтально-направленного бурения на территории России, и все годы специализируется только в этом направлении

68 ОАО «ГНИНГИ»: обеспечение безопасности освоения энергоресурсов Мирового океана

В основе конкурентных преимуществ института лежат применяемые инновационные технологии — результат собственных разработок, реализация научного-технического потенциала и конверсионных возможностей предприятия

70 РЕСО: инженерные изыскания МГ Сахалин — Хабаровск — Владивосток

ЗАО «Тихоокеанская инженеринговая компания» (РЕСО) в преддверии пуска в эксплуатацию магистрального газопровода Сахалин — Хабаровск — Владивосток демонстрирует свой опыт работы с заказчиком строительства ООО «Питер Газ»

71 Научный мониторинг акваторий РФ

В связи с широкомасштабным освоением нефтегазовых месторождений на шельфе морей России ФГУП «ВНИРО» особое внимание уделяет природоохранной направленности исследований

72 ГК ПМСОФТ внедряет информационные системы управления проектами

Группа компаний ПМСОФТ — премьер-партнер компании Oracle — предлагает российским предприятиям услуги и программные продукты для построения информационных систем управления проектами на платформе Oracle Primavera и программных продуктов собственной разработки

74 «Газпром добыча Надым»: 2011 год — юбилейный

Сорок лет назад ООО «Газпром добыча Надым» открыло крупнейшее газовое месторождение Крайнего Севера — Медвежье

76 Саратов — Надым: газовое партнерство

ОАО «ВНИПИгаздобыча» — ведущая проектно-исследовательская организация газодобывающего комплекса России. Общество связывает с ООО «Газпром добыча Надым» многолетнее сотрудничество в рамках важнейших газовых проектов современности

78 Прогрессивные технологии геохимических исследований на месторождениях Крайнего Севера

Приоритетными направлениями деятельности ООО «Газпром добыча Надым» являются освоение новых месторождений Крайнего Севера и приращение запасов углеводородного сырья. Для этой работы предприятие привлекает к сотрудничеству ряд научно-исследовательских и производственных организаций, среди которых ЗАО «НПЦ Геохимия»

80 ЦНИП ГИС: подсчеты запасов уникальных промыслов

Вся деятельность ООО «ЦНИП ГИС» подчинена одной цели — качественному и достоверному подсчету запасов углеводородов

82 Газпромбанк на Ямале

Основные цели деятельности банковских офисов Газпромбанка в ЯНАО — финансовая поддержка предприятий газовой отрасли, комплексное банковское обслуживание предприятий и их работников, в том числе в вахтовых поселках

84 «Газпром трансгаз Югорск»: тройной юбилей

2011 год второй юбилейный для ООО «Газпром трансгаз Югорск»: предприятию исполнилось 45 лет, из них 15 лет его руководителем является генеральный директор Павел Николаевич ЗАВАЛЬНЫЙ, который 11 августа отмечает 50-летие

86 ОАО «СУПТР-10»: доктора газонефтепроводов

За 40 с лишним лет производственной деятельности ОАО «СУПТР-10» построено около 600 подводных переходов магистральных газонефтепроводов общей протяженностью свыше 900 километров

88 ООО «Стройнадзордиагностика»: магистральные трубопроводы под контролем

О тонкостях работы и основных принципах, которые помогают компании уверенно двигаться вперед, рассказывает генеральный директор ООО «Стройнадзордиагностика» Виталий ХИМИЧ

90 Блестящие специалисты для ведущих предприятий страны

Калужский филиал МВТУ (МГТУ) им. Н. Э. Баумана взрастил множество блестящих специалистов. Один из них Павел ЗАВАЛЬНЫЙ — генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Югорск»

91 Сотрудничество, проверенное временем

ЗАО «Газприборавтоматикасервис» реализует полный цикл работ: НИОКР, изготовление средств внутри- и внешнетрубной диагностики, обследование магистральных трубопроводов

92 ООО «СПП «Югорское»: только натуральные молочные продукты

ООО «СПП «Югорское» вместе с ООО «Газпром трансгаз Югорск» реализует совместную программу поддержки сельхозпроизводства

93 Три кита успеха ЗАО «Строймонтаж»

Николай ХОЛОДКОВ, генеральный директор ЗАО «Строймонтаж» — одной из крупнейших строительных компаний ХМАО-Югры, — рассказал о трех китах успеха предприятия

94 Российский морской регистр судоходства будет оценивать морские объекты Штокмана

Российский морской регистр судоходства и «Штокман Девелопмент АГ» подписали соглашение о сотрудничестве в сфере экспертной оценки морских объектов проекта освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения

94 ТНК-ВР открыла под брендом ВР первые многофункциональные АЗК в трассовом формате

Открытие новых автозаправочных комплексов — первый шаг в реализации стратегии развития трассовых АЗК на европейской территории России

96 Более 500 километров сельских дорог построят в 2011 году

К 1 июля 2011 года Федеральное дорожное агентство заключило соглашения с администрациями 31 субъекта РФ о предоставлении субсидий на строительство и реконструкцию сельских дорог

ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ» продолжает строительство главного олимпийского медиацентра

Возведение крупнейшего олимпийского объекта началось летом 2010 года. За это время ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ», являющееся генеральным подрядчиком, выполнило колоссальный объем работы, проделав путь от подготовки основания и фундамента сооружений до возведения основных конструктивных элементов.

На инженерную защиту территории ушло несколько месяцев, сотни тысяч тонн скальных пород и щебня, использовались специальные материалы. В общей сложности на данном объекте задействованы полторы тысячи человек.

Их усилиями на Имеретинской низменности появились бетонные остовы сооружений комплекса главного медиацентра — одной из самых крупных и динамично развивающихся строек Олимпийского парка.

О размахе строительства свидетельствуют многие параметры объекта. Под комплекс главного медиацентра отведено 20 гектаров, половину этой площади займет здание гигантского пресс-телецентра вместимостью до 17 тысяч человек. В ста метрах от него появится восьмиэтажный гостиничный

комплекс на 600 мест для размещения представителей СМИ с уровнем обслуживания «три звезды».

— Не так давно мы прошли важный производственный и психологический рубеж — завершили фундаментную плиту медиацентра, при устройстве которой было уложено 107 тысяч кубометров бетона, — рассказывает о текущей ситуации на объекте первый заместитель директора Южного филиала ООО «КОРПОРАЦИЯ ИНЖТРАНССТРОЙ» Владимир ПЕТРОВСКИЙ. — Большая часть колонн и стен первого этажа — порядка 95% — готова. Также выполнена треть от общего объема работ по бетонированию перекрытий первого этажа.

Одновременно с главным медиацентром Олимпиады строится и гостиница. Забетонированы два первых этажа, близятся к завершению работы по заливке



Строительство медиацентра

перекрытия между вторым и третьим этажами. По словам руководителей генподрядного строительного предприятия, до конца текущего года основные конструктивные объемы сооружений будут выполнены.

Главный медиацентр для зимних Олимпийских игр сдадут «под ключ» в 2013 году. ■

ГК «Олимпстрой» возводит мост через реку Сочи

В настоящее время специалисты Федерального дорожного агентства, являющегося ответственным исполнителем данного проекта, возводят опоры моста, который объединит вторую и третью очереди дублера Курортного проспекта.



Мостовые опоры на берегу реки Сочи

Работы ведутся в рамках Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. Как сообщает пресс-центр Госкорпорации «Олимпстрой», всего будет построено шесть парных мостовых опор — по три на каждом берегу. Сейчас возводят четыре из них. В ближайшее время на правом берегу

реки Сочи завершится бетонирование еще одной пары. Расстояние между прибрежными опорами — более 70 метров. Планируется, что осенью 2011 года начнутся надвигка и монтаж пролетных конструкций. Автодорожный мост через реку Сочи, как и вся магистраль, рассчитан на четырехполосное движение. Его ширина превышает 25 метров. Здесь предусмотрены полосы безопасности и жесткие барьерные ограждения. Кроме того, мост будет оснащен пешеходным путепроводом и тротуарами, а также шумозащитными экранами со стороны жилой застройки. Дублер Курортного проспекта протянется на 17 километров. Он будет включать в себя девять тоннелей и тринадцать мостов. Возведение первой очереди — от транспортной развязки на реке Агурадо улицы Земляничной — планируется завершить к началу 2012 года. Вторая и третья очереди по плану должны быть построены к 2013 году. ■



Справка

ГК «Олимпстрой» — российская государственная корпорация, координирующая работы, связанные с проектированием, строительством, реконструкцией и эксплуатацией олимпийских объектов в Сочи. Корпорация реализует масштабную программу с привлечением частных и государственных инвестиций, создавая условия для инновационного развития города Сочи как всепогодного горноклиматического курорта. Среди важнейших задач — минимизация негативного воздействия строительства на окружающую среду. В связи с этим ГК «Олимпстрой» разработала «зеленый» корпоративный стандарт, устанавливающий требования по экологической и энергетической эффективности, ресурсосбережению, рациональному природопользованию.

В Москве прошла крупнейшая выставка нефтегазовой отрасли MIOGE 2011

С 21 по 24 июня 2011 года в Москве проходила 11-я международная выставка «Нефть и газ-2011»/MIOGE 2011 и 9-й Российский Нефтегазовый Конгресс/RPGC

Главным партнером выставки и конгресса выступило Министерство энергетики Российской Федерации. В озвученном на церемонии открытия приветствии министра энергетики РФ Сергея ШМатко отмечена важность проводимых мероприятий, которые «в очередной раз станут значимыми событиями для представителей нефтегазовой промышленности и пройдут с высокой эффективностью и практической отдачей».

Участниками выставки «Нефть и газ»/MIOGE в 2011 году стали более 1 000 компаний из 36 стран мира, которые представили свою продукцию на российском рынке, встретились с широкой аудиторией коллег-специалистов, изучили конъюнктуру рынка и установили прочные деловые отношения с новыми партнерами. Среди

традиционных участников выставки — «Роснефть», «Газпром», «Башнефть», «Газпром нефть», Группа ГМС, «Зарубежнефть», «Интегра», «Римера», «Татнефть», «Транснефть», Трубная Металлургическая Компания, «Стройтрансгаз», Буровая компания «Евразия», «Ринко Альянс», «КУНГУР», ABB, Cameron, Caterpillar, CNPC, GE, National Oilwell Varco, Schneider Electric, Siemens, Yokogawa Electric и многие другие.

В этом году в рамках выставки «Нефть и газ»/MIOGE прошел 9-й Российский Нефтегазовый Конгресс/RPGC, в очередной раз собравший лидеров отечественной и мировой нефтегазовой индустрии для обсуждения перспектив развития отрасли, существующих проблем и совместного поиска путей их решения. В работе конгресса приняли участие около 1 000 представителей

отечественной и международной нефтяной и газовой промышленности, в том числе крупнейших компаний, отраслевых министерств и ведомств, нефтегазовых ассоциаций и финансовых учреждений. Российский Нефтегазовый Конгресс стал масштабным отраслевым форумом, значимость которого для нефтегазовой отрасли признается всем профессиональным сообществом.

В 2011 году в программу конгресса впервые были включены заседание на тему «Роль и будущее нетрадиционных источников углеводородов в нефтяном секторе» при поддержке World Petroleum Council (в преддверии Мирового Нефтяного Конгресса/WPC в Катаре) и «Торговля нефтепродуктами в России: внутренний и внешний рынок» при содействии Информационно-аналитического центра «КОРТЕС». Медиа-партнером международной выставки MIOGE выступил федеральный деловой журнал «ТСР». 

«Роснефть» открыла новое месторождение на территории Краснодарского края

Как сообщили в управлении информационной политики ОАО «НК «Роснефть», новое высокодебитное месторождение нефти открыто в западной части Сладковско-Морозовского нефтегазового района Славянско-Темрюкского лицензионного участка Краснодарского края. Предварительная оценка извлекаемых запасов нефти — более 500 тысяч тонн.

Первая скважина месторождения №4 Западно-Мечетская глубиной 3 525 метров в настоящий момент находится в освоении. Предварительные результаты освоения свидетельствуют о высоком потенциале месторождения. Ожидаемый дебит скважины может составить от 220 до 350 тонн нефти в сутки.

Геологоразведочные работы «Роснефти» в Краснодарском крае интенсифицированы в рамках выполнения управленческих задач, поставленных в ходе рабочей поездки президента ОАО «НК «Роснефть» Эдуарда ХУДАЙНАТОВА в данный регион в декабре 2010 года. Кроме того, в компании разрабатывается программа восполнения ресурсной базы в южных регионах ее деятельности. Программа касается месторождений «Краснодарнефтегаза»,

«Ставропольнефтегаза», «Грознефтегаза», а также месторождений Дагестана и Ингушетии. Данная программа будет осуществляться с 2012-го до 2020 года.

В Краснодарском крае расположена одна из старейших в России нефтегазовых провинций, нефтяные кладовые разрабатываются в регионе с конца 19 века. Край относится к регионам с высокой степенью выработанности промыслов (85—87%) и считается тщательно изученным, в связи с чем открытие нового месторождения в этом регионе было непростой задачей.

Комментируя открытие нового промысла, президент ОАО «НК «Роснефть» Эдуард ХУДАЙНАТОВ отметил, что «скважина с таким дебитом открыта впервые за 10 лет, ее продуктивность в десять раз превышает среднероссийский



показатель. Открытие такой скважины в нефтегазовой провинции с высокой степенью выработанности — следствие новых проектных решений и яркий пример выполнения заявленной «Роснефтью» программы по восполнению ресурсной базы».

В 2010 году «Краснодарнефтегаз» добыл 950 тысяч тонн нефти и газового конденсата и 2,8 миллиарда кубических метров газа. Доказанные запасы «Краснодарнефтегаза» составляют 10,13 миллиона тонн нефти, газа — 48,528 миллиона кубометров. 

Разработчики высокопрочных труб отмечены премией Правительства РФ

За разработку труб нового поколения авторский коллектив в составе сотрудников ОАО «Газпром», ООО «Газпром трансгаз Екатеринбург», ОАО «Северсталь», ФГУП ЦНИИ КМ «Прометей» награжден премией Правительства РФ в области науки за 2010 год.



Александр ГРУБМАН, генеральный директор дивизиона «Северсталь Российская Сталь»

Как сообщили в пресс-службе ОАО «Северсталь», в числе награжденных от компании «Северсталь»: директор по производству — главный инженер дивизиона «Северсталь Российская Сталь» Андрей ЛУЦЕНКО, генеральный директор ЗАО «ИТЗ» Николай СКОРОХВА-

ТОВ, директор по качеству ЗАО «ИТЗ» Александр ВЕЛИЧКО.

Премия присуждена за разработку и внедрение технологии производства труб из стали высокой категории прочности X80 (K65). Трубы нового поколения не только выдерживают рабочее давление на 120 МПа, но и позволяют значительно снизить металлоемкость проектов. Производство данных труб позволило осуществить проект «МГ Бованенково — Ухта».

— Внедрению разработки производства труб нового поколения предшествовала напряженная работа двух коллективов дивизиона «Северсталь Российская Сталь» — Череповецкого металлургического комбината и Ижорского трубного завода, — комментирует генеральный директор дивизиона Александр ГРУБМАН. — Для освоения технологии про-

изводства стали высокой категории прочности X80 (K65) был выполнен ряд мероприятий, итогом которых стало производство слябов толщиной 315 миллиметров, что обеспечило получение штрипса и, соответственно, трубы с более высокими техническими характеристиками, соответствующими требованиям к продукции для реализации важного проекта транспортировки газа с Ямала.

«Северсталь» освоила выпуск высокопрочных труб X80 (K65) в промышленных объемах. Они поставляются для строительства подводного перехода через Байдацкую губу — участка системы МГ Бованенково — Ухта, отличающегося особыми природно-климатическими условиями и протяженностью 1 200 км. Прокладка газопроводов с такими техническими параметрами — первый опыт строительства не только в России, но и во всем мире. «Северсталь» с 2007 года поставила более 250 тысяч тонн высокопрочных труб большого диаметра для МГ Бованенково — Ухта. 

Группа предприятий «Энергомаш» направит на модернизацию 130 миллионов рублей

В рамках программы по модернизации оборудования производственного комплекса трансформаторов (ПК Тр) ЗАО «Энергомаш (Екатеринбург)–Уралэлектротяжмаш» уже приобретена линия поперечного раскроя типа GEORG TBA/ME/EL 800 x 4000 HS/T с системой управления CNC 1000 W. В настоящий момент на предприятии проходит процесс установки нового оборудования с участием инженеров фирмы-поставщика.

Линия GEORG предназначена для резки пластин электротехнической стали для сборки остовов трансформаторов. В тендере на поставку данного оборудования участвовали бельгийские, итальянские и немецкие производители. Предпочтение было отдано немецкой фирме GEORG, признанному лидеру в производстве линий поперечного и продольного раскроя.

— Оборудование фирмы GEORG — это безупречное качество, надежность и отличный сервис в режиме онлайн, — отмечает Леонид МЕШАВКИН, директор по постановке

производственных процессов ПК Тр. — Несмотря на то, что цены этого производителя были на 15% выше, чем у конкурентов, мы сделали выбор в пользу надежности.

Полная стоимость оборудования, включая покупку самой линии с комплектом запасных частей, расходы на транспорт, шефмонтаж, обучение персонала, составила 1,7 миллиона евро.

Запуск новой линии поможет вдвое повысить производительность процесса поперечного раскроя электротехнической стали. Оборудование способно значительно сократить издержки производства масляных трансформаторов. При использовании электротехнической стали толщиной 0,23 миллиметра сократятся потери холостого хода, снизятся массогабаритные показатели и будет уменьшена себестоимость трансформаторов — все это даст компании дополнительное преимущество по цене на рынке. Важно учесть, что при достаточно высокой стоимости трансформаторов значительным является даже 5%-ое снижение.



Линия поперечного раскроя GEORG TBA/ME/EL 800 x 4000 HS/T

До конца года в ПК Тр ЗАО «Энергомаш (Екатеринбург)–Уралэлектротяжмаш» планируется приобрести вертикально-намоточные станки TUBOLYASTRONIC (Швейцария), установку для пайки BV-WLA25/1 (WOLKMAN, Германия), станок для изолировки емкостных колец (RUF, Германия), электромеханическую гильотину MS-R 31-4,0 (CIDAN, Дания), гидроцилиндры для опрессовки обмоток во время сушки (ENERPAC, США) и так далее на общую сумму примерно в 60,2 миллиона рублей.

Покупка и запуск данного оборудования помогут поднять трансформаторное производство в Группе предприятий «Энергомаш» на новый уровень. 

ОАО «ФСК ЕЭС» разместило 10-летний выпуск локальных рублевых облигаций на сумму десять миллиардов рублей

Таким образом, компания первой в России осуществила рыночный выпуск локальных облигаций корпоративного сектора, размещенных на срок 10 лет в посткризисный период.

Данное размещение является важным достижением для Российской Федерации и устанавливает новый ориентир по ставке купона для других заемщиков корпоративного сектора, желающих привлечь финансирование в рублях на 10-летний срок. Несмотря на сложные рыночные условия, характеризующиеся волатильностью, вызванной суверенными рисками периферийных стран Евросоюза, сделка привлекла крайне высокий интерес со стороны инвестиционного сообщества.

На момент закрытия книги заявок спрос в 2,5 раза превысил размещаемый объем, и общий объем заявок составил 27 миллиардов рублей от более чем сорока российских и международных инвесторов. В рамках данной сделки ОАО «ФСК ЕЭС» привлекло значительный спрос со стороны диверсифицированного круга первоклассных российских и международных инвесторов: 23% выпуска было

распределено среди международных финансовых инвесторов. В размещении приняли участие управляющие компании (12%), банки и частные инвесторы (67%), инвестиционные компании (21%).

Ставка купона при размещении эталонного выпуска облигаций ФСК ЕЭС на 10 миллиардов рублей составила 8,5%, что на 40 базисных пунктов меньше нижней границы объявленного изначально уровня.

Размещение облигаций ОАО «ФСК ЕЭС» убедительно доказало, что переход на долгосрочный принцип финансового планирования, основанный на RAB-регулировании, обеспечил компании возможности по привлечению долгосрочных инвестиций для развития ЕНЭС. До этого времени крупные корпоративные заемщики активно использовали зарубежные рынки, размещая еврооблигации. Проведенная сделка показала, что



сегодня российский рынок имеет все предпосылки для удовлетворения долгосрочного спроса для финансирования реального сектора, что особенно важно ввиду планов по созданию в России международного финансового центра.

Расчеты по облигациям ОАО «ФСК ЕЭС» производятся на фондовой бирже ММВБ с 5 июля. Номинал составляет 1 000 рублей. Купонный период — 182 дня.

Ведущими организаторами сделки выступили Ренессанс Капитал, Газпромбанк, ВТБ Капитал, Сбербанк России, сообщает пресс-центр ОАО «ФСК ЕЭС».

Начались работы по расширению Каспийского трубопроводного консорциума

«Проект расширения Каспийского трубопроводного консорциума позволит увеличить пропускную способность нефтепровода до 67 миллионов тонн в год», — заявил министр энергетики РФ Сергей ШМатко.

1 июля 2011 года в городе Атырау (Казахстан) состоялась торжественная церемония начала строительных работ по проекту расширения Каспийского трубопроводного консорциума.

В мероприятии приняли участие министр энергетики РФ Сергей ШМатко, министр нефти и газа Республики Казахстан Сауат Мынбаев, председатель правления, президент

ОАО «АК «Транснефть» Николай Токарев, генеральный директор Каспийского трубопроводного консорциума Николай Платонов, другие официальные лица, представители акционеров консорциума, подрядных организаций.

Сергей ШМатко подчеркнул, что Правительство РФ уделяет проекту расширения КТК особое внимание. «Мы даем старт проекту увеличения пропускной способности Каспийского трубопроводного консорциума — предприятия, ставшего символом успешного международного энергетического сотрудничества. Участие в этом проекте крупных международных компаний подтверждает его востребованность и уникальность. Уверен, что амбициозная задача по выводу проекта на мировой уровень по плечу акционерам,

менеджменту, сотрудникам и подрядчикам консорциума», — заявил министр.

Н. Платонов отметил, что проект предполагает использование самых современных технологий строительства и передовых технологий транспортировки нефти. Работы по расширению трубопроводной системы КТК, включая модернизацию существующих нефтеперекачивающих станций, будут проводиться в условиях сохранения действующего режима перекачки нефти.

Торжественное мероприятие завершилось на непосредственном месте производства работ. Министры с помощью пульта управления сварочным модулем запустили процесс сварки первого стыка нового трубопровода. Этот трубопровод большего диаметра будет построен взамен действующего 88-километрового узкого участка, ограничивающего сегодня пропускную способность для казахстанских объемов нефти, поступающих в систему КТК.

Справка

Проект стоимостью 5,4 миллиарда долларов включает в себя строительство 10 новых нефтеперекачивающих станций, увеличение резервуарного парка для хранения дополнительных 480 тысяч тонн нефти, сооружение третьего выносного причального устройства на морском терминале «Южная Озеревка». Строительные работы должны быть завершены в 2014 году.

Алексей МИЛЛЕР: «У нас долгосрочная стратегия. Фактически мы сейчас создаем еще один, новый «Газпром»»

30 июня 2011 года состоялось очередное годовое общее собрание акционеров ОАО «Газпром». Акционеры избрали новый состав совета директоров, утвердили годовой отчет и бухгалтерскую отчетность компании за 2010 год, в том числе отчет о прибылях и убытках, а также утвердили размер дивидендов по результатам деятельности ОАО «Газпром» за 2010 год — 3 рубля 85 копеек на одну акцию. Это рекордный уровень дивидендов за всю историю компании. Председатель правления ОАО «Газпром» Алексей МИЛЛЕР выступил с докладом о перспективах развития компании.

Доклад А. МИЛЛЕРА «Газпром»: новые горизонты»

«Газпром» в 2010 году добился роста производственных показателей и уверенно идет к восстановлению их докризисных уровней. В 2010 году мы добыли на 57 миллионов тонн условного топлива больше, чем в 2009 году. Добыча природного газа — нашего главного продукта — увеличилась более чем на 47 миллиардов кубических метров и составила 508,6 миллиарда кубических метров. Нефти добыто на четыре миллиона тонн больше, чем в 2009 году.

Позитивным сдвигам в производстве сопутствует и положительная динамика финансовых показателей, которая является одной из самых сильных в мировой газовой отрасли.

Выручка ОАО «Газпром» увеличилась по сравнению с уровнем 2009 года на 16%, прибыль от продаж — на 49%.

Консолидированная выручка от продаж Группы «Газпром» выросла в 2010 году на 17,4% и превысила три триллиона 660 миллиардов рублей. Чистая прибыль Группы составила 776 миллиардов рублей (рост на 22,4%).

На энергетических рынках происходят поистине тектонические сдвиги. И если в изменившихся условиях, например, «Третий энергетический пакет» морально устарел, то для «Газпрома», наоборот, открываются новые горизонты. И мы уверены в своих силах.

Фундаментом успеха «Газпрома» является мощная сырьевая база. Никакие экономические кризисы, никакие новации в газовых технологиях не способны отменить основополагающего фактора нашей долгосрочной конкурентоспособности: «Газпром» был, есть и будет мировым лидером по объемам добычи и величине запасов природного газа.

В 2010 году мы вновь добились опережающего роста сырьевой базы. Прирост

запасов природного газа за счет геологоразведки составил 547,7 миллиарда кубометров, превысив добычу почти на 40 миллиардов кубов.

В последнее время проведена большая работа по выстраиванию более эффективной системы геологоразведки в «Газпроме». Проводятся структурные изменения — консолидируется деятельность по ГРП на суше в России и за рубежом. Улучшена система управления затратами в этой сфере, внедряются показатели эффективности ГРП, учитывающие не только стоимость прироста физических запасов, но и их коммерческую ценность, роль и место в обеспечении баланса газа на среднесрочную и долгосрочную перспективу.

Капитальные вложения Группы «Газпром» в разведку и добычу газа в 2010 году составили 202,4 миллиарда рублей. Основными направлениями инвестиций в добычу газа стали:

- обустройство Бованенковского месторождения (здесь велось бурение эксплуатационных скважин и монтаж оборудования установки комплексной подготовки газа), продолжалось строительство железной дороги Обская — Бованенково для круглогодичного завоза материально-технических ресурсов, доставки персонала и вывоза жидких компонентов);
- обустройство газоконденсатных залежей Заполярного месторождения;
- вывод на проектную мощность Южно-Русского месторождения;
- поддержание текущих уровней добычи на традиционных месторождениях;
- обустройство месторождений на Камчатке.

Необходимые уровни добычи газа в среднесрочной перспективе будут обеспечены за счет расширения обустройства



Алексей МИЛЛЕР,
Председатель правления ОАО «Газпром»

действующих месторождений и ввода в разработку новых месторождений Надым-Пур-Тазовского региона и полуострова Ямала.

Стратегическое видение и планы нашего бизнеса опираются на потенциал Штокмановского месторождения, газовые ресурсы Восточной Сибири, Дальнего Востока, акваторий Обской и Тазовской губ. Именно в этих регионах мы намерены сформировать новые крупные газодобывающие центры.

«Газпром» планомерно развивает нефтяное направление своей деятельности. Суммарная добыча нефти выросла до уровня 52,6 миллиона тонн. Мы намерены и дальше повышать объемы добычи, переработки и реализации нефти и нефтепродуктов. Это будет сделано за счет создания нового центра добычи на севере ЯНАО, разработки Новопортовского месторождения, месторождений Мессояхской группы; стабилизации добычи на традиционных месторождениях и благодаря новым приобретениям.

В 2010 году основные объемы работ по шельфу были проведены в ходе обустройства Кириного месторождения в рамках проекта «Сахалин-3». Выполнялись геолого-геофизические исследования в акваториях Обской и Тазовской губ, на приамальском шельфе, на шельфе Охотского моря.

Освоение ресурсов углеводородов континентального шельфа России рассматривается «Газпромом» как одно из стратегических направлений деятельности

В своей добычной деятельности «Газпром» разрабатывает новые направления и технологии, открывающие дополнительные возможности для диверсификации ресурсной базы.

«Газпром» обладает крупнейшей в мире газотранспортной системой. ГТС «Газпрома» — важнейший элемент структуры обеспечения природным газом потребителей в Европе и на всем евроазиатском пространстве.

В газопроводы ЕСГ «Газпрома» на территории России в 2010 году поступило около 661 миллиарда кубометров газа. Объем транспортировки газа компаний, не входящих в Группу, составил 72,6 миллиарда кубометров. Услуги по транспортировке газа оказаны 23 независимым от «Газпрома» компаниям.

В отчетный период на территории России введены в эксплуатацию 1 340 километров магистральных газопроводов и отводов и линейная компрессорная станция мощностью 64 МВт.

Реализуя Восточную газовую программу, «Газпром» стал локомотивом социально-экономического развития регионов в этой части нашей страны.

Важным событием стал ввод в эксплуатацию в 2010 году магистрального газопровода Соболево — Петропавловск-Камчатский.

Одним из первоочередных и главных объектов Восточной программы является газотранспортная система Сахалин — Хабаровск — Владивосток. Ввод ее намечен на сентябрь 2011 года. Этот газопровод — становой хребет Единой системы газоснабжения на Востоке России. Магистраль позволяет удовлетворить потребности в газе российских потребителей в восточных регионах страны, а также создает основу для поставок газа на мировой рынок.

В европейской части нашей страны «Газпром» осуществляет реализацию целого ряда проектов в целях обеспечения надежности и повышения объемов поставки газа отечественным и зарубежным потребителям. Среди этих проектов:

- газопровод Грязовец — Выборг, предназначенный для подачи газа в «Северный поток» и газоснабжения потребителей Северо-Запада России;
- газопровод Починки — Грязовец, предназначенный для увеличения поставок газа потребителям Центрального и Северо-Западного регионов, а также по газопроводу «Северный поток»;
- газопроводы Бованенково — Ухта и

Ухта — Торжок, предназначенные для транспортировки газа с месторождений полуострова Ямал;

- газопровод Северные районы Тюменской области — Торжок.

Капитальные вложения Группы в транспортировку газа в 2010 году увеличились по сравнению с уровнем 2009 года на 75,9% и достигли 407,6 миллиарда рублей.

Объем и направленность наших инвестиций четко увязаны с поставками газа в будущем. Наши стройки в добыче и в транспорте синхронизированы между собой по мощностям и срокам. А общий объем инвестиций, который в текущем году превысит триллион рублей, абсолютно обоснован! Он предопределен существующими обязательствами по поставкам в Россию и на экспорт, географией доступных к разработке запасов, необходимостью реконструкции и модернизации части инфраструктуры, которая была создана еще в советское время.

«Газпром» — это долгосрочный бизнес, у нас долгосрочная стратегия. Фактически мы сейчас создаем еще один, новый «Газпром»! И это не фигура речи. Создание нового центра газодобычи на Ямале и Арктическом шельфе сопоставимо по масштабам с освоением советских месторождений-гигантов Уренгойского, Медвежьего, Ямбургского... Масштаб и, главное, значение наших строек на Востоке страны заставляют вспомнить эпоху строительства газопровода Уренгой — Помары — Ужгород... Сейчас осваиваются принципиально новые газовые провинции, формируются принципиально новые огромные рынки.

В 2010 году построенный в рамках проекта «Сахалин-2» завод по сжижению газа вышел на проектную мощность — 9,6 миллиона тонн в год. Основные объемы СПГ (около 60%) были поставлены в Японию. Сахалинский газ также поступает в Южную Корею, Индию, Китай. Это именно те страны, с которыми сейчас ведутся интенсивные переговоры о заключении новых долгосрочных контрактов. Мы создаем для «Газпрома» новые емкие рынки, что позволит увеличить объем экспорта газа по крайней мере в 1,5 раза, сбалансировать наш портфель контрактов и обеспечить стабильный поток валютной выручки на десятилетия вперед.

Несомненно, начало поставок газа в Китай по западному маршруту станет

новой точкой отсчета в истории развития российской системы газоснабжения.

В 2010 году перешел в стадию практической реализации проект «Северный поток» — строительство самой протяженной подводной магистрали в мире. Выполнена укладка первой линии газопровода по дну Балтийского моря. Началось сооружение уникальной, не имеющей мировых аналогов по основным техническим характеристикам компрессорной станции «Портовая», которая обеспечит транспортировку газа по «Северному потоку».

В 2010 году расширился круг акционеров, проект стал панъевропейским. Французская компания GDF SUEZ получила 9% в капитале Nord Stream AG.

Активно развивается второй важнейший газотранспортный проект — «Южный поток». В 2010 году подписаны межправительственные соглашения с Хорватией и с Австрией. «Газпром» и OMV заключили Базовое соглашение о сотрудничестве по проекту «Южный поток» на территории Австрии.

В июне 2010 года с EDF подписан меморандум, определивший конкретные шаги по вхождению французской компании в проект строительства морского участка «Южного потока». Объединение усилий энергоконцернов из России, Италии и Франции еще раз подчеркнуло общеевропейский масштаб проекта. Сейчас к проекту присоединилась и Германия.

В 2010 году «Газпром» и партнеры из Венгрии, Греции и Болгарии создали на паритетных началах совместные проектные компании, которые будут заниматься проектированием, финансированием, строительством и эксплуатацией «Южного потока» на территории соответствующих государств. В 2010 году были завершены ТЭО строительства участков газопровода в Сербии и Словении. Осенью 2011 года будет готово сводное ТЭО всего проекта.

В 2003 году в Японии на Мировом газовом конгрессе «Газпром» заявил о наступлении века газа. «Природный газ должен занять ведущее положение в структуре мирового энергопотребления уже в ближайшие десятилетия и сохранить его до конца нынешнего века» — так звучала цитата из нашего ключевого доклада.

Сегодня уже не только производители, но и потребители признают, что «Золотой век газа» — это свершившийся факт.

А это значит, что у «Газпрома» открываются новые горизонты... 

Юрий ЛИПАТОВ: «Для реализации генсхемы развития электроэнергетики России нужны 20 триллионов рублей»

16 июня 2011 года председатель Комитета Государственной Думы по энергетике Юрий ЛИПАТОВ выступил на круглом столе «Умные сети — проекты будущего», проходящем в рамках ПМЭФ-2011 (Санкт-Петербург).



Юрий ЛИПАТОВ, председатель Комитета Государственной Думы по энергетике

Сегодня есть четкое понимание требований экономики России к электроэнергетическому комплексу страны — обеспечение активного участия потребителей на рынках электроэнергии, равно как и обеспечение «цифрового» качества энергии для потребностей экономики, предупреждение системных сбоев и борьба с внешними воздействиями. В электроэнергетику должны быть вовлечены все виды генерации и аккумулирования энергии, а потребитель и поставщик должны получить новые продукты, услуги, рынки, связанные с электроэнергетикой. При этом необходимо выделить стратегическую цель электроэнергетического комплекса в целом — обеспечение и повышение надежности, качества, экономичности и безопасности.

Основой движения к этой стратегической цели и строительства инфраструктурных объектов электроэнергетики является Генеральная схема разме-

щения объектов электроэнергетики до 2030 года. Для удовлетворения спроса на электроэнергию планируется к 2030 году ввести 173 ГВт новых генерирующих мощностей, в том числе: АЭС — 43,4 ГВт; ГЭС — 11,8 ГВт; ТЭС — 112,1 ГВт; ВИЭ — 6,1 ГВт. Суммарная протяженность электрических сетей 330 кВ и выше к 2030 году должна составить 108 тысяч километров, трансформаторная мощность — 330 тысяч МВА. Планируется провести модернизацию электроэнергетической отрасли путем вывода из эксплуатации устаревшего генерирующего оборудования: общий объем демонтажа к 2030 году составит 67,7 ГВт, в том числе 51,2 ГВт — ТЭС и 16,5 ГВт — АЭС; модернизация электросетевого комплекса позволит снизить потери в сетях к 2030 году до 8% (потери в 2010 году — 12%).

Проблемы развития и функционирования электросетевого комплекса России — высокая степень износа и применение устаревших видов электро-технического оборудования. Решение этих проблем возможно при качественно новом, инновационном подходе к развитию существующей энергосистемы — созданию качественно новой электроэнергетической системы, которая будет удовлетворять сегодняшним и будущим потребностям экономики, создаст прочный фундамент для ее дальнейшего развития. Результатом преобразований должно стать создание «умной сети», которая призвана решить существующие проблемы отрасли, повысить эффективность ее работы и способствовать повышению конкурентоспособности экономики России на основе новых инновационных решений и технологий.

Отмечая переход энергетических компаний на RAB-регулирование, определяющее новое условие к долгосрочному развитию и преобразованиям сети будет являться привлекательным для вложения инвестиций. Формируется также комплекс новых требований к

развитию энергетики с обязательными требованиями по обеспечению надежности и качества энергоснабжения потребителей.

Такая комплексная модернизация и инновационное развитие всех субъектов электроэнергетики на огромном пространстве страны планируется только в России. В зарубежных компаниях в большей степени решаются проблемы на уровне распределительных сетей (например, создание Smart grid, умных городов). В России же, безусловно, для получения максимального эффекта от проводимых масштабных преобразований необходима интеллектуализация всех субъектов электроэнергетики. Создание умной сети потребует поддержки государства, фундаментальной и прикладной науки, проектных институтов и промышленности. Интеллектуализация электроэнергетического комплекса и достижение максимального комплексного эффекта в развитии экономики возможно только при совместном усилии всех субъектов электроэнергетической отрасли. Законодательство об электроэнергетике постоянно совершенствуется, Государственная Дума уделяет большое внимание вопросам развития и работы отрасли. В частности, в настоящее время на рассмотрении в Государственной Думе находится законопроект о внесении изменений в закон об электроэнергетике, в котором нашли свое отражение и вопросы законодательного обеспечения развития сетевого комплекса. Планируется рассмотрение и принятие этого законопроекта во втором и третьем чтениях в период весенней сессии Государственной Думы.

Работа по совершенствованию законодательной и нормативно-правовой базы отрасли будет продолжена и в будущем, и в рамках этой работы, безусловно, заслуживает особого внимания инициатива Федеральной сетевой компании по созданию Сетевого кодекса — документа, призванного урегулировать сложные, многоплановые отношения, возникающие при распределении электроэнергии. В настоящее время проект концепции Сетевого кодекса находится на рассмотрении в Комитете Государственной Думы по энергетике. **С**

Для реализации генеральной схемы общая потребность в капиталовложениях на развитие электроэнергетики оценивается в 20 триллионов рублей, в том числе капиталовложения в сетевое хозяйство — 10,2 триллиона рублей, в генерацию — 9,8 триллиона рублей

ЭНЕРГЕТИКА РОССИИ

Сегодня есть четкое понимание требований экономики России к электроэнергетическому комплексу страны — обеспечение активного участия потребителей на рынках электроэнергии, равно как и обеспечение «цифрового» качества энергии для потребностей экономики, предупреждение системных сбоев и борьба с внешними воздействиями. В электроэнергетику должны быть вовлечены все виды генерации и аккумулирования энергии, а потребитель и поставщик должны получить новые продукты, услуги, рынки, связанные с электроэнергетикой. При этом необходимо выделить стратегическую цель электроэнергетического комплекса в целом — обеспечение и повышение надежности, качества, экономичности и безопасности.

ПОТЕНЦИАЛ РЕГИОНОВ



Строительство подстанции 220 кВ «Зеленый уголь» в Приморском крае

Максимум мощности на Сургутской ГРЭС-2



Два новых энергоблока ПГУ-400 Сургутской ГРЭС-2

В июле на Сургутской ГРЭС-2 будут введены в эксплуатацию два одновальных парогазовых энергоблока общей мощностью 800 МВт. После этого мощность Сургутской ГРЭС-2 — крупнейшей тепловой станции России — вырастет с существующих 4 800 до 5 600 МВт. Строительство энергоблоков №7 и №8 ведется в рамках инвестиционной программы ОАО «Э.ОН Россия», стоимость проекта составляет 32 миллиарда рублей.

Рекордные темпы строительства

Строительство Сургутской ГРЭС-2 было обусловлено бурными темпами роста добычи нефти и газа на территории среднего Приобья в 1980-х годах. Это вызвало скачок электропотребления в Тюменской области. Увеличить долю производимой электроэнергии необходимо было в пять раз, ведь потребность в ней в области была больше, чем в целом по стране. Это и стало основной предпосылкой к строительству мощной электростанции в нефтяной столице России — городе Сургуте.

Возведение Сургутской ГРЭС-2 было начато в четвертом квартале 1979 года в соответствии с постановлением Совета Министров СССР от 15 ноября 1979 года с символическим номером — 1 000. Монтаж и ввод в эксплуатацию шести блоков Сургутской ГРЭС-2 мощностью по 800 МВт каждый позволил Тюменской энергосистеме устранить дефицит электричества во всем Уральском регионе. Сооружение электростанции велось рекордными для такого масштаба работ темпами, не имеющими аналогов в практике отечественного энергостроительства — мощности в 4 800 МВт были введены всего за четыре года!

Крепкая основа для строительства СГРЭС-2 была заложена при возведении Сургутской ГРЭС-1. Квалифицированный коллектив строителей, монтажников, энергетиков мог без особой подготовки приступить к возведению нового объекта.

В 1981 году началось бетонирование фундамента первой дымовой трубы высотой 270 метров Сургутской ГРЭС-2. Параллельно велись работы по строительству главного корпуса, водохранилища, ОРУ 500 кВ, площадки ТМБ и других объектов.

Сегодня можно по-разному относиться к ярким проявлениям того времени, но дух комсомольско-ударного труда и поощрения в виде поднятия флага победителей соцсоревнования давали положительные результаты. Темп стройки ускорился, полным ходом начались поставки оборудования, металлоконструкций каркаса главного корпуса, внутренних металлоконструкций, основного оборудования, трубопроводов... Более пятидесяти заводов всей страны работали на Сургутскую ГРЭС-2.

Точкой отсчета становления Сургутской ГРЭС-2 следует считать пуск первого энергоблока 23 февраля 1985 года. Энергоблок был построен и введен в эксплуатацию в рекордный срок — на полтора года раньше нормативного. Отечественное энергостроительство такого еще не знало. В ноябре 1985 года началось комплексное опробование второго энергоблока. Девять месяцев понадобилось строителям и эксплуатационникам, чтобы подготовить к работе первый энергоблок, и всего шесть для подготовки второго. Последующие энергоблоки также вводились с шагом девять месяцев.

Сургутская ГРЭС-2 является самой мощной тепловой электростанцией в России, а также одной из самых эффективных теплоэлектростанций страны. Техничко-экономические показатели объекта не уступают зарубежным аналогам: удельный расход топлива — менее 305 граммов на киловатт-час; расход электроэнергии на собственные нужды — около 2,5%. Максимальная выработка электроэнергии была достигнута в 2010 году и составила 36,6 миллиарда киловатт-час. Всего с момента ввода в эксплуатацию Сургутская ГРЭС-2 выработала более 750 миллиардов киловатт-час электроэнергии.

Особенности работы

Строительство новых энергоблоков на Сургутской ГРЭС-2 началось 25 апреля 2008 года. Необходимость их сооружения была продиктована ростом энергопотребления в Тюменской области.

Победителем тендера, объявленного на строительство новых генерирующих мощностей на Сургутской ГРЭС-2, был признан консорциум General Electric International Inc. (США) и Gama Power Systems (Турция). Доставку оборудования в Россию осуществляла компания CHANDLER ЛОГИСТИК. Оборудование транспортировалось на Сургутскую ГРЭС-2 водным путем в результате беспрецедентной по масштабам логистической операции. Произведенные в США турбины и генераторы сначала прибыли в Антверпен, затем — в Мурманск. Это самый крупный груз, привезенный в Россию по Северному морскому пути: вес каждой турбины свыше 270 тонн. Для доставки к месту перегрузки с морского на речной транспорт в районе Обской губы потребовалось специальное разрешение Правительства РФ.

Во время строительства новых энергоблоков подрядчикам пришлось столкнуться с рядом проблем, и самой большой сложностью оказался языковой барьер. На строительной площадке электростанции можно было услышать немецкую, английскую, турецкую, русскую речь, требовался перевод технической документации. Специалисты Сургутской ГРЭС-2, которые будут эксплуатировать новое оборудование, проходили обучение у коллег из Европы и США.

Уникальность ПГУ

Коэффициент полезного действия каждого из двух новых энергоблоков ПГУ-400 Сургутской ГРЭС — 55,9%, что более чем на треть превышает средний КПД энергоблоков, используемых в российской электроэнергетике. Расход топлива при производстве электроэнергии на новых блоках составляет около 220 граммов условного топлива на киловатт-час, что снижает себестоимость производства и повышает конкурентоспособность компании на рынке электроэнергии.

Парогазовую установку называют «самым экономичным двигателем», используемым для

получения энергии. ПГУ дают возможность сократить потребление газа на 30%, что существенно удешевляет производство 1 кВт·ч электроэнергии (ведь в структуре себестоимости топливо занимает более 50%). Благодаря высокому КПД, парогазовая установка — это еще и самый экологически чистый «двигатель», ведь на единицу выработанной электроэнергии требуется затратить меньше топлива, и, следовательно, уменьшается выброс парниковых газов. На ПГУ по сравнению с традиционными паросиловыми установками ниже и тепловое загрязнение, и выбросы оксидов азота.

Стоит отметить, что высокая эффективность новых энергоблоков соответствует стратегии основного акционера ОАО «Э.ОН Россия» — концерна E.ON «Cleaner and Better Energy». Объем выбросов CO₂ при производстве электроэнергии на новых энергоблоках будет сокращен более чем на два миллиона тонн до конца 2012 года. Объем выбросов оксидов азота составляет менее 50 миллиграммов на кубометр, что приблизительно в пять раз ниже, чем при работе традиционных паросиловых электростанций.

Вклад в будущее

Стоимость проекта по строительству двух ПГУ-400 на Сургутской ГРЭС-2 составила 31,9 миллиарда рублей. В целом, инвестпрограмма (Э.ОН Россия) предусматривает ввод 2 400 МВт новых мощностей, в том числе 1 600 МВт на базе ПГУ. На Шатурской ГРЭС пуск ПГУ-400 состоялся в ноябре 2010 года, на Яйвинской ГРЭС пуск ПГУ-400 состоится в сентябре 2011 года. Кроме того, в 2011 году начат проект строительства угольного паросилового блока мощностью 800 МВт на Березовской ГРЭС. Общая стоимость инвестиционной программы ОАО «Э.ОН Россия» — 97 миллиардов рублей.

В ходе реализации данной инвестпрограммы энергетика России получает новые мощности, по эффективности сравнимые с лучшими мировыми аналогами. **Т**

До 2005 года Сургутская ГРЭС-2 входила в состав Тюменской энергосистемы — «Тюменьэнерго», после разделения которой стала самостоятельным акционерным обществом. В процессе реформы электроэнергетики станция вошла в состав ОАО «Четвертая генерирующая компания оптового рынка электроэнергии» (ныне ОАО «Э.ОН Россия»)



Сургутская ГРЭС-2



Сургутская ГРЭС-2

Комплексные услуги в области проектирования и инжиниринга энергообъектов

ОАО «Инженерный центр энергетики Урала» с самого начала участвует в крупном инвестиционном проекте по строительству двух энергоблоков ПГУ 400 МВт Сургутской ГРЭС-2.

Реконструкция Сургутской ГРЭС-2

В 2005 году специалисты ОАО «ИЦЭУ» приступили к предпроектным проработкам вариантов по реконструкции и расширению Сургутской ГРЭС-2 на базе блоков ПГУ и ПСУ. Заказчик строительства — это ОАО «ОГК-4», которое активно участвовало в принятии согласованных технических решений и продвижении строительства новых энергоблоков. Инженерным центром было проработано большое количество

вариантов размещения и схемы выдачи мощности новых энергоблоков. В результате принятое и реализованное решение позволило не только минимизировать затраты при строительстве энергоблоков 2 x ПГУ-400, но и сделать возможным дальнейшее расширение Сургутской ГРЭС-2.

Реализация инвестиционного проекта создания замещающей мощности в объеме 800 МВт на базе двух ПГУ-400 Сургутской ГРЭС-2 была возложена на консорциум в составе General Electric

International Inc. (США) и Gama Guc Sistemleri Muhendislik ve Taahhut A.S. (Турция). Специалистами нашей компании разработан большой объем проектной документации по главному корпусу и по всем объектам инфраструктуры Сургутской ГРЭС-2.

В дальнейшем силами специалистов ОАО «ИЦЭУ» выполнялась проработка вариантов выдачи мощности новым энергоблоком ПГУ-800 (2xПГУ-400) по этапам ввода генерирующего и электросетевого оборудования.

Результатом масштабных усилий русских, турецких, испанских и американских подрядчиков станет пуск двух новых энергоблоков ПГУ-400 общей мощностью

800 МВт, который состоится летом 2011 года. После ввода энергоблоков в эксплуатацию мощность Сургутской ГРЭС-2 как крупнейшей тепловой электростанции России и Евразии возрастет до 5 600 МВт.

Уникальный опыт плюс профессионализм

Участие в международных проектах, к числу которых, бесспорно, принадлежит реконструкция Сургутской ГРЭС-2, дает специалистам ОАО «ИЦЭУ» уникальный опыт. И самое главное здесь то, что компания наглядно подтвердила умение работать на уровне мировых стандартов.

ОАО «ИЦЭУ» имеет большой опыт, сильный, профессиональный коллектив и богатейшую базу по энергетическим объектам, как современным, так и спроектированным десятки лет назад. Многие из задач неординарные, ведь в России уникален каждый энергетический объект. Основные характеристики объектов энергетики — это надежность, современность и безопасность эксплуатации, которые закладываются на стадии проектирования.

Желание выполнить и учесть в проекте все требования заказчика совпадает с возможностями ОАО «ИЦЭУ». В компании работают инженеры, владеющие всеми специальностями, необходимыми для комплексного проектирования, выполнения изыскательских, пусконаладочных работ. Накоплена огромная информационная системная база и база проектной продукции. Многолетнее присутствие в профильном сегменте рынка свидетельствует, что услуги ОАО «ИЦЭУ» востребованы, компании доверяют сотни партнеров в России и за рубежом.

О компании

Основными направлениями деятельности ОАО «Инженерный центр энергетики Урала» — УРАЛВНИПИ-ЭНЕРГОПРОМ, Уралсельэнергопроект, УралТЭП, УралОРГРЭС, Уралэнерго-сетьпроект, Челябинскэнергопроект являются: комплексное проектирование и инжиниринг сооружений и реконструкции энергетических объектов;

ГРЭС, ТЭЦ, ПГУ ТЭЦ, ГТУ ТЭЦ, крупных котельных, высоковольтных линий и подстанций напряжением 110—500 кВ; комплексные изыскательские работы, предпроектные разработки, комплексные пусконаладочные работы, энергоаудит и энергетические обследования, экологическая экспертиза и экспертиза промышленной безопасности с использованием современных методов диагностики, разработка технико-экономических предложений по модернизации энергетических объектов, выполнение функций генподрядчика и заказчика-застройщика. Сфера деятельности компании включает также разработку и наладку схем теплоснабжения городов и крупных промышленных комплексов. Специалисты ОАО «ИЦЭУ» ведут масштабную научно-техническую, исследовательскую и инновационную деятельность по проблемным вопросам топливопользования и энергетического оборудования. Исследования в области развития электроэнергетики и энергетических систем включают вопросы прогнозирования спроса на электрическую и тепловую энергию, потребности во вводе новых генерирующих мощностей и электрических сетей, энергетической безопасности регионов. При этом основным конкурентным преимуществом компании является возможность оказывать комплекс услуг в области проектирования и инжиниринга энергетических объектов, начиная с инженерных изысканий и заканчивая авторским надзором за строительством.

Реализованные проекты

Выполнение проектных работ: Среднеуральская ГРЭС (расширение), 1 х ПГУ 410 МВт; Сургутская ГРЭС-2 (расширение), 2 х ПГУ-400; Рефтинская ГРЭС (реконструкция системы золошлакоудаления); Тюменская ТЭЦ-1 (реконструкция 2-й очереди), 1 х ПГУ-220; Тобольская ТЭЦ (реконструкция с установкой приключенной турбины 110 МВт); Пермская ТЭЦ-6 (реконструкция ОРУ-110); реконструкция ПС 500 кВ «Златоуст», «Шагол», «Калино», «Тагил», «Вятка»; ВЛ 500 кВ Курган — Козырево; ВЛ 500 кВ



Аркадий ЕГОРОВ, генеральный директор
ОАО «Инженерный центр энергетики Урала»

Северная — БАЗ с расширением ПС 500 кВ БАЗ; ПС 220 кВ «Эльгауголь» и ВЛ 220 кВ Призейская — Эльгауголь I, II цепь, ПС 220 кВ «А» и ПС 220 кВ «Б»; ВЛ 500 кВ Троицкая ГРЭС — Приваловская; ВЛ 500 кВ Помары — Удмуртская.

Выполнение пусконаладочных работ: ввод в работу турбины Р-100-130 ст. №3 с установкой приключенной турбины К-110-16 Тобольской ТЭЦ; работы на новой котельной Пермской ТЭЦ-6; на трех блоках Пермской ГРЭС; на блоке ПГУ-190/220 ст. №2 Тюменской ТЭЦ-1; на головной турбине К-660 ОАО «Силовые машины» (ЛМЗ) на ТЭС «Сипат» (Индия).

Инженерные изыскания: Уренгойская ГРЭС (установка блока ПГУ 450 МВт); Сургутская ГРЭС (ПГУ 800 МВт); Нижневартовская ГРЭС; Троицкая ГРЭС; Южноуральская ГРЭС; Среднеуральская ГРЭС; Серовская ГРЭС. **Р**



ОАО «Инженерный центр энергетики Урала»

620075 Екатеринбург, ул. Первомайская, 56

Тел.: (343) 350-32-35, 355-13-52

E-mail: mail@iceu.ru

www.iceu.ru

ОАО «Инженерный центр энергетики Урала» (ОАО «ИЦЭУ Урала») входит в состав ОАО «Энергостройинвест-Холдинг». ИЦЭУ Урала унаследовал деловую репутацию институтов, ставших его основой. Из обособленных, но хорошо известных коллективов проектировщиков и энергетиков сформировалась мощная региональная комплексная инжиниринговая компания

ООО «Компания Этна-Холдинг»: будущее за автоматизацией

Для компаний энергетического сектора сегодня наиболее актуален вопрос создания надежной основы для перспективного развития. И речь здесь идет, прежде всего, о применении инновационных технологий. Уже сейчас предприятия, внедрившие у себя системы автоматизации процессов, оценили не только экономическую выгоду от нововведения, но и значительное повышение безопасности объектов. Кому доверить решение вопросов автоматизации? Конечно, надежной, проверенной компании, доказавшей свою компетентность. ООО «Компания Этна-Холдинг» относится к таким организациям. О деятельности общества рассказывают его генеральный директор Станислав МИЛЯЕВ и технический директор Александр ДАНИЛОВ.



Станислав МИЛЯЕВ,
генеральный директор
ООО «Компания Этна-Холдинг»

ООО «Компания Этна-Холдинг» не новичок на рынке высоких технологий. Предприятие было образовано в 1993 году и за время своей работы реализовало не один десяток проектов автоматизации технологических процессов в энергетике и промышленности, создании систем сбора и передачи ин-

формации. Как показывает практика, неразрешимых задач для специалистов компании нет.

Сотрудничеству с Этна-Холдингом отдают предпочтение многие тепловые и гидроэлектростанции по всей России: от Псковской ГРЭС на западе до Новосибирской ГЭС на востоке. В числе заказчиков предприятия ОАО «Русгидро», ОАО «ОГК-2», ОАО «ОГК-4», ОАО «Энел ОГК-5», ООО «Сименс», ООО «АБС Энергопроект». И этот внушающий доверие список с каждым годом расширяется. Однако компания дорожит слаженными партнерскими отношениями со своими постоянными клиентами. Сургутская ГРЭС-2 — один из таких ключевых заказчиков.

Главное в стратегии предприятия — выполнение заказов на самом высоком уровне качества и в самые сжатые сроки или с опережением графика, что в интересах заказчика, так как чем дольше ведется реализация проекта, тем дороже обходится это клиенту.

Принцип доверия

Работа команды компании базируется на принципах доверия и понимания потребностей заказчика. Коллектив

Этна-Холдинга — это не просто профессионалы, любящие энергетику, а содружество увлеченных творческих людей, которые способны решать любые нестандартные задачи. Ведь любой проект уникален. Каждый сотрудник ощущает свою ответственность за вклад в реализацию того или иного проекта, в развитие своей компании. Наряду с молодым поколением здесь трудятся и опытные инженеры, работавшие в энергетике еще в советские годы.

Чтобы идти в ногу со временем, сотрудники Этна-Холдинга отслеживают инновации, внедряющиеся на рынке энергетического оборудования. Руководство предприятия постоянно обеспечивает повышение квалификации персонала в учебных центрах своих основных поставщиков оборудования — компаний Siemens, ABB и других.

Подрядчик для Сургутской ГРЭС-2

Сотрудничество Этна-Холдинга с Сургутской ГРЭС-2 началось в 2007 году и предусматривает значительный фронт работ в рамках модернизации объектов станции.

На сегодняшний день к стадии завершения приближаются два проекта. Это проект по созданию системы обмена технологической информацией с автоматизированной системой системного оператора (СОТИАССО). Сейчас системы телемеханики и связи успешно справляются с возложенными на них функциями и сдают эксплуатацию. Система телемеханики и связи СОТИАССО была построена для включения в единую энергосистему двух вновь возведенных на Сургутской ГРЭС-2 парогазовых установок (ПГУ-400), увеличивших мощность станции на 800 мегаватт. Они уже успешно выдают электроэнергию.

Кроме того, специалистами Этна-Холдинга на ГРЭС построена автоматизированная система управления технологическими процессами (АСУ ТП) внешних объектов, работающих для нужд новых ПГУ, чтобы оперативный персонал станции мог управлять ими из единого центра. Данная система также

Организация специализируется на следующих продуктах для энергокомпаний:

- АИИС КУЭ станций, подстанций, промышленных предприятий, бытового сектора;
- АСКУЭР — комплексный коммерческий и технический учет энергоресурсов (электричество, вода, тепло, газ и прочие энергоносители);
- СТМ — системы телемеханики и связи объектов генерации, распределительных подстанций, сетевых предприятий;
- ССПИ — системы сбора и передачи информации как подсистемы различных автоматизированных систем, например, ПЭР — переходных электрических режимов;
- АСДУ — автоматизированные системы диспетчерско-технологического управления, в том числе диспетчерские щиты;
- РАС — системы регистрации аварийных событий для электростанций и подстанций;
- АСУ ТП станций и подстанций

на 95% готова к функционированию и проходит стадию передачи в промышленную эксплуатацию.

За годы сотрудничества с энергетиками Сургутской ГРЭС-2 силами профессионалов Этна-Холдинга была построена система сбора и передачи информации на территории станции, а также система связи, по которой данные передаются системному оператору, и система диспетчерской связи. Они были созданы с применением оборудования Siemens, Ericsson и Alcatel. Стоимость проекта составила около 150 миллионов рублей. На станции также проведена модернизация линии связи — ПЭС.

Работали слаженно, оперативно. Важно, что перед подрядчиком, в роли которого выступил Этна-Холдинг, были поставлены конкретные цели и задачи, предоставлены все необходимые технические данные. По словам руководства компании, работать с таким ответственным и понимающим заказчиком, как Сургутская ГРЭС-2, интересно и продуктивно. Благодарности заслуживает деятельность всего персонала энергетиков Сургутской ГРЭС-2: главного инженера С. М. ЗАМЫШЛЯЕВА, заместителя главного инженера по электротехнической части А. С. ВОЛЬХИНА, заместителя директора по капитальному строительству Н. Н. ВОЙНОВА, заместителя главного инженера по ПГУ Л. Б. СМЕРНОВА, заместителя главного инженера по эксплуатации С. Ф. БАКУРИНА, начальника ЦАСУ ТП Н. С. МЕЩЕРЯКОВА, заместителя начальника ЦАСУ ТП В. З. АЛМАКА-

ЕВА, начальника ЦЭА В. Н. БАРАНОВА, начальника ОИТ А. Н. АНИСИМОВА, начальника ЦСДТУ В. Б. СЕРГЕЕВА, начальника ЭЦ С. А. УСТИМЕНКО, заместителя начальника ЦСДТУ М. В. КОМАРОВА, заместителя начальника ЦЭА В. Н. ЗУЗЕНКОВА.

Важно подчеркнуть, что простых проектов в практике Этна-Холдинга не было. Каждый таил в себе трудности, зачастую связанные с большим количеством подрядчиков на одном объекте, в том числе и иностранных, например, консорциум General Electric и Gamma и другие. Со всеми необходимо было найти общий язык, выстроить плотное конструктивное взаимодействие, осуществить обмен информацией.

Трудовой путь Этна-Холдинга на Сургутской ГРЭС-2 начался с работы над ошибками, допущенными предыдущими подрядчиками. Перед сотрудниками компании стояла задача заново отстроить систему СОТИАССО на Сургутской ГРЭС-2: от проектирования и поставки нового оборудования до запуска в эксплуатацию, сертификации и внесения в госреестр. Кроме того, профессионалы холдинга смогли найти применение оборудования АBB на Шатурской ГРЭС, которое по техническим параметрам не подошло для монтажа на Сургутской ГРЭС-2.

Гарантия качества

На сегодняшний день у «Компании Этна-Холдинг» в стадии реализации находится одновременно около 13 проектов. Специалисты предпри-



Александр ДАНИЛОВ,
технический директор
ООО «Компания Этна-Холдинг»

ятия дорожат каждым из них. Ведутся работы на Среднеуральской ГРЭС по автоматизации технологических процессов водоподготовительных установок химического цеха. В качестве подрядчика продолжает сотрудничество с Шатурской ГРЭС, Сургутской ГРЭС-1, Псковской ГРЭС, Нижегородской, Чебоксарской, Волжской, Камской, Новосибирской, Аушигерской ГЭС и другими энергетическими предприятиями.

Все сданные в эксплуатацию Этна-Холдингом системы работают устойчиво и безотказно, что свидетельствует о высоком качестве проектных, монтажных, наладочных работ, выполненных высококвалифицированными техническими специалистами, способными принимать оперативные, нестандартные решения, и продуманной, грамотной организации производства работ.

Руководство «Компании Этна-Холдинг» надеется, что богатый опыт и заслуженная, подтвержденная временем и качеством репутация надежного интегратора позволит компании и в дальнейшем участвовать в интересных знаковых для российской энергетики проектах. 



ООО «Компания Этна-Холдинг»

214014 г. Смоленск, ул. Твардовского, 6а

Тел. (4812) 62-52-52

Факс (4812) 62-52-52 (доб. 129)

www.etnaholding.ru



Здание управления Сургутской ГРЭС-2

ИСК «Союз-Сети»: строительство объектов сетевой энергетики на условиях под ключ



ВЛ 500 кВ Сургутская ГРЭС-2 — Магистральная пересекает речные протоки

Нынешний год — юбилейный для Холдинга «СОЮЗ», в котором ЗАО «ИСК «Союз-Сети» является флагманским предприятием, осуществляющим сетевое строительство на территории России и стран СНГ. Специалистами инженерно-строительной компании «Союз-Сети» за эти годы реализовано более 200 проектов различного уровня сложности.

Профессионалы энергетического строительства

Основной вид деятельности ИСК «Союз-Сети» — проектирование и строительство на условиях под ключ энергетических объектов сетевого хозяйства (ЕРС/ЕРСМ): подстанций, высоковольтных линий, распределительных устройств, промышленных объектов. Компания осуществляет комплектные поставки оборудования, управление строительными работами, гарантийное и постгарантийное обслуживание. Являясь одним из лидеров в области энергетического строительства, ЗАО «ИСК «Союз-Сети» принимает активное участие в реализации инвестиционной программы Федеральной сетевой компании по сооружению новых и реконструкции существующих электросетевых объектов ЕНЭС РФ.

ИСК «Союз-Сети» активно сотрудничает с компаниями ALSTOM, SWECO,

SIEMENS, TRENCH, ABB, ОАО «Силловые машины», ОАО «Технопромэкспорт», ОАО «Стройтрансгаз» и многими другими. Долгосрочное партнерство с ведущими российскими и зарубежными организациями лучше всего свидетельствует о прочных позициях ЗАО «ИСК «Союз-Сети» на рынке и блестящей репутации, заработанной в ходе выполнения различных проектов.

Силами предприятия построено большое количество подстанций 500, 220, 110 кВ, а также высоковольтных линий различной сложности. В частности, в сотрудничестве с Федеральной сетевой компанией были построены: подстанция 500 кВ «Емелино» с заходами ВЛ 500 кВ, подстанция 500/220/35 кВ «Красноармейская» с заходами ВЛ 500 кВ и 220 кВ, подстанция 500 кВ «Пересвет» и другие энергообъекты. Для ЦИУС Западной Сибири ОАО «ФСК ЕЭС» специалисты ИСК «Союз-Сети» выполнили под ключ

реконструкцию ПС 220 кВ «Сургут», включая проектирование, комплектную поставку оборудования, строительные и пусконаладочные работы.

ВЛ для Сургутской ГРЭС-2

С 2008-го по 2011 год специалисты компании ИСК «Союз-Сети» вели строительство ВЛ 500 кВ Сургутская ГРЭС-2 — Магистральная. Данная линия предназначена для выдачи мощности вновь вводимых блоков Сургутской ГРЭС-2 и включения ее в транзит.

Начальной точкой ВЛ является открытое распределительное устройство (ОРУ) 500 кВ «Сургутская ГРЭС-2», конечной точкой трассы — ОРУ 500 кВ подстанции 500/220/110 кВ «Магистральная». В рамках данного проекта ЗАО «ИСК «Союз-Сети» выполнило весь объем работ по строительству ВЛ.

Протяженность трассы составляет более 150 километров, ВЛ пересекает нефтепровод, автомобильные и железнодорожные трассы, а также водохранилище, реки и протоки, через которые построены уникальные большие переходы.

— Трасса ВЛ 500 кВ проложена по необустроенной территории, местность низменная, болотистая, — рассказывает заместитель генерального директора ЗАО «ИСК «Союз-Сети» Анатолий СПАСКИЙ. — Работы выполнялись в тяжелых климатических условиях Западной Сибири. В зимнее время строительство велось при низких минусовых температурах. На финальном этапе работ ранняя весна и быстрое таяние льда сделали местность практически непроходимой, поэтому технику к месту строительства приходилось доставлять вертолетами. Тем не менее все трудности были преодолены, линия успешно введена в эксплуатацию и сейчас работает без нареканий со стороны Заказчика. ■



ЗАО «ИСК «Союз-Сети»

117342 Москва, ул. Обручева, 36

Тел. +7 (495) 232-20-44, факс +7 (495) 913-30-63

E-mail: office@soyuz-corp.ru, www.soyuz-corp.ru

ЗАО «ИСК «Союз-Сети» является одним из лидеров рынка генерального подряда объектов энергетической инфраструктуры; компания выполнила более 200 проектов по строительству и реконструкции различных объектов энергетики, заслужив репутацию надежного партнера

Подстанция 220 кВ «Зеленый угол» — первая в Приморье с оборудованием КРУЭ

В июле в Приморском крае будет введена в эксплуатацию новая подстанция 220 кВ «Зеленый угол». Она создаст новый центр питания электрической сети 220—110 кВ города Владивостока, обеспечит электроснабжение новых жилых микрорайонов Зеленый угол и Уссурийский с общей численностью населения более тридцати тысяч. Кроме того, подстанция будет участвовать в электроснабжении объектов саммита стран Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества 2012 года на острове Русский.

Значимый для Приморья энергообъект строится в рамках Федеральной целевой программы «Социальное и экономическое развитие Дальнего Востока и Забайкалья на период до 2013 года» и инвестиционной программы ОАО «ФСК ЕЭС». Общий объем инвестиций в строительство превысил два миллиарда рублей.

Строительство подстанции трансформаторной мощностью 126 МВА было начато летом 2010 года. В ходе подготовительных работ проведены вырубка деревьев, выравнивание площадки и отсыпка грунта на территории площадью 2,9 гектара в Первореченском районе Владивостока. К февралю 2011 года на подстанции были установлены на штатное место два автотрансформатора, смонтированы два линейно-регулируемых трансформатора, завершались строительно-монтажные работы по возведению конструкций металлических каркасов зданий. В середине марта специалисты МЭС Востока приступили к монтажу оборудования комплектного распределительного устройства с элегазовой изоляцией (КРУЭ) класса напряжения 110 и 220 кВ.

«Зеленый угол» стала первой подстанцией в Приморье, которая оснащена этим уникальным для Дальнего Востока оборудованием. КРУЭ изготовлялось в течение 6 месяцев в Южной Корее на заводе компании Hyundai Heavy Industries. Накопленный в Hyundai опыт внедрения передовых технических решений при проектировании и строительстве в электроэнергетике позволяет компании быть международным поставщиком оборудования для объектов энергетики различного класса.

КРУЭ включает: элегазовые выключатели, разъединители, ограничители перенапряжений, трансформаторы тока и напряжения. За счет того, что оборудование КРУЭ располагается в закрытом помещении, оно полностью защищено от воздействия окружающей среды, экологически безопасно и бесшумно. При этом подстанции, оснащенные КРУЭ, занимают в 3—5 раз меньше площади по сравнению с ПС, где установлены традиционные ОРУ. КРУЭ позволяет обеспечить постоянный автоматизированный контроль состояния оборудования в режиме реального времени. Применение этого устройства со сроком эксплуатации до пятидесяти лет позволяет свести к минимуму вредное воздействие на окружающую среду.

Вместе со строительством ПС 220 кВ «Зеленый угол» в 2011 году во Владивостоке для

энергоснабжения объектов саммита АТЭС ОАО «ФСК ЕЭС» ведет строительство подстанций 220 кВ «Русская» и «Патрокл», трех ЛЭП 220 кВ общей протяженностью более 150 километров.

Так, от подстанции «Зеленый угол» строится линия электропередачи 220 кВ Зеленый угол — Русская с переходом через Босфор Восточный. Сегодня ФСК ЕЭС ведет прокладку кабеля через пролив Босфор Восточный. Четыре длины трехфазного силового кабеля 220 кВ из сшитого полиэтилена, изготовленного на заводе японской компании JPS, находятся на специализированной кабелеукладочной барже, с которой и производится монтаж кабеля под водой. Кабельный переход через пролив является составной частью линии электропередачи 220 кВ Зеленый угол — Русская. Данная линия предназначена для электроснабжения потребителей строящихся подстанций 220 кВ «Патрокл» и «Русская», включая электроснабжение объектов саммита стран АТЭС 2012 года.

В 2010 году введена в эксплуатацию подстанция 220 кВ «Аэропорт» и включена в транзит линии электропередачи 220 кВ Артемовская ТЭЦ — Владивосток. Еще один объект, который строит ФСК, — это линия электропередачи 220 кВ Артемовская ТЭЦ — Зеленый угол. Данная линия, согласно проекту, проходит вдоль Уссурийского залива по территории города Владивостока и пригорода. В настоящее время смонтированы все фундаменты под анкерные и промежуточные опоры, произведен монтаж 220 из 237 опор, 23 километров провода и 15 километров грозозащитного троса со встроенным волоконно-оптическим кабелем. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на ноябрь 2011 года. ■

Подстанция 220 кВ «Зеленый угол» станет связующим звеном между Владивостокской ТЭЦ-2, Артемовской ТЭЦ и строящимися подстанциями 220 кВ «Патрокл» и «Русская» для передачи электроэнергии на остров Русский

Подстанция 220 кВ «Зеленый угол»



«Прибрежная» — подстанция нового поколения



Подстанция «Прибрежная»

Энергетика Омской области активно развивается. Так, в декабре 2010 года в филиале ОАО «МРСК Сибири» — «Омскэнерго» — была введена первая очередь подстанции «Прибрежная», а в июне 2011-го завершено строительство второй очереди. Однако на полную мощность подстанция заработает после того, как завершится капитальная реконструкция его «партнера» на правом берегу реки Иртыша — подстанции «Фрунзенская».

Такие объекты, как ПС «Прибрежная», значительно меньше влияют на окружающую среду, чем подстанции старшего поколения: снижается шум и электромагнитное воздействие. Это соответствует современным требованиям экологических стандартов

Строительство «Прибрежной» — это часть комплексного инвестиционного проекта, который включает также капитальную реконструкцию подстанции «Фрунзенская» и строительство кабельной линии электропередачи от «Фрунзенской» к «Прибрежной». Кстати, часть этой линии проходит под руслом реки Иртыш. Такое инженерное решение уникально для Сибири. Да и сама «Прибрежная» во многом уникальна. Это подстанция закрытого типа, которая полностью автоматизирована и управляется дистанционно с диспетчерского пункта. В России подобных энергообъектов всего около тридцати. А за Уралом таких подстанций три, и все они расположены в Омске.

Подстанции закрытого типа имеют несколько важных преимуществ: они компактны, автоматизированы, способны работать в суровых климатических условиях, оборудованы по последнему слову техники. Возведение «Прибрежной» стало новым опытом



в строительстве подстанций такого типа. Здесь реализовано сразу несколько новаторских решений.

— Подстанция 110/10 кВ «Прибрежная» — один из ключевых объектов инвестиционной программы филиала ОАО «МРСК Сибири» — «Омскэнерго» на 2010—2012 годы. Реализация проекта осуществлялась с участием средств областного бюджета и Инвестиционного фонда России в рамках приоритетного национального проекта «Доступное комфортное жилье — гражданам России», — рассказывает министр промышленной политики, транспорта и связи Омской области Александр ГОРБУНОВ. — Подстанция отвечает современным требованиям надежности и экономичности, укомплектована самым современным оборудованием производства фирмы SIEMENS и практически не требует затрат на техническое обслуживание. Ввод «Прибрежной» дает возможность присоединения новых потребителей, в том числе районов жилой застройки общей площадью 1,3 миллиона квадратных метров, крупных объектов социальной инфраструктуры и части строящегося метрополитена, а также промышленных объектов, которые возводятся в левобережной части города Омска. Кроме того, реализация проекта позволит при последующей закольцовке электрических сетей создать техническую возможность электроснабжения объектов на территории Северо-Западной производственной зоны города Омска.

Испытание погодой

Климат проверяет сибирскую энергетику на прочность каждый год. Сильные морозы, метели, перепады температуры — всегда испытание для энергосистемы. Но подстанции закрытого типа позволяют игнорировать этот факт. Они могут выдержать пятидесятиградусный мороз, не боясь ни ледяных дождей, ни перепадов температур.

На «Прибрежной» — свои особенности. Трехэтажное здание подстанции построено из блоков автоклавного газобетона на основе золы. Эти блоки за счет пористой структуры сравнимы по теплопроводности с деревом, что позволяет обогревать помещение выделяемым агрегатами теплом.

Минимизированы расходы не только на строительные материалы, но и на аренду земли. Все оборудование в здании подстанции занимает всего 260 квадратных метров. Аналогичная по трансформаторной мощности подстанция открытого типа занимала бы полтора — два гектара.

Энергия под водой

Вблизи реки Иртыш на обоих берегах расположены жилые и социальные объекты: на правом — парки, дома, школы; на левом — торговые и развлекательные комплексы, школы и новостройки. Строительство воздушных линий электропередачи

На подстанции «Фрунзенская» ведется монтаж элегазового выключателя



Сергей МОДЕНОВ, заместитель генерального директора — директор филиала ОАО «МРСК Сибири» — «Омскэнерго»

в таких районах затруднено. Сама «Прибрежная» расположена на левом берегу реки. А источники питания для этой подстанции — на правом. Планировалось, что электроэнергия поступит на «Прибрежную» от подстанции «Фрунзенская», а уже потом, от «Прибрежной», будет транспортироваться до конечного потребителя. Чтобы связать «Фрунзенскую» и «Прибрежную», было принято оптимальное инженерное решение: провести кабельную линию электропередачи на левый берег под руслом Иртыша на глубине до полутора метров. Если при прокладке воздушных линий энергетики рассчитывают вес и нагрузку на опоры, то в кабельном исполнении это не требуется. Семь километров линии электропередачи находятся под землей. В ходе строительства использовался кабель с изоляцией из сшитого полиэтилена. Он предназначен для прокладки волокна в каналах и грунтах с высокой влажностью. Отсутствие свинца, масла и битума исключает загрязнение почвы. Все элементы кабельной сети проверены на длительные допустимые нагрузки. Линия имеет стометровую охранную зону со специальными обозначениями.

Дистанционное управление

На «Прибрежной» установлены устройства телемеханики и связи, микропроцессорное оборудование релейной защиты нового поколения. Подстанции такого типа управляются дистанционно с диспетчерского пункта. Оборудование — импортного и отечественного производства. Немецкий концерн SIEMENS — давний партнер «Омскэнерго» — поставил элегазовое контрольно-распределительное устройство 110 кВ. Оно полностью автоматизировано и рассчитано на работу в течение 25 лет без ремонта. А вот трансформаторы на подстанции — отечественные,

произведены в Тольятти. Их два, мощность каждого — по 40 МВА. Первый из них был испытан и введен в прошлом году. Испытания второго успешно проведены в мае этого года.

Все оборудование смонтировано с учетом перспективной застройки города. Это значит, что оно рассчитано на растущую нагрузку по мере ввода жилья, предприятий и социальных объектов на левобережье Омска.

Завершающий этап

Сегодня «Прибрежная» построена и оснащена оборудованием. Но работать на полную мощность она сможет только после капитальной реконструкции подстанции «Фрунзенская».

— Реконструкция «Фрунзенской» позволяет ввести в эксплуатацию подстанцию «Прибрежная», — рассказывает заместитель директора по капитальному строительству филиала МРСК Сибири — «Омскэнерго» Андрей ГОНЧАРОВ. — Без запуска «Фрунзенской» невозможно будет организовать энергоснабжение строящихся микрорайонов, а также городских объектов социального значения.

На подстанции «Фрунзенская» при участии шеф-инженеров немецкого концерна SIEMENS смонтирован элегазовый выключатель на 110 кВ — первый из двух, запланированных по проекту. Монтаж второго уже ведется. Такие выключатели предназначены для защиты оборудования на «Фрунзенской» и надежной работы «Прибрежной». В случае короткого замыкания на «Фрунзенской» коммутационные аппараты отключат подстанцию, при этом энергоснабжение потребителей «Прибрежной» не будет остановлено. Защиту силовых трансформаторов на «Фрунзенской» обеспечат шкафы автоматики концерна SIEMENS. **Т**

Центр управления сетями. Специалисты «Омскэнерго» отслеживают работу автоматизированных подстанций в реальном времени



Справка

«Омскэнерго» основано 3 августа 1943 года. В течение 60-ти лет компания обеспечивала бесперебойное снабжение всех потребителей Омского региона электрической и тепловой энергией. С 31 марта 2008 года «Омскэнерго» — филиал МРСК Сибири. Сегодня в зоне обслуживания «Омскэнерго» находится 32 района Омской области общей площадью 141,1 тысячи квадратных километров. Количество потребителей — 775 тысяч, в том числе 14,6 тысячи юридических и 760,3 тысячи физических лиц. В составе «Омскэнерго» тридцать три района электрических сетей, которые занимаются обслуживанием и ремонтом линий электропередачи и подстанций. Работа компании нацелена на обеспечение надежности электроснабжения, повышение качества услуг, увеличение эффективности электросетевого бизнеса при минимизации расходов.

«Псковэнерго» завершает реконструкцию системообразующей подстанции «Псков»

Филиал ОАО «МРСК Северо-Запада» «Псковэнерго» завершает третий этап самого масштабного инвестиционного проекта за последние несколько лет — реконструкцию системообразующей подстанции 110/10/6 кВ №53 «Псков». Работы по ее обновлению начались еще в 2008 году, а их завершение намечено на последнюю декаду августа 2011 года.



Александр ТИМОФЕЕВ,
директор филиала
ОАО «МРСК
Северо-Запада»
«Псковэнерго»

В рамках реализации долгосрочного проекта на подстанции было предусмотрено выполнение целого комплекса общестроительных, строительно-монтажных, электротехнических и пусконаладочных работ с использованием наиболее современных технологий и материалов. По итогам открытой процедуры торгов на электронной торговой площадке «ТЗС Электра» право на выполнение работ выиграло ЗАО ХК «Севзапэнерго». Эта подрядная организация полностью отвечала предъявляемым в техническом задании «Псковэнерго» жестким требованиям по наличию лицензии на производство всех видов предусмотренных проектом работ, опыту работы на электросетевых объектах, наличию квалифицированного персонала, уровню охраны труда и технической оснащенности.

Техническое перевооружение

В рамках технического перевооружения ключевой подстанции выполнена реконструкция открытого распределительного устройства 110 кВ, контура заземления, кабельных коммуникаций, трансформаторов напряжения 110 кВ. Поэтапно во всех ячейках ВЛ 110 кВ масляные выключатели МКП 110 были заменены на современные, компактные и надежные баковые элегазовые выключатели фирмы Siemens. В общей сложности было установлено 17 элегазовых выключателей. По сравнению с прежними современные аналоги имеют более широкий диапазон отключаемых токов. При этом они компактнее, абсолютно пожаробезопасны и не требуют технического обслуживания в течение 25 лет.

В ячейках 110 кВ также были установлены новые шинные и линейные разъединители, оснащенные

моторными приводами. Это позволяет управлять ими дистанционно.

Все новые присоединения оснащены микропроцессорными устройствами релейной защиты и противоаварийной автоматики вместо устаревших электромеханических, модернизировано оборудование ВЧ-связи, смонтирована автоматизированная система управления технологическим процессом (АСУ ТП). Все это значительно повысит оперативность и безошибочность действий персонала за счет использования более совершенных методов и алгоритмов предоставления информации.

По словам директора филиала ОАО «МРСК Северо-Запада» «Псковэнерго» Александра ТИМОФЕЕВА, по окончании реконструкции подстанция №53 110/10/6 кВ будет полностью соответствовать требованиям надежности, экологичности и безопасности, предъявляемым к подстанциям нового поколения.

Страницы истории

Подстанция №53 «Псков» эксплуатируется с 1957 года. В течение всего периода проведения реконструкции она в полной мере сохраняла энергоснабжающие функции, оставаясь действующим объектом. В преддверии каждого этапа, прежде чем начать демонтаж оборудования, специалисты Центра управления сетями филиала ОАО «МРСК Северо-Запада» «Псковэнерго» разрабатывали и согласовывали с филиалом ОАО «СО ЕЭС» «Новгородское РДУ» ремонтную схему электроснабжения.

Исторически данный центр питания является системообразующим элементом электрических сетей «Псковэнерго» и источником электроснабжения значительной части Пскова, а также Псковского, Печорского, Плюсского, Стругокрасненского и Гдовского районов. Подтверждением значения подстанции для региона являются показатели ее загруженности. При максимальном потреблении электроэнергии зимой 2010/11 года нагрузка подстанции №53 «Псков» составила 150,1 МВт. В то же время в целом максимальное потребление минувшей зимой по сетям «Псковэнерго» было зафиксировано на уровне 363 МВт.

Подстанция 110/10/6 кВ «Псков» обслуживается высоковольтным районом Северных электрических сетей «Псковэнерго». Сметная стоимость комплексного технического перевооружения ключевого энергообъекта псковской энергокомпании составила порядка 427 миллионов рублей (без НДС). ■

Реконструкция
ПС «Псков»



Ольга КУЛЕШ

СИЛЬНАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА — СИЛЬНЫЙ РЕГИОН

Перспективы ОАО «РЖД» — это развитие скоростного, высокоскоростного направления. Выделены несколько линий высокоскоростного движения. Прежде всего, это Москва — Санкт-Петербург, Москва — Казань. Выделены линии со скоростями от 300 до 400 км/ч, линии скоростного движения, часть из них уже функционирует: Москва — Нижний Новгород (но здесь мы должны за счет модернизации инфраструктуры поднимать скорости до 200 км/ч), это направление движения на Уфу, это направление движения на юг России. Мы рассматриваем в совокупности 13 городов, в которых будет проводиться чемпионат мира по футболу, и свою стратегию выстраиваем, прежде всего, с точки зрения спроса на эту услугу. Потому что покупательная способность нашего общества остается все-таки ниже желаемой, и поэтому основным заказчиком этих проектов выступает государство в лице правительства, которое видит синергетический эффект от развития и инфраструктуры железнодорожного транспорта, и транспортного машиностроения. Достаточно сказать, что мы даем заказы 19 отраслям экономики.

Из интервью президента ОАО «РЖД» Владимира ЯКУНИНА ИА «Интерфакс»

ОЖД, ЗАПСИБЖД, ПРИВЖД, ЮВЖД, РЖДСТРОЙ



Президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН: «Впереди большие перспективы»

В ходе Петербургского международного экономического форума президент ОАО «РЖД» Владимир ЯКУНИН дал интервью агентству «Интерфакс», в котором рассказал о своем видении будущего компании и отрасли в целом, перспективах привлечения стратегических партнеров и средств на развитие железных дорог. Интервью печатается в сокращении.

Владимир Иванович, вы возглавили железнодорожную отрасль почти восемь лет назад — в октябре 2003 года, еще в ранге министра путей сообщения. 10 июня 2011 года контракт президента РЖД был продлен на четыре года. Какой вы видите компанию через эти четыре года? Какие на это время главные задачи вы ставите перед собой, перед компанией, а какие задачи потребуют значительно большего временного отрезка?

— Ни один менеджер не должен позволять себе оставлять за спиной недоделанные проекты, это общие правила. И продление контракта позволяет мне рассчитывать на то, что я все-таки решу ту громадную задачу, которая была поставлена передо мной при назначении на должность в первый раз. Это завершение процесса реформирования железнодорожной отрасли с точки зрения выполнения программы, утвержденной Правительством РФ. Как вы знаете, в прошлом году из-за кризиса было принято решение, хотя вам честно скажу, я против этого выступал, чтобы продлить процесс реформирования до 2015 года. Подписание контракта на этот срок дает мне основание рассчитывать, что я доведу дело до конца.

Я не хочу выглядеть оптимистом, говоря о том, что точно представляю, какой будет компания через четыре года. Ведь никто не может сказать о состоянии глобальной экономики через два года. И это те факторы, которые мы должны иметь в виду, рассуждая о прогнозах следующего периода. Потому что отсутствие реальной деятельности по выявлению причин глобального кризиса, механизмов предупреждения их возникновения заставляет меня еще раз повторить: развитие глобального кризиса может идти не по V-образной схеме, а по схеме W.

Сегодня об этом говорят уже очень серьезные западные эксперты, поэтому я буду говорить о своем представлении о будущем компании вот с этими ограничениями. Если не произойдет в очередной раз резкого глобального кризиса, то развитие инфраструктуры РЖД, то есть государства, безусловно, будет востребовано и обществом в целом, и экономикой, отдельными ее отраслями, и гражданами в лице пассажиров.

Итак, перспективы — это развитие скоростного, высокоскоростного направления. Выделены несколько линий высокоскоростного движения. Это, прежде всего, Москва — Санкт-Петербург,



Владимир ЯКУНИН, президент ОАО «РЖД»

Москва — Казань. Выделены линии со скоростями от 300 до 400 км/ч, линии скоростного движения, часть из них уже функционирует: Москва — Нижний Новгород (но здесь мы должны за счет модернизации инфраструктуры поднимать скорости до 200 км/ч), направление движения на Уфу, направление движения на юг России. Мы рассматриваем в совокупности 13 городов, в которых будет проводиться чемпионат мира по футболу, и свою стратегию выстраиваем, прежде всего, с точки зрения спроса на эту услугу. Потому что покупательная способность нашего общества остается все-таки ниже желаемой, и поэтому основным заказчиком этих проектов выступает государство в лице правительства, которое видит синергетический эффект от развития и инфраструктуры железнодорожного транспорта, и транспортного машиностроения. Достаточно сказать, что мы даем заказы 19 отраслям экономики.

Безусловно, на наших дорогах будут курсировать двухэтажные вагоны — это способ увеличить пропускную способность при перевозке грузов и пассажиров. С уверенностью могу сказать, что у нас появятся в заметном количестве новые электровагоны и тепловозы с асинхронным приводом. В развитии техники мы не будем отставать от своих западных коллег благодаря совместной деятельнос-

ОАО «РЖД», учрежденное 1 октября 2003 года, сегодня входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Железная дорога дает заказы 19 отраслям экономики России

ти российских производителей и компаний Германии, Франции, Канады. Это тоже, безусловно, та перспектива, которую мы видим.

Думаю, у нас есть все основания говорить, что мы запустим новые пассажирские поезда по маршруту Москва — Варшава — Берлин — Париж. Также предполагаем запустить новые или усовершенствовать имеющиеся маршруты нашего поезда Москва — Болцано — Ницца. В первую очередь это связано с запросом из Монако о том, чтобы российский поезд курсировал до этой страны. Ведутся переговоры о формировании скоростного сообщения между Россией и Таллином, Ригой.

Уверен, что появится новый подвижной состав грузового назначения. В связи с этим мы возлагаем довольно серьезные надежды на развивающееся производство в Тихвине, в том числе по лицензиям американских компаний.

И полагаю, что мы завершим реформирование ОАО «РЖД» созданием реального холдинга, объединяющим виды железнодорожного бизнеса в той части и в тех объемах, которые определены стратегией развития компании. Здесь можно упомянуть создание заводов по ремонту локомотивов, вагонов, продажу акций «Трансконтейнера», Первой грузовой компании и другие виды бизнеса. В результате мы сможем увидеть наш железнодорожный рынок сбалансированным, соответствующим потребностям нашей экономики, не копирующим никакие модели, но использующим опыт всех стран, которые до нас проводили реформу железнодорожной отрасли и еще ее продолжают.

? *То, что вы перечислили, особенно высокоскоростное движение, модернизация парка, — это очень расходные мероприятия. Недавно называлась сумма заимствований в размере 700 миллиардов рублей на период до 2015 года. Сумма немалая. Означает ли это, что РЖД уже не рассчитывают в полной мере на такую индексацию тарифов, которую компания считает адекватной?*

— РЖД представляют собой эффективно работающую структуру. Казалось бы, давай ей возможность, пускай она зарабатывает деньги. Неразумно. Потому что если тариф вырастет значительно, то, возможно, экономика и выдержит, но только одновременно с этим вырастут все цены, которые так или иначе связаны с железнодорожными перевозками. Поэтому правительство принимает совершенно правильное решение — ограничить рост тарифов естественных монополий.

С другой стороны, совершенно очевидно, что необходимо развивать инфраструктуру в интересах опять-таки экономики и общества в целом. Для этого РЖД должны получить государственные субсидии на ее совершенствование.

Поэтому, возвращаясь к вопросу о заимствованиях, мы не разочаровались в политике государства, наоборот, мне кажется, что в последние

годы эта политика приобрела последовательность и определенную законченность. Например, утвердили методику расчета экономически обоснованных тарифов.

Если нам при проведении государственной политики удастся получить сбалансированный бюджет, то сегодня РЖД являются компанией с очень хорошими инвестиционными рейтингами и могут увеличить заимствования, для того чтобы не требовать дополнительные расходы бюджета, а там, где это возможно, компенсировать нехватку средств за счет кредитов или привлечения частных инвесторов.

? *Как вы относитесь к идее Минэкономразвития о том, что РЖД могут полностью выйти из капитала «дочек» — ПГК, «Трансконтейнера» — без сохранения блокирующих пакетов? Есть ли для вас принципиальная разница — продать полностью или все-таки остаться блокирующим акционером?*

— Это вопрос бизнес-идеологии и бизнес-ориентации. Как руководители компании, принадлежащей государству, то есть обществу, и натренированные для того, чтобы в реализации бизнес-задач ориентироваться и на вопросы государственной политики в области социально-экономического развития, мы считаем, что к этому нужно относиться с очень большой осторожностью.

Ведь когда мы, например, продаем ПГК, мы не только продаем часть расходов, но продаем и канал финансовых поступлений. Это первое. Если у нас сама инфраструктура должна развиваться и не сокращаться, то возникает вопрос, достаточно ли будет тарифов для того, чтобы эту задачу выполнять, если мы не получаем денег с высокодоходного рынка грузовых перевозок.

Вторая проблема заключается в том, что сегодня этап реформирования железнодорожного транспорта столкнулся с неурегулированностью вопросов взаимоотношений частных и операторских компаний, перевозчиков и грузовладельцев, а в погоне за высокими доходами интерес представляют только наиболее прибыльные грузы, оптимальные направления, дистанции, а все остальное отодвигается на задний план. Поэтому когда мы говорим, что не надо РЖД торопиться выходить из уставного капитала своих «дочек», мы, прежде всего, ориентируемся на два обстоятельства. Первым из них является нематериальное. Возможность в рамках единой компании с частными инвесторами отрабатывать методологию, модель управления вагонопотоками, то есть управления движением на сети, через корпоративные процедуры, находясь внутри этих компаний. И только уже во вторую очередь мы говорим о том, что это позволит получить дополнительные дивиденды для компании. Поэтому еще раз повторяю, здесь нужно быть очень взвешенными и хорошо понимать и специфику, и задачи железнодорожной отрасли. **П**

ОАО «Российские железные дороги» реализует шесть олимпийских проектов, которые имеют большое значение для подготовки инфраструктуры Сочи к проведению XXII Олимпийских зимних игр и XI Паралимпийских зимних игр 2014 года

По материалам
ИА «Интерфакс»

Решение глобальных задач для взыскательных заказчиков

Группа компаний «САНТ» реализует комплексные проекты транспортного строительства. Специалисты многопрофильного холдингового объединения на практике подтвердили: они способны решать задачи любого уровня сложности качественно и в срок. Доказательством тому служит 16-летнее сотрудничество на постоянной основе практически со всеми филиалами и дочерними предприятиями ОАО «РЖД». Более чем 1 600 сотрудников группы компаний — это сплоченная команда профессионалов, каждый из которых вносит вклад в работу коллектива и несет ответственность за общие достижения.

Транспортное строительство

В течение 16 лет предприятиями Группы компаний «САНТ» успешно построено, реконструировано и отремонтировано более двух тысяч объектов на Куйбышевской, Октябрьской, Восточно-Сибирской, Московской, Забайкальской, Приволжской, Красноярской, Северной, Горьковской, Северо-Кавказской, Юго-Восточной, Южно-Уральской железных дорогах (ж. д.).

Объединение принимает участие в реализации многих инвестиционных проектов, таких как «Комплексная реконструкция участка ст. им. Максима Горького — Котельниково», «Комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск», «Строительство второго пути на участке Адлер — Имеретинский курорт», «Комплексная реконструкция участка Котельниково — Тихорецкая — Кореновск — Тимашевская — Крымская» и многие другие.

Группа компаний «САНТ» вносит вклад и в строительство олимпийских объектов, участвуя в возведении промежуточной станции Эсто-Садок (строительство двухуровневого пассажирского вокзала со всей инфраструктурой на совмещенной (автомобильной и железной) дороге Адлер — горноклиматический курорт «Альпика-Сервис»).

«САНТ» также успешно сотрудничает с организациями, не входящими в систему ОАО «РЖД». Так, предприятия холдинга выполняют работы на объектах, заказчиками которых являются ОАО «Газпром», ОАО «ЛУКОЙЛ», ОАО «Иркутскэнерго», ОАО «Сургутнефтегаз», ОАО «Стройтрансгаз».

Еще одно направление деятельности холдинга — строительство автомобильных дорог, включая земляные работы, разработку и вывоз грунта, устройство оснований, асфальтирование, текущий и капитальный ремонт дорог, а также инженерных коммуникаций, в том чис-



Игорь ПИЩУЛИН, председатель совета директоров Группы компаний «САНТ»

ле устройство ливневой канализации, прокладка трубопроводов, установка барьерных ограждений. Компания построила и ввела в эксплуатацию несколько десятков километров автомобильных трасс в Новгородской, Ленинградской, Тверской, Московской областях.

Звенья одной цепи

В составе ГК «САНТ» несколько предприятий — ООО «Сант», ООО «СантТрансСтрой», ООО «СантСтрой», ООО «БЭК», ООО «НПК «ПроМИС», — специализация каждого из них позволяет расширить перечень предлагаемых услуг и тем самым повышает конкурентоспособность объединения.



Проект двухуровневого пассажирского вокзала на ст. Эсто-Садок

Основными направлениями деятельности ООО «Сант» являются: строительство, модернизация, реконструкция и капитальный ремонт объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта; разработка, внедрение современных систем обеспечения безопасности движения поездов, инженерных систем, ресурсосберегающих технологий, прогрессивных систем управления процессами перевозок; организация гарантийного, постгарантийного сервисного обслуживания систем обеспечения безопасности движения поездов; строительство и ремонт верхнего строения железнодорожного пути и автомобильных дорог, промышленно-гражданское строительство.

Главное предприятие и Северо-западное подразделение находятся в Санкт-Петербурге. ООО «Сант» имеет филиалы в городах Иркутске и Чите. Силами Иркутского филиала общества выполняются работы на объектах Восточно-Сибирской железной дороги и промышленного транспорта. Читинский филиал работает на объектах Забайкальской железной дороги.

Специализация ООО «СантСтрой» — строительство и комплексная реконструкция объектов железнодорожного транспорта, строительство сложных комплексных объектов «под ключ». Только за период с 2007-го по 2010 год коллективом закончено строительство, монтаж и капитальный ремонт 792 объектов на железных дорогах Российской Федерации.

Компания в полной мере выполняет функции генерального подрядчика, осуществляет ведение всего строительства, контролирует сроки и качество выполнения строительно-монтажных работ, разрабатывает графики строительства, регулирует финансирование и движение рабочей силы, обеспечивает поставки всех необходимых строительных материалов и оборудования. Предприятие ведет одновременно комплекс строительно-монтажных и пусконаладочных работ на пяти железных дорогах России, что позволяет ему быть долгосрочно конкурентоспособным и свободно развиваться на отечественном отраслевом рынке.

Главным из направлений деятельности ООО «СантСтрой» является высококачественное и своевременное выполнение всего комплекса строительных, монтажных и пусконаладочных работ при строительстве, реконструкции и ка-

питальном ремонте технических средств автоматики и телемеханики, устройств связи и энергоснабжения объектов на железных дорогах России. Компания ведет работы на 54 объектах Московской железной дороги.

За сравнительно небольшой по промышленным меркам период — буквально за считанные годы — предприятию удалось выйти на лидирующие позиции в сфере транспортного строительства благодаря внедрению инноваций, постоянному совершенствованию новых технологий производства и, конечно же, высокому профессионализму и огромному опыту персонала.

ООО «Балтийская Энергетическая Компания» (ООО «БЭК») было создано в декабре 2005 года. Основным направлением деятельности ООО «БЭК» является комплекс строительно-монтажных работ по устройствам электроснабжения, контактной сети, а также по общестроительным работам, инженерным сетям и коммуникациям железнодорожного транспорта. За пять лет своего существования компания сделала большой шаг вперед, приобрела необходимый опыт работы на ряде железных дорог. Сейчас ООО «БЭК» может выполнять работы любой сложности своими силами, с каждым годом расширяя географию своей деятельности.

ООО «НПК «ПроМИС» — проектно-изыскательная организация полного цикла в сфере строительства и обновления объектов железнодорожного транспорта. Имея в своем активе штат высококвалифицированных специалистов, вооруженных современной техникой и обширной нормативно-правовой базой, предприятие успешно выполняет проектно-изыскательские работы по любым комплексным объектам, включая разделы по верхнему строению пути, электроснабжению и контактной сети, служебно-технических зданий, автоматики и телемеханики, связи.

НПК «ПроМИС» расположена в городе Санкт-Петербурге и имеет обособленные подразделения на Куйбышевской, Приволжской, Восточно-Сибирской железных дорогах в городах Самаре, Саратове, Иркутске.

Уверенный курс на развитие

Все предприятия ГК «САНТ» располагают мощными проектно-конструк-



Строительство двухуровневого пассажирского вокзала на ст. Эсто-Садок

торскими и производственными базами, оснащены современной техникой, необходимой для выполнения работ на объектах и обеспечения устойчивого функционирования предприятия. Масштабный автопарк расщедоточен по региональным филиалам, что позволяет оперативно управлять перевозками, в кратчайшие сроки осуществлять поставку материалов и оборудования на объекты строительства.

Каждое из предприятий группы компаний является успешной самостоятельной организацией. Однако специалистов подразделений ГК «САНТ» объединяет одна цель — транспортное строительство со знаком высокого качества и в кратчайшие сроки. Это подразумевает отлаженный комплексный подход, сочетание в работе инновационных методов проектирования и строительства, применение современных технологий и оборудования. Такой союз организационных, интеллектуальных и материальных ресурсов обладает большим потенциалом для дальнейшего поступательного развития на строительном рынке. Тем более что за время своей работы объединение зарекомендовало себя как стабильный, добросовестный, ответственный партнер, для которого нет неразрешимых задач. ■



ГК «САНТ»

198099 Санкт-Петербург, ул. Гладкова, 15

Тел./факс (812) 320-60-82

E-mail: info@sant.ru

www.sant.ru

Прочный фундамент деловых отношений



Высокая пассажирская платформа ст. Подсолнечная

Более 11 лет ООО «Лихославльская строительная компания» работает в области гражданского, промышленного и дорожного строительства. Несмотря на жесткую конкуренцию на строительном рынке, компания развивается и постоянно расширяет географию своей деятельности. Сегодня ООО «ЛСК» знают заказчики в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Новгородской, Московской и Тверской областях. Плодотворное сотрудничество связывает предприятие с СМТ №1 — филиалом ОАО «РЖДстрой» и дирекцией по капитальному строительству Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД». Честность в отношениях с заказчиками в компании считают главным постулатом работы.

Занять достойную нишу среди специализированных предприятий ООО «ЛСК» удалось благодаря мощной технической базе и, конечно, коллективу, состоящему из профессионалов, знающих и любящих строительное дело, таких как ДАВЫДОВ Сергей Николаевич — главный инженер, САБИРОВ Саид-Эмин Салимбекович —

заместитель директора по производству, КУДХАДЖИЕВ Вахита Геланиевич, ШАХБАНОВ Малали Махмудович, КУРБАНОВ Курбанали Муртазалиевич — начальники участков, ВОРОНОВ Денис Валерьевич — мастер участка, и другие. В распоряжении компании производственная база (4 500 квадратных метров), парк с более чем 30 единицами техники, в том числе с современными землеройными комплексами, автомобильными кранами, разнообразным подъемно-транспортным оборудованием, средствами малой механизации. У предприятия есть собственная ремонтная база, склады строительных материалов. Сотрудники инженерно-технического состава — высококвали-

фицированные специалисты с большим профессиональным стажем.

Развитая инфраструктура многопрофильной строительной группы, в которую входит ООО «ЛСК», позволяет обществу в кратчайшие сроки разворачивать работы на площадках. Такая отлаженная деятельность способствует не только оперативному и согласованному решению важных вопросов строительства, но и оптимизирует расход инвестиционных средств при комплексном возведении объектов.

Трудовое десятилетие

В период с 1999-го по 2009 год ООО «ЛСК» принимало активное участие в реализации программы «Организация высокоскоростного пассажирского движения направления Санкт-Петербург — Москва Октябрьской железной дороги».

За это время были осуществлены следующие виды работ: произведен капитальный ремонт здания железнодорожного вокзала станции Тверь; построена высокая пассажирская платформа на



Водоотводные лотки вдоль главных путей направления Москва — Санкт-Петербург

Основные направления деятельности ООО «ЛСК»

Строительство объектов железнодорожной инфраструктуры:

- вокзалов и пассажирских платформ;
- искусственных сооружений: путепроводов, водопропускных труб;
- устройство земляного полотна железной дороги, водоотводов от земляного полотна железной дороги.

Строительство промышленных объектов (промышленных сооружений, складских комплексов, специализированных ферм для крупного рогатого скота).

Строительство дорожных объектов:

- подъездных путей;
- временных дорог из железобетонных плит;
- улиц городов и дорог в жилой застройке из песчаного и щебеночного основания, фрезерованного и литого асфальтобетона, тротуарной плитки и натурального камня.

Строительство гражданских объектов (жилых зданий, инфраструктуры жилых районов)

станции Подсолнечная; установлено металлическое рамно-сетчатое ограждение, а также уложены водоотводные лотки и укреплены георешеткой «Прудон» откосы земляного полотна вдоль главных путей направления Москва — Санкт-Петербург. Все объекты введены в эксплуатацию.

В 2008 году ООО «ЛСК» также принимало активное участие в программе «Организация высокоскоростного пассажирского движения на участке Санкт-Петербург — Бусловская».

В настоящее время внимание специалистов ООО «ЛСК» сосредоточено на реализации программы по комплексной реконструкции железнодорожного пути направления Санкт-Петербург — Москва Октябрьской железной дороги. В рамках программы уже выполнены работы по реконструкции водоотводов на перегонах Лихославль — Дорошиха, Дорошиха — Тверь, Торбино — Боровенка, станциях Крюково, Ховрино, Подсолнечная, Мстинский мост.

Все перечисленные объекты введены в эксплуатацию.

По направлению «гражданское строительство» в период с 2004-го по 2010 год силами ООО «ЛСК» построены: 40-квартирный жилой дом по ул. Комсомольской в городе Лихославль, развлекательный комплекс в городе Пено Тверской области, 24-квартирный жилой дом по ул. Красноармейской в поселке Сонково Тверской области, служебно-бытовое здание на станции Крюково. В 2009 году предприятие принимало участие в реконструкции свиноводческих ферм ЗАО «Племзавод «Заволжское».

Одним из видов деятельности компании «ЛСК» является реконструкция и капитальный ремонт жилых, обще-

ственных и производственных зданий с целью обеспечения сохранности основных фондов, восстановления и улучшения их потребительских и эстетических качеств, а также повышения комфортности.

Так, выполняются работы по совершенствованию внешнего вида здания, изменению его архитектурного облика, производится ремонт внутри строения, расширяются функциональные возможности здания, изменяется его этажность за счет надстроек, перепланировок; расширяются площади производственных сооружений, усиливаются несущие конструкции, укрепляется фундамент, улучшаются теплотехнические характеристики объектов, проводятся демонтаж и замена ограждающих конструкций.

Высокие требования к себе

Важнейшее конкурентное преимущество ООО «ЛСК» — это коллектив. К кадровому вопросу здесь относятся очень серьезно, в компанию принимают только высококвалифицированных специалистов. Еще одно требование предприятия и сегодняшнего рынка труда — регулярное повышение квалификации и усовершенствование системы мотивации сотрудников. Каждые три-пять лет персонал компании проходит курсы повышения квалификации в специализированных центрах.

В «Лихославльской строительной компании» сохраняют традиции и развивают корпоративную культуру. Здесь сотрудник любого подразделения ощущает свою значимость, ответственность за вклад в общее дело, стремится к конкретным результатам, необходимым для достижения целей компании.

Несомненно, успеху предприятия способствует также пристальное внимание к качеству выполняемой работы. Организация располагает всеми необходимыми допусками и лицензиями на строительную деятельность. В ООО «ЛСК» непрерывно совершенствуют систему менеджмента качества в соответствии с требованиями международного стандарта ISO 9001:2008 и повышают ее результативность. Во всех структурах компании внедрена система управления качеством, соответствующая требованиям международного стандарта ISO 9001:2000.



Свиноводческая ферма
ЗАО «Племзавод «Заволжское»

Кроме того, в «Лихославльской строительной компании» действует собственная программа качества. Она состоит из двух подпрограмм. Первая заключается в управлении качеством, осуществляемом специально обученными специалистами управляющего и производственного звеньев. Вторая — обеспечение качества, основанное на профессионализме и добросовестности специалистов на всех участках работ.

Такой тщательный, выверенный, а порой и жесткий контроль за работой всех подразделений ООО «ЛСК» позволяет предприятию с уверенностью смотреть в будущее и приглашать к сотрудничеству новых заказчиков. 



24-квартирный жилой дом в п. Сонково
Тверской области



ООО «Лихославльская
строительная компания»

171210 Тверская обл.,
г. Лихославль, Привокзальный переулок, 2
Тел.: (48261) 351-00, 355-43
E-mail: info@lskg.ru, www.lskg.ru

Октябрьская железная дорога: связующее звено между Востоком и Западом

В этом году Октябрьская железная дорога — старейшая магистраль на сети железных дорог России — отмечает знаковое событие — 160-летие с момента открытия регулярного движения между Санкт-Петербургом и Москвой. Этой дате предшествовала богатая история и напряженный труд десятков тысяч людей, которые строили магистраль. ОЖД расположена на территории одиннадцати субъектов Российской Федерации и обеспечивает доставку оборудования и сырья, продовольствия и топлива для всего Северо-Западного региона.



Члены совета Главного общества Российских железных дорог

Историческая справка

Открытие регулярного движения на Петербурго-Московской железной дороге состоялось 1 ноября 1851 года. В пределах магистрали было построено 184 моста, 69 труб и 19 путепроводов. Ширина колеи 1 524 миллиметра стала обязательной для всех железных дорог России. К моменту открытия дороги Александровским механическим заводом были построены 121 грузовой и 43 пассажирских паровоза и более 2 500 вагонов и платформ. Первый поезд находился в пути 21 час 45 минут.

8 сентября 1855 года магистраль получила название Николаевская железная дорога в честь императора Николая I.

26 января 1857 года издан указ о создании первой сети железных дорог России. Для ее сооружения образуется Главное общество Российских железных дорог.

15 декабря 1862 года на Петербурго-Варшавской железной дороге открыто регулярное движение поездов до Варшавы. Закончилось строительство, начатое еще в 1851 году после подписания 15 февраля императором Николаем I указа о строительстве железной дороги между Санкт-Петербургом и Варшавой.

8 июня 1868 года Николаевская железная дорога передана в аренду Главному обществу Российских железных дорог сроком на 84 года.

11 сентября 1870 года была введена в строй первая магистраль в северном направлении Санкт-Петербург — Рихимьяки — Финляндская железная дорога. Она строилась и эксплуатировалась Дирекцией Финляндских железных дорог.

22 октября 1870 года открыта Балтийская железная дорога, соединившая Николаевскую железную дорогу с морскими портами на Балтийском море.

2 ноября 1871 года открыта Приморская железная дорога. Длина ветви составила более 6 километров, строительство велось за счет государства. В 1875 году ветвь была передана в управление Обществу Сестрорецкой железной дороги. К 1894 году дорога имела несколько небольших линий: Новая Деревня — Сестрорецк, Раздельная — Лисий Нос, Новая Деревня — Озерки. В дальнейшем построен участок Сестрорецк — Дюны.

В 1893—1894 годы при императоре Александре III Николаевская, Балтийская и Санкт-Петербург-Варшавская железные дороги возвращены в казенное управление и переданы в ведение Министерства путей сообщения.

В 1897 году Обществом Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги построена линия Бологое — Валдай — Старая Русса — Псков протяженностью 375 километров, связавшая ранее построенные линии Сонково — Бологое (1870 г.) и Псково — Рижскую (1889 г.). Образован широтный ход магистрали Сонково — Псков с выходом к Риге.

В 1901 году Общество Московско-Виндаво-Рыбинской железной дороги построило линию от Москвы до Виндавы (Вентспилса). Она стала вторым широтным ходом магистрали.

В 1902 году правительством принято решение о строительстве Олонецкой железной дороги на Петро-заводск как ответвление от строившейся тогда линии Санкт-Петербург — Вологда — Вятка.

1 августа 1904 года открыто движение по железнодорожной линии Санкт-Петербург — Витебск.

1 января 1906 года началось регулярное движение поездов по линии Обухово — Вологда — Вятка, включенной позднее в состав Николаевской железной дороги. Новая магистраль открыла путь прямым железнодорожным перевозкам от Санкт-Петербурга до Владивостока.

1 января 1907 года постановлением министра путей сообщения Петербурго-Варшавская, Балтийская и Псково-Рижская железные дороги объединены в Северо-Западные железные дороги. Эксплуатационная длина линий составила 2 716,58 километра.

3 ноября 1916 года закончилось сооружение Мурманской железной дороги, самого северного в мире железнодорожного пути. Линия протяженностью более 1 000 километров была построена за 1 год и 8 месяцев.

В транспортной системе Северо-Западного региона России Октябрьской железной дороге принадлежит ведущее место — на ее долю приходится 60% грузоперевозок и 40% пассажирских перевозок. Здесь трудятся 50 698 человек

27 февраля 1923 года приказом №1313 наркома путей сообщения Ф. Э. Дзержинского Николаевская железная дорога переименована в Октябрьскую. С этого момента начался бурный период развития магистрали уже в советское время.

1 сентября 1929 года Северо-Западные железные дороги объединились с Октябрьской. Основные магистрали: Ленинград — Москва, Ленинград — Псков, Ленинград — Нарва слились в единое Управление Октябрьских железных дорог.

С 1931 года начал курсировать экспресс «Красная стрела». Он покрыл расстояние между Ленинградом и Москвой за десять часов.

Вклад в развитие региона

Сегодня Октябрьская железная дорога — филиал ОАО «РЖД» — одна из крупнейших в стране, имеет эксплуатационную длину 10 372,7 километра и обслуживает территорию с населением более 25 миллионов человек. В состав дороги входят шесть отделений: Московское, Санкт-Петербург-Витебское, Санкт-Петербургское, Петрозаводское, Мурманское и Волховстроевское.

Предприятие проходит этап обновления с тем, чтобы соответствовать уровню задач, поставленных перед транспортным комплексом страны Правительством РФ. Дорога удовлетворяет спрос на транспортные услуги пассажиров и крупнейших производителей промышленной продукции Санкт-Петербурга, Карелии, Кольского полуострова, Нечерноземья.

Октябрьская дорога является связующим звеном между Востоком и Западом, обеспечивает растущий международный товарообмен. В зоне обслуживания ОЖД расположены восемь пограничных переходов, из них четыре — на границе с Финляндией, по два — с Эстонией и Латвией. Главные направления магистрали — Мурманск — Санкт-Петербург — Москва и Санкт-Петербург — Кошта — важнейшие звенья международных транспортных коридоров Север — Юг и Европа — Азия. Линия Выборг — Санкт-Петербург — Москва является звеном девятого «Критского» международного транспортного коридора.

Важную роль в осуществлении внешнеэкономических связей играют действующие торговые порты Санкт-Петербург, Мурманск, Витино, Выборг, Высоцк, Приморск, а также строящийся новый порт на Балтике — Усть-Луга, которые находятся в зоне обслуживания ОЖД.

Сотрудники Октябрьской магистрали решают задачи интеграции железных дорог России в мировую транспортную систему и формирования единого транспортного пространства, закрепленные концепцией «Транспортная стратегия России», принятой в 2003 году. В основу инвестиционной деятельности положена прогрессивная научно-техническая, инновационная политика по развитию железнодорожной инфраструктуры.

Стратегия развития

Предприятие вносит весомый вклад в развитие экономики Северо-Западного региона, участвуя в реформировании железнодорожной отрасли. Для этого проводятся мероприятия, направленные на повышение качества транспортного обслуживания грузовладельцев и пассажиров, обеспечение индивидуального дифференцированного подхода к клиентам с помощью реализации логистических принципов в управлении перевозочным процессом, развитии информационных технологий, расширении спектра транспортных услуг.

В 2011 году в рамках путевых работ на Октябрьской железной дороге планируется реконструировать 150,2 километра путей. На полигоне магистрали предстоит провести капитальный ремонт 227 километров путей, усиленный средний ремонт 110 километров, средний ремонт 53 километров, замену 423 стрелочных переводов.

Для подготовки инфраструктуры под движение высокоскоростных поездов применяются новые технологии выполнения путевых работ. На втором главном пути участка Саблино — Тосно при реконструкции опробована технология конструкций безбалластного пути.

Для выполнения путевых работ внедряется новая техника. В июле 2010 года запущена в эксплуатацию щебнеочистительная машина RM-2002, производительность которой на 30% превышает характеристики других щебнеочистительных машин, используемых на дороге. Машина необходима для производства работ на линиях Санкт-Петербург — Москва и Волховстрой — Кошта. В декабре 2010 года на дорогу поступили три машины для укладки стрелочных переводов РЕМ/LEM, одно из их основных преимуществ заключается в возможности дистанционного управления всем комплексом работ одним оператором.

Среди новой техники можно также отметить кюветоочистительные машины СЗП-750 и МКТ-500, машину для замены шпал «Жейсмар» МРТ-2SR; подготовлены документы на аренду с последующим выкупом машин USR и Унимат 4S. 

По итогам 2010 года
ОЖД перевезено
119,6 миллиона
пассажиров
в пригородном
сообщении,
21,9 миллиона
пассажиров —
в дальнем сообщении
и 233 миллиона тонн
грузов



ОАО «Гранит-Кузнечное» и ОЖД: 60 лет плодотворного сотрудничества



ОАО «Гранит-Кузнечное» — одно из крупнейших предприятий по производству гранитного щебня в России. Организация осуществляет поставки всеми видами транспорта и располагает развитой сетью складов в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. История партнерских отношений Октябрьской железной дороги и ОАО «Гранит-Кузнечное» насчитывает почти 60 лет — ровно столько, сколько существует предприятие.

С момента основания ОАО «Гранит-Кузнечное» поставляло свою продукцию для нужд железной дороги: качество производимого предприятием щебня, который применяется для балластировки железнодорожного пути, соответствует самым высоким требованиям и нормативам, предъявляемым к продукции такого вида. В конце 1990-х годов общество стало ведущим поставщиком путевого щебня для одного из наиболее значимых проектов ОАО «РЖД» — ремонта главного хода магистрали Москва — Санкт-Петербург.

В знак признания надежности предприятия и качества выпускаемой им продукции в 2007 году ОАО «Гранит-Кузнечное» получило премию «Лучший партнер Октябрьской железной дороги».

На сегодняшний день ОАО «Гранит-Кузнечное» является крупнейшим предприятием Северо-Запада по производству гранитного щебня. Высочайшее качество продукции завода подтверждено много-

численными грамотами и дипломами, выпускаемый им щебень хорошо известен российским строителям и используется во всех видах строительства без ограничений.

ОАО «Гранит-Кузнечное» одним из первых в регионе (среди добывающих предприятий) начало развивать логистику, что стало одним из конкурентных преимуществ компании. В распоряжении общества парк собственного и арендованного специализированного подвижного состава (думпкары), а также развитая сеть складов, в том числе и в черте Санкт-Петербурга. Комплексное использование всех видов транспорта и наличие сети складов позволяют организовать доставку продукции непосредственно к месту потребления, избавив покупателя от необходимости обеспечивать транспортный процесс самостоятельно.

Предприятие осуществляет доставку различными видами транспорта: авто-

мобильным, водным, железнодорожным. При этом на железнодорожный транспорт приходится до 70% перевозок. Поэтому можно без преувеличения сказать, что Октябрьская железная дорога — основной транспортный партнер компании.

Мы с пониманием относимся к тем структурным изменениям, которые происходят в настоящее время в результате реформы ОАО «РЖД». В этой реформе Октябрьской железной дороге отводится одна из ключевых ролей. Руководство ОАО «Гранит-Кузнечное» надеется, что компромисс в транспортных вопросах будет найден и взаимовыгодное сотрудничество производителей и перевозчиков продолжится и в дальнейшем.

В канун 160-летия Октябрьской железной дороги коллектив ОАО «Гранит-Кузнечное» выражает благодарность за многолетнее плодотворное сотрудничество и желает удачного преодоления всех трудностей, процветания и стабильности.

Именно Октябрьская железная дорога стала родоначальником, надежной основой железнодорожного сообщения на необъятной территории России. Совершенствуясь и модернизируясь, этот филиал ОАО «РЖД» остается одним из крупнейших в сети железных дорог Российской Федерации и занимает ведущее место в транспортной системе Северо-Запада. 

**ГРАНИТ
КУЗНЕЧНОЕ**

**предприятие
Группы
ЛСР**

ОАО «Гранит-Кузнечное»

199155 Санкт-Петербург, В.О., пр. КИМа, 19, лит. А

Тел. (812) 337-27-77, факс 337-27-36

www.granit-kuznechnoe.ru

Справка

ОАО «Гранит-Кузнечное» и ОАО «Рудас» входят в диверсифицированную компанию ОАО «Группа ЛСР». Компания работает с 1993 года и сегодня объединяет предприятия по производству строительных материалов, добыче и переработке нерудных ископаемых, оказанию механизированных услуг, девелопменту и строительству зданий — от крупнопанельного жилья массовых серий до элитных домов, построенных по проектам ведущих отечественных и зарубежных архитекторов. Все направления деятельности компании взаимно дополняют друг друга, обеспечивая положительный синергетический эффект. Отлаженные механизмы взаимодействия позволяют предприятиям группы комплексно удовлетворять потребности клиентов, одновременно снижая свои производственные затраты и оперативно реагируя на изменение тенденций в строительной отрасли. Качество продукции и услуг Группы «ЛСР» высоко оценили многие предприятия России и стран ближнего зарубежья. Из лидера регионального рынка компания разрослась до масштабов общероссийской диверсифицированной бизнес-структуры. Основной бизнес Группы «ЛСР» сконцентрирован в Санкт-Петербурге и Ленинградской области, Москве и Московской области, Екатеринбурге и Уральском регионе, а также на Украине.

ОАО «Рудас»: инертные материалы для ведущего перевозчика Северо-Запада

ОАО «Рудас» осуществляет добычу, транспортировку, складское хранение и реализацию строительного песка всех видов: морского, карьерного намывного и горного песка, а также песчаного грунта. Продукция предприятия поставляется более чем тысяче строительных организаций Санкт-Петербурга и Ленинградской области, практически полностью обеспечивая песком строительную отрасль региона.

Выпускаемая предприятием продукция использовалась при реализации множества масштабных проектов, таких как строительство юго-западных очистных сооружений, Морского торгового порта, комплекса защитных сооружений Санкт-Петербурга

от наводнений, Петербургского нефтяного терминала, Балтийской трубопроводной системы, ряда крупных заводов, множества дорожных развязок и кольцевой автомобильной дороги, а также многих других социально значимых объектов.



О компании

ОАО «Рудас» ведет свою историю с 1976 года, когда для развития Санкт-Петербурга, а именно для строительства дамбы, было создано предприятие по добыче морского песка. Сегодня компания, входящая в состав Группы «ЛСР», занимает ведущие позиции на рынке инертных строительных материалов северо-запада России и является единственным производителем и поставщиком морского песка в Санкт-Петербурге и Ленинградской области. Добыча продукции осуществляется из месторождений в акватории Финского залива Балтийского моря. ОАО «Рудас» — это многофункциональный комплекс по добыче, транспортировке, переработке и отгрузке высококачественного песка для строительных работ и образования новых намывных территорий. В состав компании входят ОАО «Рудас», ОАО «Ленинградский речной порт», который в течение сорока лет специализируется на добыче морского песка, и ООО «Всеволожское СМП». Коллектив предприятия насчитывает свыше тысячи специалистов. На сегодняшний день флот «Рудаса» имеет 38 судов различного назначения: морские землесосные снаряды типа «Ленинградский», созданные специально для добычи морского песка, и теплоходы типа «Невский» — суда переливного типа. Переработка добытого морского песка осуществляется на трех производственных площадках, расположенных в различных районах Санкт-Петербурга. Выгрузка морского песка на склады осуществляется по пульпопроводам с помощью гидроперегрузателей, что позволяет также производить и его сортировку. В 2005 году впервые в истории гидромеханизации северо-запада России был осуществлен процесс зимнего намыва песка с помощью ряда новых инженерных решений: по майнообразованию, по оптимизации работы пульпопроводов и дренажных систем, по формированию карт. Зимний намыв позволил не только увеличить объем добычи намывного карьерного песка, но и организовать бесперебойную поставку продукции в необходимых для потребителя объемах.

Одним из направлений деятельности компании «Рудас» является новообразование намывных территорий. Именно так у Финского залива были когда-то отвоены Северная и Южная Лахта, произведен намыв новых территорий для Петербургского нефтяного терминала, причала Морского торгового порта, перевалочно-распределительного комплекса нефти и нефтепродуктов «Лукойл-II» в порту Высоцк.

Также ОАО «Рудас» осуществляло поставки морского песка на строительство Морского пассажирского терминала на Васильевском острове, который имеет важнейшее значение для города. Сейчас Морской пассажирский терминал — единственный в России современный пассажирский порт, способный принимать до семи круизных лайнеров одновременно, с максимальной пропускной способностью до 12 000 пассажиров в день.

«Рудас» также участвует в масштабных проектах Октябрьской железной дороги. В частности, производится комплексная реконструкция участка от станции Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород, результатом которой станет увеличение пропускной способности в направлении морского торгового порта Усть-Луга и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива. Отсыпка земляного полотна была произведена высококачественной продукцией предприятия.

ОАО «Рудас» сердечно поздравляет Октябрьскую железную дорогу со славным юбилеем — 160-летием — и желает успехов в столь трудном, но очень необходимом деле железнодорожных перевозок. Производственное предприятие всегда занимает открытую позицию и готово к дальнейшему взаимовыгодному сотрудничеству. 



ОАО «Рудас»

199155 Санкт-Петербург, В.О.,
пр. КИМа, 19, лит. А

Тел./факсы: +7 (812) 406-71-22, 406-71-21

E-mail: info@rudas.ru

www.rudas.ru

Западно-Сибирская железная дорога: неустанное движение вперед

В октябре 2011 года исполняется 115 лет с момента пуска в постоянную эксплуатацию линии Челябинск — Кривошеково, что стало началом формирования будущей Западно-Сибирской железной дороги. Сегодня Западно-Сибирская железная дорога — это важнейшее звено Транссибирской магистрали, которая соединяет Дальневосточный регион с европейской частью России.

Александр ЦЕЛКО,
начальник Западно-
Сибирской
железной дороги —
филиала ОАО «РЖД»



Развернутая
длина главных
путей ЗапСибЖД
превышает девять
тысяч километров,
эксплуатационная —
более пяти
с половиной тысяч
километров.
С востока на запад
Западно-Сибирская
железная дорога
простирается более чем
на 1 200 километров —
от станций Исилькуль
(пограничная станция
с Южно-Уральской
магистралью) до станции
Мариинск (Красноярская
магистраль). С севера
на юг дорога
протянулась от станции
Белый Яр (Томская
область) до станции
Локоть (Казахстан)

Дорога в цифрах и фактах

Западно-Сибирская железная дорога, пролегающая в пределах Омской, Новосибирской, Кемеровской, Томской областей, Алтайского края и частично на территории Республики Казахстан, надежно обеспечивает внешние и внутренние хозяйственные связи, устойчивое транспортное обслуживание крупнейших комплексов добывающей и перерабатывающей промышленности, металлургии, нефтехимии, сельского хозяйства.

Пассажирские перевозки в дальнем сообщении на дороге осуществляет Западно-Сибирский филиал Федеральной пассажирской компании. В состав региональной Дирекции железнодорожных вокзалов входит 41 вокзал, из них два внеклассных — на станциях Омск-Пассажирский (ежегодно обслуживает до четырех миллионов пассажиров) и Новосибирск-Главный (ежегодно обслуживает около 16 миллионов пассажиров). Дорога формирует 58 пассажирских поездов, из них 11 — фирменных. Пригородные перевозки осуществляют четыре акционерные пригородные компании — «Омск-Пригород», «Алтай-пригород», «Кузбасс-пригород» и «Экспресс-пригород» (Новосибирск). Магистраль выполняет весь спектр пассажирских перевозок — начиная от социально ориентированных до организации эксклюзивных перевозок.

Страницы истории

Рождение Западно-Сибирской железной дороги связано со строительством грандиозного сооружения конца XIX века — Транссибирской магистрали. Сооружение ее началось в мае 1891 года и практически закончилось через десять лет. Она стала самой протяженной железной дорогой в мире: 7,5 тысячи километров от Челябинска до Владивостока. Участок между Челябинском и будущей станцией Обь условно именовался Западно-Сибирской железной дорогой, а от Оби до Иркутска — Средне-Сибирской. 15 октября 1896 года участок Транссиба от Челябинска до станции Обь был принят в эксплуатацию. Эту дату и принято считать датой образования Западно-Сибирской железной дороги.

Мощный импульс развитию железнодорожного транспорта в Западной Сибири придало создание на востоке страны второй угольно-металлургической базы. В 30-е годы ускоренными темпами строятся линии Новокузнецк — Таштагол и Обь — Инская — Проектная.

В 1931 году близ Новосибирска началось строительство сортировочной станции, расположенной на магистрали, связывающей Кузнецкий угольный бассейн с Уралом и Средней Азией. С этого начиналась станция Инская. В августе 1933 года на станцию прибыл первый пассажирский поезд, первый грузовой поезд с уральской рудой в Кузбасс был отправлен 20 апреля 1934 года.

Образование единой мощной Западно-Сибирской магистрали положительным образом сказалось на ее развитии. Продолжался перевод на прогрессивные виды тяги. Если на начало 1961 года дорога имела развернутую длину почти 7 200, а эксплуатационную 4 900 километров, из которых около полутора тысяч было электрифицировано, а без малого семьсот переведено на тепловозную тягу, то в 1971 году развернутая длина дороги составила уже более 8 300, а эксплуатационная — свыше 5 600 километров, из которых почти 3 200 составляли электрифицированные участки и около полутора тысяч километров — участки, переведенные на тепловозную тягу. К этому времени весь грузооборот Западно-Сибирской железной дороги осуществлялся прогрессивными видами тяги.

К началу 1970-х годов Западно-Сибирская магистраль выполняла около 9% грузооборота всех железных дорог нашей страны, более 16% — грузооборота США и 80% грузооборота стран Западной Европы. А грузонапряженность Западно-Сибирской вдвое превышала среднесетевую и в двадцать (!) раз — железных дорог США. Не менее впечатляющими были и качественные

показатели. Среднесуточная производительность вагона, например, на 42% превышала среднюю по сети, производительность локомотива — почти наполовину, а производительность труда более чем на 50% превзошла уровень железных дорог СССР и на 17% — США.

Важное звено железнодорожной системы

Сегодня Западно-Сибирская железная дорога входит в число важнейших составных частей транспортной системы страны и ее железнодорожной сети, одна из ведущих на сети железных дорог России по объему работы и техническому оснащению. Магистраль обслуживает крупные промышленные предприятия Омска, Новосибирска, Барнаула, Кемерово, Новокузнецка, Томска, угольные разрезы, рудники и шахты Кузбасса, Западно-Сибирский и Кузнецкий металлургические комбинаты, Омский нефтеперерабатывающий и Алтайский коксохимический заводы, Томский нефтехимический комбинат, мощные тепловые электростанции региона и предприятия других отраслей промышленности. Это определяет напряженный ритм Западно-Сибирской магистрали, ее неустанный движение вперед.

Стратегия развития ЗапСибЖД предусматривает специализацию Транссибирского хода для высокоскоростных пассажирских поездов и ускоренных грузовых, а Среднесибирского — для тяжеловесного грузового движения. Контейнерные поезда пойдут по Транссибу со скоростью пассажирских поездов.

Расположенный на территории Западно-Сибирской железной дороги Кузнецкий угольный бассейн является центром зарождения трех из шести основных направлений грузовых перевозок, предусмотренных Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации на перспективу до 2030 года: Кузбасс — Северо-Запад, Кузбасс — Азово-Черноморский транспортный узел, Кузбасс — Дальневосточный транспортный узел. Основным грузом железной дороги является кузбасский уголь.

Масштабные проекты

В сентябре 2009 года на дороге завершена реализация самого значительного проекта ОАО «РЖД» на территории Западной Сибири за последние шесть лет — строительство железнодорожного моста через реку Обь в городе Камень-на-Оби. Ввод нового моста в эксплуатацию стал очередным этапом в реализации большой программы, посвященной проблемам развития угольной отрасли. Перед железнодорожниками были поставлены две важнейшие задачи: развитие транспортной инфраструктуры в Кузбассе и на подходах к нему, своевременное обеспечение растущих объемов перевозок угля погрузочными ресурсами.

Новый железнодорожный мост — часть масштабного проекта модернизации главной грузовой артерии Западно-Сибирской железной дороги (Среднесибирский ход), по которой идет основной транзитный грузопоток из Кузбасса (главным образом уголь) в европейскую часть страны, и узловой сортировочной станции Алтайская. С завершением строительства второго железнодорожного моста через реку Обь пропускную способность планируется довести до 100 пар поездов ежедневно. Такой рост в интересах и железнодорожников, и всей экономики Алтайского края.

В августе 2010 года в Новосибирске открылся первый в стране деловой центр, специализирующийся в сфере железнодорожных перевозок, в котором начали работать службы Новосибирского региона Западно-Сибирской железной дороги, филиал Первой грузовой компании, Западно-Сибирский территориальный центр фирменного транспортного обслуживания, а также филиал Федеральной пассажирской компании. Создание таких деловых центров будет способствовать развитию инфраструктурно-перевозочного комплекса ОАО «РЖД», внедрению единой технологии работы сети железных дорог, усилению взаимодействия и сотрудничества с грузоотправителями, оптимизации региональных грузовых перевозок.

Признание

Но какие бы средства не инвестировались в дорогу, главным капиталом на ней являются профессионально подготовленные работники. В основе трудовых побед западносибирских железнодорожников не только мощная погрузочная база, интенсивное развитие инфраструктуры, но и эффективное социальное партнерство, нерушимая связь поколений. В 2010 году Западно-Сибирская магистраль обеспечила более 20% погрузки на всей сети российских железных дорог и 15% сетевого грузооборота.

По итогам работы в 2010 году Западно-Сибирской железной дороге присуждено первое место в отраслевом соревновании. Это пятая победа коллектива магистрали по итогам года с момента создания ОАО «РЖД», то есть за восемь лет. Такого достижения не имеет ни одна другая железная дорога. ■

Строительство делового центра ЗапСибЖД — современного восьмизэтажного служебно-технического комплекса — было завершено в течение всего двух лет

Второй мостовой переход в городе Камень-на-Оби



ОАО «ФПК»: доступность и комфорт пассажирских перевозок



Поезд ОАО «ФПК» класса «Премиум» №102 Москва — Адлер на железнодорожном мосту через реку Дон

ОАО «Федеральная пассажирская компания» — абсолютный лидер на рынке транспортных услуг по перевозке пассажиров в поездах дальнего следования. На сегодняшний день компания обеспечивает практически все пассажирские железнодорожные перевозки в дальнем следовании по России и в сообщении с зарубежными странами. Ежедневно в рейс отправляются от 810 до 830 поездов.

О компании

Дочернее общество ОАО «РЖД» — ОАО «ФПК» было создано в 2009 году в рамках программы структурной реформы на железнодорожном транспорте, утвержденной постановлением Правительства РФ. 1 апреля 2010 года компания начала свою перевозочную деятельность, и сегодня ее услугами ежегодно пользуются более 105 миллионов человек.

Структура компании включает аппарат управления ОАО «Федеральная пассажирская компания» и 16 филиалов, которые охватывают всю территорию РФ. Это 40 пассажирских вагонных депо, 37 вагонных участков, 15 железнодорожных агентств, шесть дирекций по организации питания.

ОАО «ФПК» осуществляет перевозку пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях, перевозку багажа и грузобагажа, обслуживание пассажиров, а также выполняет техническое обслуживание и ремонт подвижного состава.

Вагонное хозяйство

ОАО «ФПК» владеет более 23,5 тысячи вагонов, при этом наряду с модернизацией уже существующего вагонного хозяйства компания регулярно обновляет парк. Так, в 2011 году ОАО «ФПК» планирует приобрести 447 новых пассажирских вагонов, оборудованных установками кондиционирования воздуха и экологически чистыми туалетными комплексами. Также в 2011 году подписано соглашение о закупке семи двадцативагонных скоростных поездов Talgo с автоматическим изменением ширины используемой колеи, которые будут применяться в международном сообщении на

маршрутах Москва — Берлин и Москва — Киев. Ожидается, что эксплуатация этих поездов позволит существенно сократить время в пути по данным маршрутам: Москва — Киев на шесть часов (с 13 до семи часов), Москва — Берлин на девять часов (с 27 до 18 часов). Кроме того, ОАО «ФПК» ведет работу по приобретению двухэтажных вагонов. В 2013 году планируется закупить 50 вагонов данного типа (СВ, купейные-штабные, купейные, вагоны-рестораны). В качестве пилотного проекта эксплуатировать двухэтажные вагоны предполагается на маршруте Москва — Адлер, в том числе в период проведения Олимпийских игр в Сочи. Для развития международных перевозок и обновления парка вагонов, обеспечивающих железнодорожное сообщение со странами Западной и Восточной Европы, в период до 2015 года будет приобретено 200 вагонов габарита РИЦ.

ОАО «ФПК» осуществляет:

- перевозку пассажиров в поездах дальнего следования во внутригосударственном и межгосударственном сообщениях;
- перевозку багажа и грузобагажа в дальнем следовании;
- обслуживание пассажиров;
- техническое обслуживание и ремонт подвижного состава



Купе 1 класса поезда №17/18 Москва — Ницца

Тарифная политика

Тарифное регулирование — один из важнейших механизмов эффективности работы ОАО «ФПК», усиления позиции компании на конкурентном рынке, выполнения социальной миссии. Учитывая, что тарифы на проезд в плацкартных вагонах устанавливает государство, а на перевозки в купейных вагонах и СВ — перевозчик, это позволяет реализовывать различные маркетинговые программы.

Так, хороший эффект дал специальный тариф, действующий с октября 2010-го до конца марта 2011 года, учитывающий снижение стоимости на 50% на проезд на верхних полках купейных вагонов. За время действия акции в поезда ОАО «ФПК» было дополнительно привлечено более 2,5 миллиона человек.

В период массовых летних перевозок проводятся локальные маркетинговые акции: специальные тарифы на проезд в поездах в сообщении с Черноморским побережьем, на дополнительные сезонные поезда, дифференцированные тарифы в зависимости от дня недели, направления следования поездов и так далее.

Будущее — за электронным билетом

Федеральная пассажирская компания активно развивает технологию продажи проездных документов, оплаченных через Интернет. Ежегодно количество пассажиров, приобретающих проездные документы через Интернет, увеличивается вдвое. В настоящее время продажа электронных билетов составляет 7,7% от общего количества мест, реализуемых в целом по сети Российских железных дорог.

С 14 января 2010 года на всех скорых и скоростных поездах дальнего следования (400 поездов) внедрена технология предоставления услуги электронной регистрации. Электронная регистрация позволяет пассажиру миновать билетную кассу и осуществить посадку в поезд по документу, удостоверяющему личность, указанному в электронном билете. В настоящее время более чем на 200 станциях сети дорог пассажир может сесть в поезд без предъявления бумажного проездного

документа. В 2010 году электронной регистрацией воспользовалось более 1 203 570 пассажиров. За первое полугодие 2011 года — порядка 1 200 000 человек.

С 1 июня 2011 года в пилотном режиме внедрена технология электронной регистрации пассажиров на поезда дальнего следования, курсирующие в международном сообщении. Пилотный проект реализуется в поездах, курсирующих между Россией и Латвией.

Кроме того, с 1 июня текущего года открыта продажа билетов через Интернет в сообщении Москва — Хельсинки, Санкт-Петербург — Хельсинки на поезда отправление со станций ОАО «Российские железные дороги». На поезда отправление от станций железных дорог Финляндии (VR Group Ltd) билеты можно будет покупать через Интернет после того, как к проекту присоединятся Финские железные дороги (VR Group Ltd). Во втором полугодии 2011 года планируется также открыть продажу билетов через Интернет на поезда в сообщении с Италией и Францией.

Еще одна услуга ОАО «ФПК» — распечатывание билетов, ранее оформленных и оплаченных через Интернет, при помощи транзакционных терминалов самообслуживания. 70 таких терминалов сегодня установлено на 36 вокзалах и в железнодорожных агентствах крупных городов РФ. 45 транзакционных терминалов самообслуживания, установленных на вокзалах и в железнодорожных агентствах Москвы и Санкт-Петербурга, позволяют самостоятельно оформить поездку, осуществив оплату по банковской карте. 226 транзакционных терминалов самообслуживания дополнительно будет установлено в текущем году в 62 городах России.

С апреля 2011 года введена услуга по продаже электронных билетов в поезда дальнего следования через Единый информационно-сервисный центр (ЕИСЦ). Эта технология предусматривает формирование заказа электронного билета оператором ЕИСЦ с последующей отложенной оплатой пассажиром заказанного проездного документа через платежные терминалы и другие пункты оплаты.



Михаил АКУЛОВ,
генеральный директор ОАО «ФПК»

Сотрудничество с Западно-Сибирской железной дорогой

Западно-Сибирский филиал ОАО «ФПК» функционирует на территории Западно-Сибирской железной дороги с 1 апреля 2010 года.

При образовании Западно-Сибирского филиала компании ему было передано три пассажирских вагонных депо, четыре вагонных участка и одно железнодорожное агентство с парком подвижного состава в количестве 1 835 вагонов. В рамках модернизации вагонного парка филиала в 2010 году было закуплено 58 новых пассажирских вагонов (в том числе 53 плацкартных вагона и пять купейных). В 2011 году в Западно-Сибирский филиал ОАО «ФПК» поставлено 24 вагона 2010 года постройки, которые задействованы в «детских поездах».

На график движения пассажирских поездов Западно-Сибирского филиала в 2011—2012 годах назначено 53 поезда, кроме того, курсируют 26 прицепных и 33 беспересадочных вагона.

За шесть месяцев текущего года филиалом было перевезено более 3,5 миллиона пассажиров (для сравнения: все 16 филиалов ОАО «ФПК» за год перевозят в среднем 105 миллионов человек). ■

ОАО «Федеральная пассажирская компания»

107228 Москва, ул. Новорязанская, 12

Тел./факсы: (499) 262-33-58, 262-33-49

E-mail: pr@fpc.ru, www.ticket.rzd.ru

Телефон Единого информационно-

сервисного центра: 8-800-775-00-00

(круглосуточно, звонок по России бесплатный)

Федеральная пассажирская компания впервые в пассажирском комплексе в премиальном сегменте ввела систему менеджмента качества по стандарту ISO 9001:2008 по сертификации Moody International. По всей сети в 11 поездах от Владивостока (фирменный поезд «Океан») до Санкт-Петербурга (поезд «Красная стрела») внедрены единые стандарты сервисного обслуживания самого высокого уровня и постоянное клиентоориентированное совершенствование продукта

Приволжская железная дорога: высоко держать марку железных дорог России

Нынешний 2011 год — юбилейный для Приволжской железной дороги — филиала ОАО «РЖД». 140 лет назад, 17 июля 1871 года, был открыт для движения третий участок Тамбово-Саратовской железной дороги Аткарск — Саратов. С этой даты ведет свою историю Рязано-Уральская железная дорога, которая в 1953 году была объединена со Сталинградской в единую Приволжскую магистраль. Сегодня ПривЖД является важным звеном в транспортировке грузов из Сибири, Урала в центральные регионы России и европейские государства СНГ, она также соединяет европейскую часть страны с железными дорогами Казахстана, Средней Азии и Кавказа. Особенности географического положения дороги определили ее ключевую роль — транзит, который составляет более 55% всего объема грузоперевозок.



Вокзал в Саратове, 1906 год

Этапы становления

Строительство Приволжской железной дороги (ранее носившей название Рязано-Уральская) началось в 1871 году с линии Тамбов — Саратов. Дореволюционная Рязано-Уральская железная дорога связала 12 губерний и область Уральского казачества, протянулась от Москвы до Каспия и от Смоленска до Уральска. Общая длина Рязано-Уральской дороги составляла 4 428 километров.

1935 год был ознаменован введением в эксплуатацию мостового перехода протяженностью 1 800 метров через реку Волгу в городе Саратове. Дорога стала транзитной, связав центр страны с Казахстаном и Уралом.

Во время Великой Отечественной войны были построены новые линии, обеспечивающие кратчайшие железнодорожные выходы с Урала к реке Волге и с Северного Кавказа к городу Астрахани. В 1942 году в рекордно короткие сроки была сооружена Волжская рокада от Сталинграда через Саратов и Сызрань до Свияжска.

В 1953 году по решению Совета Министров СССР Рязано-Уральская и Сталинградская железные дороги объединены в одну — Приволжскую.

До 1959 года работа железной дороги обеспечивалась паровозной и тепловозной тягой. Для организации пригородного движения была начата электрификация на постоянном токе основных железнодорожных узлов. Так, в 1959 году по электрифицированному участку Волгоградского узла протяженностью 49 километров прошли первые электропоезда, через девять лет после этого электрифицирован 45-километровый участок на Саратовском узле, позднее введен в эксплуатацию электрифицированный участок Кутум — Аксарайская-1 — Аксарайская-2 на переменном токе протяженностью 68 километров.

В 1982 году продолжилось активное развитие дороги. Была построена и введена в эксплуатацию новая железнодорожная линия на участке Пугачевск — Новоперелюбская с выходом на Южно-Уральскую железную дорогу протяженностью 92 км. К 1990 году введено в строй 265 километров электрифицированных путей. В 1992-м завершена электрификация 115 километров участка Саратов — Сенная, а в 2003-м — направления Саратов — Волгоград — Котельниково (282 км). Еще через год открыт для движения поездов подъездной железнодорожный путь протяженностью 46 километров от станции Яндыки к терминалам морского порта Оля на северном Каспии. С вводом в эксплуатацию этого пути завершено формирование инфраструктуры международного транспортного коридора «Север — Юг», соединяющего страны Центральной Азии с Европой, что способствовало повышению конкурентоспособности отечественной экономики за счет реализации стратегического партнерства России со странами Прикаспийского региона.

В 2004 году на 1 490 км линии Москва — Астрахань была открыта первая, а в 2005 году — вторая очередь нового железнодорожного мостового перехода через реку Бузан общей протяженностью 727,8 метра. Уникальность моста в том, что он имеет вертикально-подъемный пролет длиной 44,8 метра, позволяющий обеспечить проход всех речных судов независимо от их габаритов.

С 2004-го по 2007 год велось строительство сплошных вторых путей на участке Сенная — Сызрань и вторых перегонных путей на участке Саратов — Петров Вал. Завершение этого строительства позволило создать на всем направлении от Сызрани до Волгограда мощный двухпутный полигон для беспрепятственного пропуска предъявляемых объемов грузовых и пассажирских перевозок в направлении Северо-Кавказского региона и портов Азово-Черноморского транспортного узла.

С 2003-го по 2010 год на ПривЖД построены вторые пути на 17 перегонах в объеме 278,2 км.

В своих современных границах Приволжская магистраль охватывает территории Саратовской, Волгоградской и Астраханской областей, а также несколько станций в Ростовской, Самарской областях и Казахстане

С целью усиления инфраструктуры для организации ремонта и обслуживания подвижного состава осуществлены и ведутся следующие мероприятия:

- реконструированы цеха ТО-3, ТО-4, построен цех ТР-1 в локомотивном депо Саратов; цеха капитального и подъемочного ремонта в моторвагонном депо Анисовка; ПТОЛ в депо Астрахань-2;
- проведена модернизация производственной базы локомотивных депо на ст. им. М. Горького, Петров Вал, Анисовка;
- завершается масштабная реконструкция ремонтного локомотивного депо Ершов, которое станет базовым предприятием по ремонту тепловозов серии 2ТЭ10 для Приволжской и Южно-Уральской железных дорог;
- в вагонном хозяйстве выполняется реконструкция ПТО на ст. Анисовка и ст. им. М. Горького.

Итогом этой целенаправленной работы стало улучшение качественных показателей работы ПривЖД. Так, в 2010 году грузооборот по дороге вырос по сравнению с 2003 годом на 41,9%.

Инновационные проекты

На всем полигоне Приволжской железной дороги от станции Громово до станции им. М. Горького внедрена технология тяжеловесного движения с установленным весом поезда 6 300 тонн и длиной 71 условная единица. В конце 2008 года специалисты Приволжской и Северо-Кавказской железных дорог совместно внедрили на участке им. М. Горького — Сальск технологию пропуска поездов весом 7 200 тонн. На участке Аксарайская-2 — Волжский организован пропуск грузовых поездов весом более 9 000 тонн с использованием системы СУТП.

В настоящее время на ПривЖД, как и в других филиалах ОАО «РЖД», реализуется один из крупных инновационных проектов в сфере спутниковых технологий — внедрение системы ГЛОНАСС/GPS. Технология позволяет в режиме реального времени осуществлять мониторинг дислокации и контроля работы подвижного состава (поездов), что особенно актуально в условиях реформирования железнодорожного транспорта, когда крайне важно получать объективную и достоверную информацию без участия человека о дислокации (местоположении), параметрах движения и состояния подвижного состава при решении задач планирования, мониторинга, оперативного управления перевозочным процессом.

В рамках внедрения спутниковых технологий проходит опытную эксплуатацию Автоматизированная система контроля работы ремонтной техники при производстве путевых ремонтных работ. Бортовыми навигационно-связными комплексами оборудовано 15 единиц тяжелой путевой ремонтной техники. С применением данной системы в реальном времени в автоматическом режиме контролируется ряд параметров выполнения ремонтов

пути. В текущем году совместно с ОАО «НИИАС» планируется завершить оснащение указанными комплексами всех путевых машинных станций.

Кроме того, на дороге развивается автоматизированная система обслуживания объектов инфраструктуры (ЕК АСУИ), в том числе и на основе использования персональных мобильных вычислительных комплексов, оснащенных навигационным устройством ГЛОНАСС/GPS. Это позволяет существенно повысить качество процессов паспортизации железнодорожного пути, эффективность проведения осмотров, обеспечить надежность передачи и приема срочных сообщений между работником на линии и диспетчером.

Другим крупным инновационным проектом, внедрение которого в опытную эксплуатацию проходит на ПривЖД в настоящее время, является «Единая корпоративная автоматизированная система управления инфраструктурой», охватывающая три инфраструктурных хозяйства: пути, электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики. Внедрение системы окажет безусловную поддержку реформированию инфраструктурного комплекса ОАО «РЖД», повысит его экономическую эффективность за счет прозрачности процессов и управленческих решений. В результате перехода к безбумажной технологии документооборота появится удобный инструментарий для оценки, анализа, выявления и предупреждения рисков, определяющих уровень безопасности движения.

Приволжская железная дорога на региональном уровне решает основную задачу транспортной политики ОАО «РЖД» — рациональное обеспечение высокого качества и безопасности растущих объемов перевозок. Для этого используются новые возможности привлечения инвестиций, модернизация инфраструктуры, обновление подвижного состава, осваиваются рыночные принципы взаимоотношений с бизнес-партнерами и клиентами. Впереди у ПривЖД большие перспективы, масштабные государственные цели. Предприятие и в дальнейшем готово успешно справляться с задачами, поставленными руководством ОАО «РЖД», и высоко держать марку железных дорог России. ■

В настоящее время эксплуатационная длина ПривЖД свыше 4 236 километров. Эксплуатационная длина электрифицированных путей — 1 375,2 километра. За год перевозится свыше 43 миллионов тонн грузов и более 26 миллионов пассажиров, в том числе 15 миллионов — в пригородном сообщении. Транспортными услугами ПривЖД пользуются более 10 тысяч предприятий, в том числе 11 грузоформирующих компаний, отправляющих до 35 миллионов тонн грузов в год. Свыше 40% погрузки приходится на предприятия нефтеналивного комплекса

Грузовые перевозки



Юго-Восточная железная дорога: магистраль хлеба и металла

Годом основания Юго-Восточной железной дороги (ЮВЖД) принято считать 1866-ой, когда Министерство путей сообщения разработало проект важнейших железных дорог. Так родилась линия Козлов — Воронеж, положившая начало строительству сети. К 1913 году дорога раскинулась от Рязани до Ростова и от Харькова до Царицына.

История развития

Юго-Восточная железная дорога протекает по территории областей, расположенных в южной и юго-восточной частях европейской России, — Белгородской, Воронежской, Липецкой, Тамбовской, Курской, Рязанской, Волгоградской, Пензенской, Саратовской, Тульской, Ростовской. Магистраль связывает южные районы России с центром, Поволжьем и Уралом.

Строительство дороги дало мощный импульс развитию промышленности, открыло широкие рынки сбыта для сельскохозяйственной продукции, обеспечило хлебный экспорт России через порты Азовского, Черного и Балтийского морей в Германию, Нидерланды, Данию и другие страны. В годы гражданской войны и военной интервенции Юго-Восточной железной дороге был нанесен большой ущерб, однако уже к 1925 году ее грузооборот составил почти 82% от уровня 1913 года. В 1930-м по объему грузооборота Юго-Восточная магистраль вышла на второе место среди железных дорог страны, за годы первых пятилеток превратилась в одну из наиболее мощных в стране.

В период Великой Отечественной войны, когда движение поездов было переведено на воинский график, магистраль работала с огромным напряжением, обслуживая Южный, Воронежский, Донской, Брянский, Сталинградский фронты. Во время подготовки контрнаступления в районе Сталинграда объем работ на Юго-Восточной вдесять раз превышал тот, что выполнялся в мирное время. К концу 1956 года на участках Ртищево — Пенза и Ртищево — Поворино была внедрена тепловозная тяга. В конце 1957-го тепловозы пришли в депо Лиски. В 1959-м в состав ЮВЖД вошли Мичуринское и Елецкое отделения. Укрепление дороги способствовало улучшению транспортных связей между Донбассом и Уралом, центром и западом страны, Северным Кавказом и центром, а также востоком. Электрификация началась с южных участков: к концу 1964 года поезда на электротяге пошли от Россоши до Лисок, от Отрожки до Кочетовки с заходом в Воронеж, а в 1965-м был сдан участок Кочетовка — Рязань. К этому времени 87% перевозок на дороге выполняли электропоезда и тепловозы и только 13% — паровозы.

Одновременно со строительством железнодорожных линий возводились предприятия по

ремонту паровозов и вагонов: были построены крупнейшие для того времени паровозо- и вагоно-ремонтные мастерские в Воронеже, Ельце, Борисоглебске, Царицыне, Козлове, Тамбове, Ростове и в других местах. Для текущего ремонта подвижного состава на крупных станциях сооружены паровозные и вагонные депо.

В середине 1960-х годов общая территория, тяготеющая к ЮВЖД, составила свыше 166 тысяч квадратных метров с населением около семи миллионов человек.

Наши дни

Современная Юго-Восточная магистраль — это мощный перекресток железных дорог, открывающий путь из Центра на Юг России и за ее рубежи, из районов Запада на Восток. Она обеспечивает перевозки рудодобывающих предприятий Курской магнитной аномалии, Новолипецкого металлургического и Оскольского электрометаллургического комбинатов, объединяя в один комплекс добычу и переработку сырья, а также других предприятий многоотраслевой промышленности и высокоразвитого сельского хозяйства Центрального Черноземья. Юго-Восточную железную дорогу не зря называют «магистралью хлеба и металла».

Управление дороги находится в городе Воронеже. Магистраль граничит с рядом железных дорог: Московской (ст. Рязань, Павелец, Елец, Ефремов, Волово, Каменная-Курская, Курск, Готня), Приволжской (ст. Дуплятка, Благодатка, Абадуново), Куйбышевской (ст. Кривозеровка), Северо-Кавказской (ст. Чертовка). В ее состав сегодня входят три железнодорожных региона: Мичуринский, Лискинский и Белгородский.

Представляя собой современный надежный транспортный комплекс, дорога играет определяющую роль в жизни обслуживаемых территорий, среди которых Центрально-Черноземный экономический регион: Воронежская, Липецкая, Белгородская, Тамбовская области, а также участки Тульской, Пензенской, Саратовской, Рязанской, Курской и Волгоградской областей. Граничит по стыкам с Московской, Куйбышевской, Приволжской, Северо-Кавказской железными дорогами и магистралями Украины. Суммарная площадь обслуживаемых территорий составляет около 160 тысяч квадратных километров с численностью населения 6,5 миллиона человек.

Время перемен

В 2001 году постановлением Правительства РФ была утверждена Программа структурной рефор-

Сегодня на Юго-Восточной железной дороге эксплуатируется пять фирменных поездов, следующих в Москву из Воронежа, Тамбова, Липецка, Белгорода и Старого Оскола

мы на железнодорожном транспорте, в 2003 году создано ОАО «Российские железные дороги». В рамках масштабной реформы глобальные изменения произошли и на Юго-Восточной железной дороге.

Вот уже более семи лет магистраль работает, налаживает деловые контакты, развивает партнерские взаимоотношения на качественно новом уровне: не как составляющая железнодорожного ведомства, а как филиал ОАО «РЖД». В первую очередь на дороге была внедрена новая система финансирования и бюджетирования, что позволило повысить прозрачность финансовых и материальных потоков, совершенствовать управленческий механизм через систему контрольных показателей.

Перед дорогой была поставлена цель в короткие сроки не только освоить новые организационные и финансовые механизмы управления, но оптимизировать ее работу в рыночных условиях. Несмотря на все сложности переходного периода, результаты деятельности магистрали характеризовались устойчивой динамикой производственных и финансовых показателей. На период создания ОАО «РЖД» дорога трижды становилась победителем отраслевого соревнования, в том числе и по итогам всего 2003 года.

Согласно требованиям структурной реформы, для снижения непроизводственных издержек из сферы деятельности дороги в 2004—2005 годах были выведены и переданы в муниципальную собственность объекты социально-бытового и другого назначения, кроме специализированных; в составе ЮВЖД сохранились лишь те объекты социальной сферы, которые непосредственно обеспечивают работу железнодорожников или находятся в районах, где железнодорожные предприятия являются градообразующими.

Из важнейших групп активов и видов деятельности, которые на момент создания компании были в структуре ЮВЖД, большая часть выведена сегодня на свободный рынок путем выделения в филиалы или дочерние акционерные общества ОАО «РЖД», осуществляющие отдельные виды предпринимательской деятельности на железнодорожном транспорте.

Реорганизация была нацелена на развитие конкуренции с другими независимыми участниками транспортного рынка, а также на формирование дополнительных источников инвестиций для развития федеральной железнодорожной инфраструктуры.

На ЮВЖД наиболее активно развивались: организация скоростного движения пассажирских поездов, тяжеловесного движения грузовых составов, совершенствование технологии работы железнодорожных узлов. На протяжении ряда лет руководством компании совместно с

научно-исследовательскими институтами рассматривались различные варианты организации скоростного и высокоскоростного движения на сети железных дорог. Была утверждена Программа развития скоростного и высокоскоростного движения на сети российских железных дорог на перспективу до 2020 года, в которой, в частности, предусматривалась организация скоростного движения на направлении Москва — Рязань — Воронеж, а в границах Юго-Восточной магистрали — Рязск — Воронеж. Для реализации этой программы в последние годы были вложены значительные инвестиции в развитие путевого хозяйства на протяжении всего хода Рязск — Чертково.

Для обеспечения пропуска тяжеловесных и длинносоставных поездов на ряде станций были проведены работы по удлинению главных и приемоотправочных путей. На некоторых из них, стратегически важных для дороги, таких как Кочетовка, Казинка, Валуйки, Старый Оскол, Лиски, осуществлена масштабная реконструкция и техническое перевооружение.

Кроме того, в рамках инвестиционной программы ОАО «РЖД» в локомотивном депо Лиски был открыт цех среднего ремонта, оснащенный самым высокотехнологичным оборудованием, способствующим максимально высокому уровню диагностики и ремонта локомотивов. Здесь же в 2008 году был принят в эксплуатацию цех дефектоскопии, осуществляющий контроль за состоянием бесстыкового пути с использованием новейших электронных технологий.

Приведенные примеры — это лишь часть той огромной работы, которую дорога провела по развитию инфраструктуры и своему техническому переоснащению уже в составе ОАО «РЖД». Перешагивая порог 145-летнего юбилея, Юго-Восточная магистраль с надеждой смотрит в будущее и готова обеспечить выполнение всего намеченного, сохранить достигнутое и впредь вносить достойный вклад в достижение благополучия и процветания ОАО «РЖД» и страны в целом. **Т**

В настоящее время эксплуатационная длина Юго-Восточной железной дороги — 4 189 километров, или 5% от протяженности сети железных дорог России. Удельный вес электротяги в освоении грузооборота — 83,6%, остальные перевозки осуществляются при использовании тепловой тяги

Станция Лиски на ЮВЖД. Лискинский железнодорожный узел — один из крупнейших в России



ОАО «РЖДстрой»: значимая компания в железнодорожном строительстве

В 2011 году ОАО «РЖДстрой» отметило первый юбилей — пятилетие. Срок совсем небольшой, однако за эти годы компания сумела достичь хороших результатов. О том, как проходило становление компании, что из запланированного удалось сделать, а что еще только предстоит, — в интервью первого заместителя генерального директора ОАО «РЖДстрой» Геннадия ТАЛАШКИНА.

Геннадий ТАЛАШКИН,
первый заместитель
генерального
директора
ОАО «РЖДстрой»



За прошедшие пять лет ОАО «РЖДстрой» сдало в эксплуатацию более 600 километров путей, реконструировало 112 станций, восстановило 320 мостов, 440 километров линий электроснабжения, 217 железнодорожных вокзалов и депо. Эти результаты позволили организации занять достойное место в рейтингах крупнейших российских строительных компаний

О компании

■ Геннадий Николаевич, как вы оцениваете результаты деятельности компании?

— Несколько лет назад совет директоров ОАО «РЖД» принял решение о создании дочерних обществ в сфере капитального строительства. Так было положено начало одной из наиболее крупных организаций в сфере строительства транспортной инфраструктуры — ОАО «РЖДстрой». Сегодня «РЖДстрой» — это компания федерального масштаба. Мы успешно работаем везде, где проходят российские железные дороги. И я рад отметить, что почти четверть строительных заказов ОАО «РЖД» поручает выполнять именно нам. Это знак высочайшего доверия со стороны руководителей материнской компании.

■ В чем заключаются основные конкурентные преимущества ОАО «РЖДстрой»?

— Наши главные преимущества — федеральный масштаб деятельности, допуск к производству работ, влияющих на безопасность объектов капитального строительства, а также на особо опасных объектах; применение инновационных технологий и конструкторских решений, опыт в управлении проектами высочайшей степени сложности; собствен-

ная производственная база; возможность выхода в смежные строительные сегменты. А также постоянное повышение квалификации всех, без исключения, сотрудников, включая топ-менеджеров.

■ Главный фактор успеха любого предприятия — профессиональные кадры. Как с этим обстоят дела в ОАО «РЖДстрой»?

— Сегодня в ОАО «РЖДстрой» трудится более 7 000 человек, и практически ежедневно в компанию приходят люди, желающие устроиться к нам на работу. Это не случайно — работать в ОАО «РЖДстрой» не только престижно, но и выгодно для собственного профессионального развития. Мы предъявляем высокие требования к образовательному и профессиональному уровню сотрудников и создаем все условия для непрерывного повышения квалификации. В компании выстроена целостная система обучения и развития персонала.

Инновационные технологии и уникальные проекты

■ «РЖДстрой» активно использует в работе передовые технологии. Расскажите об этом подробнее.

— Очевидно, что залогом дальнейшего развития и повышения эффективности деятельности является интенсификация производства и оптимизация всех процессов, составляющих единую систему функционирования общества. С одной стороны, это внедрение инновационных технологий, применение новой техники и материалов, направленных на повышение транспортно-эксплуатационных характеристик объектов и обеспечивающих снижение себестоимости работ. Здесь в качестве примеров можно привести реализацию проекта по строительству безбалластного пути в Северо-Западном федеральном округе, широкое применение гофрированных металлических конструкций, использование композитных материалов. С другой стороны, модернизация затрагивает и другие аспекты хозяйственной деятельности. Совершенствуется система управления, реализуются мероприятия по обеспечению сбалансированности и прозрачности бухгалтерского и управленческого учета, развивается ИТ-составляющая.

■ Ваша компания первой в России прокладывала пути для высокоскоростных поездов (на участке Москва — Санкт-Петербург). Как проходила эта работа, как преодолевались связанные с ней сложности?

— Укладка пути производилась с 2007-го по 2009 год. Основная сложность заключалась в том, что практически все работы приходилось выполнять в условиях постоянного движения поездов.

В ходе работы был реконструирован ряд искусственных сооружений, сотни километров верхнего строения пути, перекладывались краевые участки пути. Однако были и такие сооружения, которые потребовали закрывать движение на участке.

? *Реконструкция железнодорожной линии Крымская — Забайкальск — стратегически важный проект, над которым работает ОАО «РЖДстрой». Здесь было применено новаторское решение — металлоффрированные трубы. Почему был выбран данный метод и насколько он оправдал себя?*

— Технология полностью оправдала себя. Преимущества, которые мы получили, можно разделить на два блока: финансовые и временные. Стоимость строительства одного погонного метра металлоффрированной трубы (МГТ) диаметром 5,8 метра составляет 503,4 тысячи рублей против 711,5 тысячи рублей за железобетонную трубу. При длине трубы 77 метров стоимость строительства МГТ снизилась на 16 миллионов рублей. Стоимость строительства двух металлоффрированных труб диаметром 4,14 метра также в 1,4 раза ниже по сравнению со стоимостью железобетонных труб. Общая стоимость удлинения труб, таким образом, снизилась на 29 миллионов рублей.

Простота сборки металлоффрированной трубы позволила закончить строительство МГТ длиной 77 метров за три месяца против 11 месяцев, необходимых для строительства традиционной железобетонной трубы.

Как для заказчика, так и для подрядчика (СМТ-15) огромное значение имеет сокращение сроков строительства в 3—4 раза. Это привело к высвобождению оборотных средств в сумме четыре миллиона рублей, ускорению оборачиваемости оборотных средств, что дало возможность СМТ-15 выполнять большой объем строительно-монтажных работ без дополнительных затрат.

? *ОАО «РЖДстрой» выполнило проект по строительству безбалластного железнодорожного полотна с блочными рельсовыми опорами в Северо-Западном федеральном округе, который не имеет аналогов в России. Расскажите подробнее об этом проекте.*

— Это совместный российско-немецкий проект, выполнялся вместе с компанией Rail one — основным разработчиком технологии. Был определен экспериментальный участок протяженностью шесть километров. Согласно этой технологии сначала выполняется уплотнение насыпи, затем наносится защитный слой, проводится бетоноподготовка, полушпалки, связанные между собой арматурой, укладываются и заливаются бетоном. Полученная в итоге неподвижная монолитная железобетонная конструкция имеет высокую степень жесткости.

Основная задача данной работы — определить конструкцию верхнего строения пути, которая повысит долговечность пути, увеличит межре-

монтные сроки, повысит надежность содержания. Работы выполнялись в 2010 году. Демонтировался путь, и после этого производились работы.

Технический надзор осуществляла немецкая сторона. Сейчас совместно со специалистами Санкт-Петербургского государственного университета путей сообщения мы контролируем, как эксплуатируется железнодорожное полотно, как выдерживает нагрузки и климатические условия. Эта информация также важна для дальнейшего использования технологии.

? *ОАО «РЖДстрой» активно участвует в строительстве новых объектов для Олимпиады в Сочи. Расскажите об этом направлении вашей работы.*

— Участие в создании современной железнодорожной инфраструктуры в рамках подготовки к Олимпиаде — одно из приоритетных направлений в нашей работе. На 2011 год в рамках усиления инфраструктуры железнодорожной линии Туапсе — Адлер предусмотрено строительство двухпутных вставок на перегонах: Туапсе — Шепси, Лазаревское — Чемитоквадже, Якорная Щель — Лоо, Дагомыс — Сочи, Водопадный — Лазаревское, Сочи — Мацеста, Шепси — Водопадный, Мацеста — Хоста. Усиление железнодорожной линии позволит увеличить пропускную способность, объемы пассажиро- и грузоперевозок, кроме того, повысится безопасность движения, сократится время следования поездов, будут снижены риски транспортной изоляции крупнейшего курорта и столицы будущих зимних Олимпийских игр.

Курс на стабильность

? *Каковы позиции предприятия на рынке железнодорожного строительства сегодня и что в ближайших планах ОАО «РЖДстрой»?*

— По итогам 2010 года общество продолжает стабильно удерживать высокую долю в заказах своей материнской компании — ОАО «РЖД», постепенно наращивая объем сторонних заказов, участвуя в реализации проектов и программ федеральных и региональных органов исполнительной власти, а также коммерческих организаций. Объем выручки, полученной Обществом в 2010 году, составил более 59 миллиардов рублей. Деятельность ОАО «РЖДстрой» 2010 года в натуральном измерении — это сданные в эксплуатацию 136 километров путей, 70 построенных и восстановленных мостовых сооружений, 1 630 км высоковольтных линий электропередачи, 1 516 км линий связи, 100 возведенных и обновленных железнодорожных вокзалов и депо.

В составе приоритетных задач 2011 года можно выделить безусловное выполнение производственной программы и сдачу объектов заказчикам в установленные сроки, обеспечение роста выручки, чистой прибыли и чистых активов общества, а также оптимизацию бизнес-процессов. **П**

ОАО «РЖДстрой» привлечено к реализации проекта по созданию объектов Олимпийского парка. Кроме того, в настоящий момент ведутся переговоры по строительству силами компании многоквартирных жилых домов для размещения временного персонала на период проведения игр

ООО «ВАНТ»: строительные работы «с нуля» и «под ключ»

Строительная компания «ВАНТ» была создана в 2003 году. Предприятие начинало свою деятельность с небольших объектов, постепенно накапливало опыт, осваивало инновационные технологии, завоевывало доверие заказчиков и сегодня смело берется за самые сложные проекты и крупные объемы работ. Как в условиях высокой конкуренции компании удается уверенно идти вперед, благодаря чему были успешно реализованы самые сложные проекты и что является главной ценностью предприятия, мы спросили у генерального директора ООО «ВАНТ» Валерия ЯКОВЛЕВА.

? Валерий Александрович, расскажите об основных направлениях деятельности вашей компании.

— На сегодняшний день основными видами деятельности ООО «ВАНТ» являются: проектирование и капитальное строительство зданий и сооружений. Предприятие имеет свидетельства о допуске к работам, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства, с допуском к видам работ, которые оказывают влияние на безопасность особо опасных, технически сложных и уникальных объектов, выданные НПСО «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства» и НПСО «Межрегиональное объединение организаций Архитектурно-строительного проектирования». Также в копилке предприятия — сертификат соответствия ГОСТ Р ИСО 9001-2008 (ISO 9001:2008). География деятельности ООО «ВАНТ» охватывает Краснодарский и Забайкальский края, Амурскую область. Кроме того, специалисты нашего предприятия участвуют в проектировании и капитальном ремонте причалов в городе Новороссийске.

? С какими предприятиями вы сотрудничаете наиболее плотно?

— Нашими заказчиками являются ОАО «РЖДстрой», ОАО «Новорослесэкспорт», кроме того мы сотрудничаем с Сибирским военным округом и администрацией Читинского района. Партнерство с ОАО «РЖДстрой» началось в 2006 году, сегодня ООО «ВАНТ» является одним из основных подрядчиков компании в Забайкальском крае. За годы работы специалисты нашего предприятия приняли участие в реализации ряда технически сложных проектов, среди которых: комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск, электрификация участка Карымская — Забайкальск, а также осуществили строительство подземного перехода под существующими путями и объектов по развитию станции Карымская. Кроме того, ООО «ВАНТ» ведет строительство производственных баз, кузницы, служебного жилья для железнодорожников, а также котельной на станции Борзя. На многих объектах при необходимости мы применяли и продолжаем применять передовые технологии, например, такие как бестраншейные технологии.



Валерий ЯКОВЛЕВ, учредитель, генеральный директор ООО «ВАНТ»

Справка

Валерий Александрович ЯКОВЛЕВ окончил юридический факультет и факультет «Промышленное и гражданское строительство» Читинского государственного университета. Молодой, предприимчивый руководитель, Валерий Александрович серьезно подходит к выполнению работы, чувствуя огромную ответственность перед заказчиками.

? Расскажите подробнее о самых значимых проектах, реализуемых вашей компанией.

— Одним из значимых объектов для нас было строительство в 2010 году котельной в городе Борзя Забайкальского края. Объект необходимо было воссоздать за три месяца, чтобы 15 сентября начать отопительный сезон. Сложность заключалась еще и в том, что нам необходимо было сначала разобрать старую котельную, которая находилась в аварийном состоянии. Демонтаж занял достаточно много времени.

В рамках проекта произведена замена котлов на новые более эффективные (8 штук), а также установлено большое количество новейшего оборудования, в том числе пластинчатые водоподогреватели немецкого производства. Одновременно специалисты ООО «ВАНТ» возвели новое здание рядом с котельной с размеще-



Пост ЭЦ, парк «Д» ст. Карымская



Пескосушилка №1, локомотивное депо ст. Карымская



Производственный корпус, база ПЧ-22 ст. Могойтуй

нием в нем котельного оборудования, осуществили монтаж углеподачи и шлакозолоудаления, строительство склада угля с приемным бункером и дробильным отделением, установку ленточных и скребковых конвейеров топливоподачи. Силами предприятия произведены работы по теплоснабжению, водоснабжению, канализации, электроснабжению, телефонной сигнализации, а также построена и смонтирована трансформаторная подстанция для поставки электроэнергии на котельную. Стоит отметить, что абсолютно все работы и на этом объекте, и на других выполняются с использованием собственной техники строительной компании «ВАНТ», так как у предприятия большой автопарк (краны, бульдозеры, катки, погрузчики, экскаваторы, большое количество грузовых автомашин разного назначения и грузоподъемности).

После реконструкции управление работой всех механизмов котельной ведется с центрального пульта, расположенного в здании, созданы лучшие условия труда, за счет чего численность обслуживающего персонала составляет до трех человек на смену. Сейчас реконструированная котельная бесперебойно отапливает один из микрорайонов города Борзя.

В настоящее время в сотрудничестве с ОАО «РЖДстрой» наше предприятие ведет значимый и достаточно сложный объект — строительство производственно-технической базы №22 на станции Могойтуй, — который включает в себя 21 объект, в том числе здание ТО и ТР путевых машин с мастерскими по ремонту путевого оборудования, склад рельсошпальной решетки с разгрузочной площадкой, административно-бытовой корпус на 100 рабочих мест и цех дефек-

тоскопии на тридцать рабочих мест, гаражи; комплектную трансформаторную подстанцию 2КТПНУ-400-10/0,4, наружные сети электроснабжения и связи, видеонаблюдение, сигнализацию, наружные сети тепло-, водоснабжения и канализации; котельную.

? *Насколько нам известно, в копилке проектов ООО «ВАНТ» есть и по-настоящему уникальные.*

— Да, во многом уникальной можно назвать нашу деятельность в Новороссийске. При выполнении проектов по капитальному ремонту причалов ООО «ВАНТ» произвело теоретические и натуральные исследования фактического основания несущих конструкций, для этого часть работ проводилась под водой с привлечением водолазов. После окончания проектных мероприятий специалистам нашей компании предстоит выполнить строительно-монтажные работы без вывода причалов №32/1-№32/5 из эксплуатации; ремонтное черпание дна до проектных отметок; восстановление ригелей, узлов сопряжения железобетонных свай-оболочек; замену (ремонт) бортовых балок и железобетонного уголкового блока надстройки. Также согласно договору ООО «ВАНТ» выполнит работы по устранению подмывов плит подпричального откоса и массивов тылового сопряжения; произведет замену колесоотбойного бруса; отбойных устройств; установку лестниц для спуска на воду; осуществит ремонт покрытия и плит перекрытия потерны, железнодорожных и подкрановых путей, ремонт инженерных сетей причалов; обеспечит пропуск инженерных сетей по техническим условиям заказчика (закладные детали, трубы, прямки).

Из всего вышеперечисленного видно, что ООО «ВАНТ» отличается многопрофильной деятельностью. Мы можем произвести все виды работ по объекту, начиная от водолазных и заканчивая монтажом связи и сигнализации, другими словами — «с нуля» до стадии «под ключ».

? *Конкуренция на рынке проектно-строительных работ всегда была очень высокой. За счет чего ваше предприятие выдерживает ее и динамично движется вперед?*

— Наша главная ценность — это коллектив, профессиональный, дружный, способный выполнять самые сложные работы и находить совместно с заказчиком наиболее оптимальные варианты решения возникающих задач. Сотрудники ООО «ВАНТ» проявляют себя как самоотверженные люди, которым по плечу работа в жесточайших условиях экстремальных температур от +45 до -50 градусов. На предприятии регулярно проводятся аттестации, работники принимают участие в семинарах, проходят курсы повышения квалификации, для того чтобы владеть всеми инновациями и активно применять их на практике. **Р**



ООО «ВАНТ»

672000 Забайкальский край, г. Чита,

ул. Ингодинская, 49

Тел./факсы: (3022) 32-01-12, 35-44-34

E-mail: nvds.chita@mail.ru, VANT000@mail.ru

ООО «ГарантСтрой» — гарантия высокого результата

ООО «ГарантСтрой» — компания достаточно молодая, вышедшая на рынок промышленного и гражданского строительства в 2008 году. В этой сплоченной энергичной команде трудятся по-настоящему профессиональные, опытные и ответственные специалисты, которым по плечу возведение объектов любой сложности. О становлении предприятия, достигнутых результатах и планах на будущее рассказывает генеральный директор ООО «ГарантСтрой» Наталья ЕГОРОВА.



Наталья ЕГОРОВА, генеральный директор
ООО «ГарантСтрой»

Изначально компания специализировалась на капитальном ремонте объектов транспортной инфраструктуры. В дальнейшем были освоены и другие направления: строительство, реконструкция, проектирование, реставрация.

На сегодняшний день ООО «ГарантСтрой» способно выполнить полный комплекс работ по строительству промышленных и гражданских объектов недвижимости от нулевого цикла до кровли, включая монтаж внутренних и наружных инженерных сетей, технологического оборудования и пусконаладочные работы. Компания имеет все необходимые для данной деятельности допуски и лицензии, в том числе лицензию на монтаж, ремонт и обслуживание средств пожарной безопасности зданий и сооружений. В ООО «ГарантСтрой» действует сертифицированная система менеджмента качества.

Мы понимаем, что в современном бизнесе кадры — основной конкурентный ресурс предприятия, поэтому руководство компании высоко ценит лояльность своих сотрудников и способствует постоянному повышению их квалификации, личностному росту, материальному благосостоянию.

За время деятельности компанией введено в эксплуатацию более 70 000 квадратных метров промышленных и гражданских объектов с учетом непосредственно строительства, а также реконструкции и ремонта. Среди наших основных клиентов: ОАО «РЖДСтрой», ООО «Интрэмэйт», ООО «Евродорстрой», а также государственные заказчики — распорядители средств федерального и городского бюджетов.

В сотрудничестве с ОАО «РЖДСтрой» нами построены административно-бытовое здание и пост электрической централизации на станции Лужская-Нефтяная Октябрьской железной дороги — филиала ОАО «РЖД»; выполнен фронт работ по сооружению водопропускных труб и разгружающих мостов в рамках проекта по комплексной реконструкции участка Мга — Гатчина — Веймарн — Ивангород и железнодорожных подходов к портам на южном берегу Финского залива; проведена реконструкция административного здания цеха эксплуатации локомотивного депо Санкт-Петербург-Сортировочный-Витебский. Сегодня ООО «ГарантСтрой» продолжает строитель-

ство поста электрической централизации и служебно-технического здания на станции Лужская-Южная.

С особой гордостью наш коллектив может говорить об участии в совместном с ОАО «РЖДСтрой» проекте по реконструкции Финляндского вокзала в Санкт-Петербурге и вокзала в городе Выборг в рамках организации скоростного движения по маршруту Санкт-Петербург — Хельсинки. При реализации данного проекта ООО «ГарантСтрой» получило неоценимый опыт в тесном сотрудничестве с группой компаний, включая технического заказчика, генерального подрядчика и проектировщика на реконструкции социально значимых объектов транспортной инфраструктуры.

Мы заинтересованы в присутствии на рынке надежных и ответственных партнеров, в здоровой конкуренции и единых стандартах ведения бизнеса. Главные постулаты, которых неукоснительно придерживается ООО «ГарантСтрой», — это высокий профессионализм, применение современных технологий строительства и инновационных материалов, отвечающих требованиям международных стандартов, а также высокое качество выполняемых работ.

Накануне профессионального праздника — Дня железнодорожника — наш коллектив от всей души поздравляет работников железнодорожного транспорта России. Этот праздник ознаменован успехами отрасли, развитием рынка железнодорожного строительства и внедрением новых технологий. Железнодорожники — люди, сильные духом, истинные патриоты своей страны, знающие цену взаимовыручке. Благодаря вам обеспечивается надежное пассажирское и грузовое сообщение по всей территории нашей необъятной Родины. Желаем всем вам достойных проектов, достижения намеченных целей, успехов в созидании и внедрении инноваций, а также крепкого здоровья и благополучия во всем. 

ООО «ГарантСтрой»

191040 Санкт-Петербург,

Лиговский пр., 75-77, лит. Б, пом. 18н

Тел./факсы: +7 (812) 575-63-38, 313-88-47

E-mail: info@garantstroy.spb.ru, www.garantstroy.spb.ru



Реконструкция Финляндского вокзала

ГК «СК МОСТ»: основной капитал — репутация

Юбилейные итоги мостостроителей

Сегодня группа компаний «СК МОСТ» объединяет 15 мостостроительных и семь тоннельных подразделений, имеет порядка 5 000 единиц строительной спецтехники. За 20 лет работы мостостроители доказали, что им по силам справиться с любыми задачами. Опыт и ресурсы позволяют браться за проекты любой сложности. В активе уже не сотни, а тысячи крупных объектов по всей стране — от Калининграда до Владивостока, сданных в установленные сроки и с отличным качеством. На протяжении нескольких лет предприятия группы компаний успешно сотрудничают с ОАО «РЖДстрой». О текущей работе мостостроителей рассказывает Михаил ГУТНИКОВ, генеральный директор ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ», входящего в ГК «СК МОСТ».

— От имени группы компаний «СК МОСТ» и от себя лично поздравляю коллектив компании «РЖДстрой» с пятилетним юбилеем, а всех железнодорожников с их профессиональным праздником. В 2011 году мы тоже отмечаем круглую для группы компаний «СК МОСТ» дату — 20 лет. Как и нашим партнерам из ОАО «РЖДстрой», нам есть чем гордиться и есть над чем работать. Еще это хороший повод подвести итоги и наметить перспективы развития.

В 2011 году началось строительство по проекту «Организация интермодальных пассажирских перевозок по маршруту Владивосток — аэропорт Кневичи». Заказчиком строительства является ДКРС-Хабаровск. После проведения открытого конкурса генподрядчиком была выбрана компания СМТ-16 ОАО «РЖДстрой». Она доверила ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ» сооружение крытой высокой платформы длиной 266,73 метра под два пути. Здесь нами задействовано более 15 единиц техники. На стройплощадке возведен временный строительный городок, оборудованный всеми видами связи для оперативного решения производственных задач. Созданы все условия для комфортного проживания: есть Интернет, телефон, спутниковая связь, круглосуточная столовая и зона отдыха. Хотя мы пока действуем в условиях рамочного договора, работа не останавливается ни на день. Отрыт котлован, сделаны монолитные столбы и опоры, в которые уложено около 15 000 кубических метров бетона, смонтировано 40 балок пролетного строения. Конечно, платформа — не самый крупный объект на 13-километровом участке новой железнодорожной линии, но ведь это и не единственный наш совместный проект.

В 2010 году ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ» в сотрудничестве с ОАО «РЖДстрой» построило пешеходный мост на станции Барабинск Западно-Сибирской железной дороги и провело реконструкцию пригородного вокзала на станции Новосибирск-Главный с постройкой транзитного пешеходного моста. В том же году была выполнена комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск с реконструкцией станции Оловянная и первого главного пути, а также реконструирован пешеходный мост на станции Забайкальск Забайкальской железной дороги. Сейчас возводим мост на 193 километре ПК 4 участка Известковая — Чегдомын Дальневосточной железной дороги, сооружение которого должно быть закончено в начале 2012 года. В текущем году завершается строительство моста через реку Бурею на 8 035 километре нечетного пути участка Бурея — Архара Забайкальской железной дороги и работы на мосту через реку Нерль на 202 километре участка Москва — Нижний Новгород Горьковской железной дороги.

Компания ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ» хорошо зарекомендовала себя на строительстве и реконструкции значимых объектов инфраструктуры, таких как дорога Адлер — «Альпика-Сервис» от поселка Ахштырь до поселка Эсто-Садок, новый Кузнецовский тоннель на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань, Большой Новороссийский тоннель на перегоне Тоннельная — Гайдук Северо-Кавказской железной дороги, Коршуновский тоннель на участке Тайшет — Лена, Манский тоннель на Красноярской железной дороге, Облученский, Лагар-Аульский (участок Архары — Хабаровск) и Нанчульский (Хакасия) тоннели на Дальневосточ-



Михаил ГУТНИКОВ, генеральный директор
ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ»

ной железной дороге, мост первого пути через реку Волгу на 754 километре участка Канаш — Агрыз Горьковской железной дороги в городе Зеленодольске, виадук над ущельем Широкий Лог на 1 418 километре первого пути участка Агрыз — Дружинино.

На всех перечисленных объектах была задействована система контроля качества, единая для группы компаний «СК МОСТ». Помимо стандартных процедур специалисты ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ» считают залогом успешной работы тесное взаимодействие с заказчиками и партнерами. От того, как будут складываться отношения на стройплощадке, зависят не только качество, сроки сдачи объекта, но и деловая репутация компании — ее основной капитал.

Мы надеемся, что наши общие проекты с ОАО «РЖДстрой» — это только начало большой и плодотворной совместной деятельности по реализации инфраструктурных программ ОАО «РЖД». ■



ОАО «СТРОЙ-ТРЕСТ»

Россия 119192 Москва,

Мичуринский проспект, д. 11, корп. 2

Телефон (495) 787-57-08

E-mail: stroytrest@skmost.ru

ГК «РегионТрансСтрой»: возведение объектов качественно, в сжатые сроки

К современному строительству сегодня предъявляются очень высокие требования как в плане качества материалов, так и к применяемым технологиям. Специалисты подрядных организаций должны обладать не только высокой квалификацией, но и иметь все необходимые лицензии, допуски на ведение тех или иных видов работ. Деятельность группы компаний «РегионТрансСтрой» — строительного холдинга, специализирующегося на возведении промышленных объектов, — соответствует всем запросам рынка. Генеральным подрядчиком и управляющей компанией холдинга является ООО «УК «РТС».



Роберт АМБАРДЯН, генеральный директор
ООО «УК «РТС»

Комплексность, масштабность, взаимодополняемость каждого из структурных подразделений холдинга делают его работу слаженной, надежной, качественной, выполняемой в кратчайшие сроки. За более чем 20-летнюю практику филиалами группы компаний сдано в эксплуатацию огромное количество объектов. Именно объединение предприятий в холдинг стало важным шагом на пути к реализации задач на объектах основного заказчика ГК «РегионТрансСтрой» — ОАО «РЖД». Выполнение функций генерального подрядчика позволило приобрести значительный опыт в комплексном строительстве промышленных объектов на территории России и за рубежом: в Казахстане, Белоруссии. За время сотрудничества двух компаний уложено более 1 200 километров пути, заменено и уложено более 900 стрелочных переводов и многое другое.

Деятельность холдинга отличается не только индивидуальным подходом к каждому заказчику, но и способностью выполнения заданий «под ключ» — от стадии проектирования до сдачи объекта в эксплуатацию. Группа компаний располагает мощной производственной

базой для успешного осуществления всего спектра подрядных работ, включая парк строительной и путевой техники, производственные цеха и прочие элементы инфраструктуры.

Заказчикам удобно и выгодно сотрудничать с ГК «РегионТрансСтрой», поскольку предприятия группы поддерживают тесные партнерские отношения с крупнейшими производителями строительных материалов из России и ближнего зарубежья, сотрудничают с проектными институтами. Современные технологии и эффективная политика взаимовыгодного сотрудничества с производителями и поставщиками стройматериалов позволяют значительно снизить издержки строительства, реконструкции и ремонта объектов.

ООО «УК «РТС» регулирует разработку и внедрение в холдинге единой системы стандартов качества при выполнении работ и оказании услуг, принципов внешней и внутренней корпоративной политики, отвечает за осуществление функций технического надзора, координацию работы компаний холдинга при выполнении комплексных проектов. Это сплоченная команда профессионалов-единомышленников, ориентированная на достижение максимальных результатов.

Под управлением ООО «УК «РТС» находятся:

ООО «СМУ-10» — строительство, реконструкция и ремонт зданий, сооружений, производство металлоконструкций;

ООО «РСР» — строительство, реконструкция и ремонт магистральных железных дорог и подъездных железнодорожных путей общего и необщего пользования;

ООО «ЭП-759» — строительство, реконструкция и ремонт контактной сети и линий электропередачи, производство металлоконструкций;

ООО «ПМК РТС» — земляные работы, строительство искусственных сооружений;

ООО «МонтажСтройЛизинг» — устройство СЦБ, автоматики, телемеханики и связи.

В перечень услуг, оказываемых ООО «УК «РТС», входит проектирование и согласование проектов строительства и реконструкции: линий электропередачи, контактной сети, линий связи, объектов гражданского строительства, железнодорожных путей.

На условиях генподряда выполняются проекты заказчика по строительству, реконструкции, ремонту «под ключ», проводится анализ проектной и технической документации заказчика до начала работ, устранение выявленных в ней недостатков, технический надзор.

Управляющая компания тесно сотрудничает с Приволжской железной дорогой, Московской железной дорогой — филиалами ОАО «РЖД», Белорусской железной дорогой. Заказчиками холдинга являются такие организации, как ОАО «ЕвроХим», ООО «Балаковские минеральные удобрения», ООО «РЖДстрой». В прошлом году только по объектам ООО «РЖДстрой» было освоено более 200 миллионов рублей. Кроме того, ООО «УК «РТС» участвует в строительстве и капитальном ремонте производственных, торговых и жилых зданий и сооружений. Специалисты выполняют все виды общестроительных и земляных работ, в том числе по электроснабжению и пусконаладке, благоустройству территории и многое другое. Также компания разрабатывает и производит металлоконструкции на заказ, оказывает услуги по перевозке грузов, предоставлению в аренду строительной техники и автотранспорта.



ООО «УК «РТС»

400120 г. Волгоград,

ул. Милиционера Буханцева, 19

Тел.: (8442) 947-196, 947-197, факс 973-749

E-mail: info@rtstroy.com, www.rtstroy.com

Зоркое око автоматизированной охраны

Более десяти лет ростовская компания ООО «ЮГАВТОМАТИКА» помогает предприятиям самых различных отраслей, организациям и объектам социальной сферы следить за безопасностью. Специалисты общества проектируют, производят монтаж, наладку и техническое обслуживание систем пожарной сигнализации, пожаротушения (водяного, пенного, газового, порошкового), оповещения людей о пожаре, дымоудаления, охранной сигнализации, в том числе и периметральной, систем видеонаблюдения, доступа и других слаботочных систем связи и автоматики.

Сотрудники предприятия — его главное и неоспоримое конкурентное преимущество, ведь основной костяк коллектива составляют опытные высококвалифицированные специалисты, за плечами которых многолетний опыт работы на таких крупных и высокотехнологичных производствах, как ОАО «Атомкотломаш», ЗАО «Севкавспецавтоматика». При этом весь персонал ООО «ЮГАВТОМАТИКА» постоянно повышает свою квалификацию, стремится к освоению новых технологий и специальностей.

Безупречное качество выполнения работ в сжатые сроки при неукоснительном соблюдении требований заказчиков, отлаженные связи с деловыми партнерами позволили коллективу компании завоевать доверие многих предприятий и организаций.

С 2003 года ООО «ЮГАВТОМАТИКА» работает на объектах Северо-Кавказской железной дороги (СКЖД).

С 2005 года и по настоящее время фирма участвует в реализации инвестиционной программы «Антитеррор» ОАО «РЖД» по оснащению объектов СКЖД техническими средствами физической защиты. За это время системами телевизионного наблюдения оборудовано 34 объекта: железнодорожные вокзалы, базы хранения ГСМ, узлы связи, железнодорожные мосты, локомотивные депо.

Выполнена работа по проектированию Ситуационного центра видеомониторинга на станции Ростов-Главный, систем охраны площадок ВОХР железнодорожного тоннеля №8 (перегон Магеста — Хоста) совместно с НПО «Мостовик», железнодорожного моста через реку Дон (12-й километр), станций Махачкала, Кизилюрт, Кизляр, Дербент (Республика Дагестан), Аргун (Чеченская Республика) и других объектов.

В 2009 году ООО «ЮГАВТОМАТИКА» проведен монтаж и наладка системы видеонаблюдения — порядка 200 видеокамер на объектах станции Ростов-Главный для сбора видеоинформации по оптоволоконному кабелю в спроектированный Ситуационный центр видеомониторинга.

В 2010 году на олимпийском объекте на условиях субподряда ООО «СМП-608 ТРАНСЮЖСТРОЙ» смонтирована пожарная сигнализация в общежитиях вахтового поселка на площадке ПК58 (около курорта «Альпика-Сервис»).

В качестве субподрядчиков ЗАО «Отраслевой центр внедрения новой техники и технологий» (г. Москва) ООО «ЮГАВТОМАТИКА» смонтированы системы видеонаблюдения и периметральной охраны на железнодорожном мосту через реку Дон и на станции Аргун (Чеченская Республика), Кизилюрт, на железнодорожном мосту через реку



Тоннель Северо-Кавказской железной дороги

Сулак, 2 225-й километр (Республика Дагестан). Осуществляется техническое обслуживание и ремонт инженерно-технических средств охраны и наблюдения на объектах СКЖД.

ООО «ЮГАВТОМАТИКА» получены все допуски НП СРО, лицензии МЧС, необходимые для ведения работы. Общество является членом Саморегулируемых организаций НП «Межрегиональное объединение организаций железнодорожного строительства» и НП «Межрегиональное объединение организаций архитектурно-строительного проектирования».

Компанию прекрасно знают не только в Ростове-на-Дону, но и во многих городах и населенных пунктах Южного федерального округа: Ростовской области, Краснодарского края, республиках Северного Кавказа, Калмыкии. География присутствия предприятия постоянно расширяется.

У ООО «ЮГАВТОМАТИКА» далекие планы относительно получения новых заказов и есть все предпосылки для дальнейшего поступательного развития. Знания, умения, опыт специалистов общества служат гарантией высокого качества выполнения заказов и стали визитной карточкой компании. **Р**

Применяя передовую современную технику, ООО «ЮГАВТОМАТИКА» занимается проектированием, поставкой оборудования, монтажными и пусконаладочными работами по созданию инженерно-технических средств охраны, комплексных и самостоятельных автоматизированных систем:

- охранно-пожарная сигнализация;
- автоматические установки пожаротушения;
- противодымная защита зданий и сооружений;
- системы оповещения людей о пожаре;
- периметральная охранная сигнализация;
- системы контроля и управления доступом, телевизионного наблюдения;
- телефонизация, радиофикация, диспетчерская связь;
- автоматика насосных, тепловых пунктов и другое

ООО «ЮГАВТОМАТИКА»

344002 г. Ростов-на-Дону, ул. Станиславского, 8а

Тел. (863) 240-37-42

Факс 240-20-62

E-mail: yugavtomatika@mail.ru

www.yugavtomatika.ru

Тихвинский вагоностроительный завод: новый уровень качества

Несколько лет назад, когда в городе Тихвине Ленинградской области только начиналось строительство суперсовременного гиганта по изготовлению железнодорожных вагонов, многие отнеслись к этому скептически. И неудивительно: за последние 15–20 лет уже предпринимались попытки реанимировать когда-то гремевшее на всю страну производство. Сегодня в перспективности ТВСЗ уже не приходится сомневаться, а сам Тихвин получил новый виток развития: в рамках реализации проекта возведения завода в городе развернулось и масштабное жилищное строительство.

Передовая продукция для перспективного рынка

Проект Тихвинского вагоностроительного завода реализует один из крупнейших российских инвестиционно-промышленных холдингов — Группа компаний «ИСТ». По замыслу инвесторов, Тихвинский вагоностроительный завод поднимет на новую высоту стандарты отечественного вагоностроения. Производство разместится на площади в 50 гектаров. Целью данного бизнес-проекта является создание современного производства для выпуска грузовых вагонов нового поколения с улучшенными эксплуатационными характеристиками. Новый завод обеспечит выполнение полного технологического цикла по мировым стандартам и с самыми низкими издержками в отрасли.

В связи с ростом объема грузоперевозок быстро растет и спрос на новые грузовые вагоны. Высокая степень износа вагонного парка привела к тому, что на рынке сформировалась потребность в обновлении подвижного состава не только количественно, но и качественно. Действующий на пространстве русской колеи (шириной 1 520 миллиметров) подвижной состав — это чаще всего разработки 50-х годов. Отрасль сейчас остро нуждается в продуктах с лучшими эксплуатационными и динамическими характеристиками, такими как грузоподъемность, скорость, безопасность, воздействие на путь, экономическая эффективность.

ТВСЗ будет производить четыре типа наиболее распространенных и востребованных грузовых вагонов нового поколения: полувагон с глухим кузовом; вагон-хоппер для минеральных удобрений; вагон-платформу для крупнотоннажных контейнеров погрузочной длиной 80 футов; универсальный полувагон с разгрузочными люками. Вся вагонная номенклатура является совместной разработкой компании Starfire Engineering & Technologies (США) — одного из ведущих разработчиков подвижного состава для железных дорог США и Канады — и Инженерного Центра Объединения Вагоностроителей (РФ).

Данные вагоны будут отличаться увеличенной вместимостью и грузоподъемностью, повышенной производительностью, прочностью и долговечностью. Они оснащены тележкой типа Barber S-2-R. Это качественно новый для российского транспортного машиностроения продукт, разработанный совместно с американской компанией Standard Car Truck, одного из мировых лидеров по проектированию ходовых частей грузовых вагонов. Планируется, что производственная мощность ТВСЗ составит 13 тысяч вагонов, 65 тысяч колесных пар и 90 тысяч тонн стального железнодорожного литья в год. Общий объем инвестиций в новое производство составит более 30 миллиардов рублей.

Основными клиентами компании будут крупнейшие операторы подвижного состава, ориентированные на рост добывающие предприятия, компании металлургической и транспортной отраслей. Учитывая, что на сегодняшний день износ грузового железнодорожного парка в России (свыше одного миллиона вагонов) составляет 70%, продукция ТВСЗ однозначно будет востребована на рынке. Так, интерес к ней уже подтвердили ведущие игроки рынка — Первая и Вторая грузовые компании, «Трансгарант», Независимая транспортная компания и другие.

Выход ТВСЗ на проектную мощность в десять тысяч вагонов запланирован в 2012 году. В зависимости от спроса на рынке этот показатель может быть увеличен до 13 тысяч единиц подвижного состава

Первая партия грузовых вагонов на пути в ОАО «Первая грузовая компания»



Сердце завода

Корпус вагоностроения на ТВСЗ называют сердцем завода. В нем на площади свыше 120 тысячи квадратных метров разместились тележечное и колесное производства, склады под комплектующие, отвечающая самым последним техническим требованиям автоматическая линия по обработке колесных пар, современные линии по окраске вагонов, заготовительное и сборочное производство. Таким образом, создается единая технологическая цепочка, которая позволит каждые 24 минуты выпускать полностью готовый к эксплуатации грузовой вагон.

Тихвинский завод будет готов выпускать до 13 тысяч вагонов в год. Высокотехнологичное производство — это не только современное оборудование и технологии, но и эффективная организация всех производственных процессов. Этим занимается Agiplan GmbH, одна из ведущих европейских компаний, реализовавшая более 250 проектов в области машиностроения, автомобилестроения, авиастроения, энергетики, транспорта и логистики. Специалисты разрабатывают логистическую концепцию ТВСЗ — будущего гиганта машиностроения.

На литейном производстве, мощность которого составит 90 тысяч тонн литья в год, задействовано уникальное оборудование как европейских, так и североамериканских производителей. По степени оснащенности и уровню применяемых технологий производство ТВСЗ будет значительно превосходить работающие в России предприятия, а также соответствовать современным экологическим требованиям.

Производственные задачи

Специфика продукции, которую будет создавать Тихвинский вагоностроительный завод, диктует особые требования к организации бизнес-процессов, и в первую очередь это касается производства. Например, для выпуска вагонов с перечисленными выше характеристиками и вагонных тележек понадобилось собственное литейное производство, так как крупное стальное литье является дефицитом на рынке. Таким образом, на ТВСЗ литейное производство, ориентированное на выпуск больших партий продукции, предстоит синхронизировать со сборочным, нацеленным на дискретный поток единичных изделий.

Еще одной составляющей экономически эффективного предприятия является внедрение технологий бережливого производства, при котором минимизируется любая деятельность, потребляющая ресурсы, но не создающая ценности. Бережливый подход подразумевает, что продукция создается строго в соответствии с имеющимися заказами в порядке их очередности. На ТВСЗ отмечают, что будут работать только на заказ, и каждый вагон еще на этапе производства будет иметь своего потребителя.



Ячейка линии роботизированной сварки (Kuka Systems GmbH, Германия)



Жилой комплекс для сотрудников ТВСЗ в 1А-микрорайоне г. Тихвина

Социальная ответственность

Помимо строительства производственных мощностей, для сотрудников завода в трех микрорайонах Тихвина идет масштабное жилищное строительство. Так, во втором микрорайоне построены три девятиэтажных дома, а в 1А-микрорайоне целый жилищный комплекс из 14-этажных домов. Первые квартиры уже готовы встречать своих жильцов. Всего к 2012 году предполагается подготовить к заселению более 2 000 квартир.

Благодаря созданию на ТВСЗ большого парка рабочих мест и реализуемой жилищной программе, дополнительная возможность трудоустройства появилась у работников не только из города Тихвина и близлежащих городов Ленинградской области, но и у высококвалифицированных специалистов из разных регионов России. Так, сегодня на строительстве Тихвинского вагоностроительного завода работают уроженцы Ярославля, Череповца, Тольятти, Елабуги, Набережных Челнов, Нижнего Тагила, Нижнего Новгорода, Ульяновска, Новоалтайска. **Т**

Строительство Тихвинского вагоностроительного завода по праву может называться международным проектом, в его реализации участвуют: Германия, Испания, Словения, Канада и другие страны

ПСК «Пулково»: объекты и услуги европейского качества

Промышленно-строительная корпорация «Пулково» — крупнейшая компания на северо-западе России в сегменте промышленного строительства. Корпорация применяет комплексный подход к реализации проектов строительства — от проектирования до сдачи объекта в эксплуатацию. Благодаря совмещению новейших методов менеджмента, инновационных технологий с высококачественными сырьем и материалами, жесткому контролю качества, высокому уровню квалификации персонала, предприятие производит продукцию и оказывает услуги европейского качества. Об особенностях работы корпорации, реализации крупнейших проектов и планах на будущее — в интервью с финансовым директором ООО «ПСК «Пулково» Владимиром ГОМЕНЮКОМ.



Владимир ГОМЕНЮК,
финансовый директор ООО «ПСК «Пулково»

? Владимир Андреевич, расскажите, каковы основные направления деятельности Промышленно-строительной корпорации «Пулково».

— ПСК «Пулково» как управляющая компания строительного холдинга была основана в 2004 году. В состав корпорации входят: непосредственно ООО «ПСК «Пулково» — строительно-монтажная компания, промышленные предприятия ОАО «Аэропортстрой», ЗАО «Петропанель», ООО «Петропанель», проектная организация ООО «Союз-Проект».

ПСК «Пулково» реализует полный цикл работ по управлению проектами промышленного строительства, в том числе проектирование объектов промышленного и гражданского назначения, выполнение строительно-монтажных работ, производство на собственных заводах строительных металлоконструкций, сэндвич-панелей,

строительных профилей, фасонных элементов, противопожарных дверей, а также осуществляет транспортно-экспедиторское обслуживание процесса производства.

? Какие инновационные технологии использует корпорация? На достижение каких целей они направлены?

— Главная задача и особенность ПСК «Пулково» — используя передовые технологии, современные строительные материалы, эффективные методы менеджмента, строить объекты промышленного и коммерческого назначения качественно и в срок. Задолго до кризиса мы стали заниматься вопросом оптимизации производственных и бизнес-процессов для повышения производительности и снижения себестоимости работ.

В корпорации сформирована эффективная система управления бизнесом. Фундамент этой эффективности составляют: политика руководства в таких областях, как стратегия, планирование и финансовое управление, использование информационных технологий, управление качеством, лидерство и работа с человеческим ресурсом. Разработана и действует система стандартов в области управленческого и финансового учета, производства и качества продукции.

Значительным преимуществом при имеющейся обширной географии поставок продукции и предоставления услуг компании является наличие корпоративной ERP-системы, которая

дает возможность иметь всю информацию о каждом проекте в центральном офисе и вести оперативный учет в режиме реального времени. ERP-система позволяет планировать и моделировать производственные и финансовый процессы корпорации. Для управления бизнес-процессами используется интегрированная автоматическая система, состоящая из нескольких специализированных программ: для проектирования строительных объектов и конструкций, подготовки файлов для передачи заданий по их изготовлению на станки с ЧПУ; по управлению финансово-хозяйственной деятельностью и документооборотом; система для планирования, оперативного учета и моделирования процессов корпорации. Передача данных осуществляется через куб обмена информацией.

Автоматизация многих процессов, связанных с финансами и управлением строительно-монтажными работами и производством, повысила прозрачность всех бизнес-процессов. В год мы производим строительно-монтажные работы и поставки строительных металлоконструкций примерно на 35—50 объектов, сэндвич-панелей — более чем на 100 проектов в различных регионах России и за границей. Очевидно, что по каждому из них было бы трудно вести управление, планирование и учет вручную, отслеживать графики выполнения работ. Сейчас все виды работ на каждом проекте ежедневно подробно детализируются, вплоть до этапов и материалов. В результате мы видим степень готовности каждого проекта в режиме реального времени.

Создание централизованного казначейства холдинга на базе ERP-системы позволило эффективно перераспределять финансовые потоки внутри корпорации и оптимизировать расходы и доходы от их использования.

Отмечу, что экономический кризис поставил задачу поиска новых техно-

Корпорация является действительным членом Санкт-Петербургской и Ленинградской торгово-промышленных палат, Санкт-Петербургской ассоциации совместных предприятий, Санкт-Петербургского союза строительных компаний «Союзпетрострой», а президент ПСК «Пулково», Заслуженный строитель России В. И. Климов — членом Партнерского клуба честного строительного бизнеса

логий и решений, которые позволяют снизить издержки и сроки строительства, улучшить систему планирования производства, бизнес-процессов, управления себестоимостью; создать бережливое производство. Бережливое производство — это избавление от непроизводительных потерь и расходов, которые не приносят добавленную стоимость. Первоочередная задача заключается в сокращении межоперационных циклов между закупкой материалов и получением готовой продукции. Это достигается за счет совершенствования технологий и уровня планирования, управления логистической составляющей себестоимости. Чем сложнее производство, тем более ответственно необходимо относиться к планированию ресурсов — материальных, трудовых, финансовых.

Стратегия становится постоянным ключевым видом деятельности для генерального директора и топ-менеджеров корпорации. Использование вышеперечисленных приемов свидетельствует о зрелости наших ключевых менеджеров, их готовности к построению эффективной компании, способной меняться с помощью инноваций.

? *Расскажите о важнейших проектах, реализованных ПСК «Пулково».*

— Являясь крупнейшей промышленно-строительной корпорацией на северо-западе России в сегменте промышленного строительства, ПСК «Пулково» принимает самое активное участие в реализации крупных инвестиционных проектов с участием отечественного и иностранного капитала. Одним из таких проектов стала реконструкция и строительство Тихвинского вагоностроительного завода, самого масштабного из строящихся в Европе промышленных объектов в области машиностроения. Корпорация также реализовала проект реконструкции Торжокского вагоностроительного завода и строительство железнодорожной эстакады слива мазута в морском торговом порту Усть-Луга.

? *Принято считать, что главный капитал любого предприятия — квалифицирован-*



Строительство Тихвинского вагоностроительного завода

ные кадры. В чем заключаются особенности кадровой политики ПСК «Пулково»?

— Безусловно, корпорация — это, в первую очередь, сотрудники, в частности, их знания, способности, отношения, интеллект и профессионализм. В ПСК «Пулково» сегодня трудятся более 600 профессионалов, среди которых 20 носят звание «Заслуженный строитель РФ» и «Почетный строитель России», а топ-менеджеры занимают руководящие должности в строительном комплексе не менее 20—25 лет.

В настоящее время профессионализм и интеллект — это товар, который можно продать на рынке, в том числе в виде высокого качества продукции и услуг. Стратегическая задача генерального директора в данном вопросе — построить компанию, ориентированную на профессиональные знания. Менеджеры холдинга понимают, что составляющим элементом конкурентного преимущества компании являются незаурядные сотрудники. Воспитание и обучение таких сотрудников является задачей первостепенной важности и расценивается как инвестиции в будущее. Топ-менеджеры рассматривают сотрудников как главный актив, а развитие потенциала работников — как одну из основных составляющих стратегии роста. Корпорация ежегодно тратит сотни тысяч рублей на повышение квалификации специалистов и рабочих.

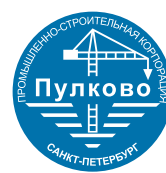
Формирование команды профессионалов — важная задача, которую

ставит перед собой генеральный директор корпорации, Заслуженный строитель России Валерий КЛИМОВ.

? *Какие задачи ставит перед собой ПСК «Пулково»?*

— В первую очередь, это — повышение конкурентоспособности производимой продукции и оказываемых услуг, применение современных проектных решений для оптимизации требования «цена-качество» строительства и производимых строительных материалов, грамотное управление финансовыми потоками и рисками, модернизация производства по собственной инициативе, под влиянием технических регламентов или требований заказчиков. Кроме того, мы занимаемся развитием нашей ERP-системы в части автоматизации процессов, связанных с обслуживанием оборудования и управлением логистикой.

Основной акцент в работе компании сегодня делается на обеспечение качества продукции и проектных решений, выполнение условий контрактов, повышение квалификации персонала, повышение системности в управлении и производстве, так как именно система является гарантом противостояния возможным негативным последствиям внешних и внутренних факторов. **Р**



ООО «ПСК «Пулково»

196210 Санкт-Петербург,
ул. Штурманская, д. 11

Тел. (812) 704-12-84

E-mail: info@pulkovo.biz

www.pulkovo.biz

ПСК «Пулково» имеет опыт строительства более 500 зданий и сооружений различного назначения, среди которых производственные корпуса — терминалы, складские и логистические комплексы; культурно-спортивные сооружения; административно-бытовые здания; торговые комплексы; автозаправочные станции и станции техобслуживания; вокзалы

«ГРАНИТ» опробовал рельсы

ООО «Уральские локомотивы» обеспечено портфелем заказов до 2016 года

Совместное российско-германское предприятие ООО «Уральские локомотивы» продолжает разработку и запуск в серийное производство современных электропоездов. Один из них — 2ЭС10 «ГРАНИТ» — успешно проходит испытания, и уже в 2011 году предприятие планирует выпустить 11 таких локомотивов. В перспективе с 2011-го по 2016 год завод увеличит объемы поставок до 221 электропоезда, что позволит РЖД обновить парк подвижного состава.



новейшее ноу-хау «Сименс» в области техники приводов и управления. В поставках комплектующих и модулей участвуют более 100 российских предприятий,

В феврале 2011 года Федеральное агентство железнодорожного транспорта выдало разрешение на клеймение ответственных узлов и деталей колесной пары локомотива, подлежащих обязательному учету в соответствии с требованиями безопасности на федеральном железнодорожном транспорте.

Грузовой магистральный электропоезд «ГРАНИТ» (2ЭС10) разработан специалистами департамента конструкторских разработок и исследований ООО «Уральские локомотивы» и концерна Siemens AG. Технические характеристики электропоезда «ГРАНИТ» (2ЭС10) превосходят параметры электропоезда ВЛ11 на 55–60%, электропоезда «СИНАРА» (2ЭС6) — на 30%.

Выпуск нового грузового электропоезда имеет большое значение для организации движения тяжеловесных поездов на полигоне Западно-Сибирской, Южно-Уральской и Свердловской железных дорог.

«ГРАНИТ»

В апреле текущего года опытный образец электропоезда с асинхронным тяговым приводом «ГРАНИТ» (серия 2ЭС10) успешно прошел предварительные испытания на экспериментальном кольце Всероссийского научно-исследовательского института железнодорожного транспорта (ВНИИЖТ) в подмосковной Щербинке. В ходе пятидесяти тысяч километров пробега была проверена работоспособность электропоезда, взаимодействие всех его агрегатов и систем, реализация расчетных режимов работы. Опытный образец подвергся испытаниям в режимах тяги, рекуперативного и реостатного торможения в условиях, обеспечивающих наиболее полное использование мощности. 500 километров пробега «ГРАНИТ» совершил одиночным следованием, а 4 500 километров — с составом массой 6 300 тонн. После завершения всех приемочных и сертификационных испытаний на соответствие техническому заданию ОАО «РЖД» и нормам безопасности на железнодорожном транспорте «ГРАНИТ» будет запущен в серийное производство.

Этому событию предшествовала масштабная работа на протяжении 2010 года. Так, в июне прошлого года на научно-техническом совете ОАО «РЖД» был принят технический проект электропоезда с асинхронным тяговым приводом «ГРАНИТ». А в июле 2010 года был дан старт сборке первого опытного образца. В электропоезде внедрены 60% инженерных решений, ранее не применявшихся в российском машиностроении, и интегрировано

«СИНАРА»

ООО «Уральские локомотивы» выпускает электропоезды с коллекторным тяговым приводом «СИНАРА» (серии 2ЭС6), в котором было применено до 80% инновационных решений, ранее не использовавшихся в отечественном машиностроении. Разработка первого уральского локомотива велась под руководством кандидата технических наук Николая АНДРОСОВА и была завершена за 16 месяцев. Наряду с конструкторским коллективом завода в работах по созданию электропоезда активно участвовали такие отраслевые институты, как ВНИКИ (разработка экипажной части электропоезда) и ВНИИЖТ (разработка систем диагностики и автоведения). Технические характеристики этого локомотива улучшены по сравнению с электропоездами серии ВЛ11 на 30%. Для электропоездов серии 2ЭС6 50% узлов и модулей предприятие производит собственными силами, остальную часть поставляют более 65 российских предприятий, 20 из которых расположены в Уральском регионе.

Электропоезд 2ЭС6 предназначен для вождения грузовых поездов на железных дорогах колеи 1 520 миллиметров, электрифицированных постоянным током напряжением 3 кВ, и может водить состав весом до 8 000 тонн на участках с уклоном до 6‰. На локомотиве применено независимое возбуждение тяговых двигателей, внедрена современная микропроцессорная система управления и диагностики, позволяющая значительно повысить надежность и технико-экономические показатели

Электропоезды «ГРАНИТ»
серии 2ЭС10
и «СИНАРА»
серии 2ЭС6

Благодаря электропоезду «ГРАНИТ» серии 2ЭС10 на участках с тяжелым горным профилем появится возможность пропуска транзитных поездов весом от 6 300 тонн без разделения состава и отцепки локомотива. В перспективе будет разработана и внедрена технология вождения тяжеловесных поездов весом 9 000 тонн (с уклоном до 8‰), что позволит сократить затраты на себестоимость перевозок и увеличить провозную способность железной дороги

работы электровоза, а также обеспечить высокий уровень безопасности движения. Комфортные условия работы локомотивной бригады создают система микроклимата, наличие на электровозе сантехнического и бытового оборудования.

Опытный образец электровоза 2ЭС6 выпущен в декабре 2006 года. С 2008 года началось производство установочной серии, в рамках которой было изготовлено 85 локомотивов. В последний день марта 2011 года ООО «Уральские локомotiveы» выпустило и передало Свердловской железной дороге сотый электровоз «СИНАРА». В рамках подписанного с РЖД контракта до 2012 года для Российских железных дорог будет произведено 240 таких локомотивов.

Сегодня 2ЭС6 эксплуатируются на Свердловской, Западно-Сибирской и Южно-Уральской железных дорогах, в общей сложности успели совершить около 13,7 миллиона километров пробега.

«Ласточка» (Desiro RUS)

Недавно в рамках шестого международного железнодорожного форума «Стратегическое партнерство 1520» в Сочи ОАО «Российские железные дороги», ЗАО Группа Синара и концерн Siemens AG подписали соглашение о поставке электропоездов «Ласточка» и локализации их производства в России, а именно на ООО «Уральские локомotiveы». Соглашение предусматривает осуществление поставки 1 200 вагонов электропоездов типа Desiro RUS для РЖД с 2014-го по 2020 год. Общая стоимость контракта составит более 2 миллиардов евро.

В рамках соглашения планируется, что на «Уральских локомотивах» начнет свою работу инжиниринговый центр по разработке и модернизации моторвагонного подвижного состава, который будет вносить изменения в конструкцию базового электропоезда согласно техническим заданиям ОАО «РЖД» и других перевозчиков.

Пассажирские электропоезда типа Desiro RUS используются для обслуживания пригородного сообщения и принадлежат к новому поколению облегченных модульных составов. В России будут применяться машины с компоновкой пятью вагонами. Поезда данной серии способны развивать скорость до 160 километров в час. Первоначально глубина локализации составит 35%, по мере выполнения контракта уровень локализации будет доведен до 80%. В кооперационных поставках комплектующих компонентов будут участвовать более 80 предприятий российской промышленности. Первый электропоезд «Ласточка» (Desiro RUS) планируется выпустить на «Уральских локомотивах» и поставить в 2014 году. ■

Публикация подготовлена по материалам Центра общественных связей Группы Синара



Сварка рамы для нового электровоза «ГРАНИТ» серии 2ЭС10



Колесная пара для электровоза «СИНАРА» серии 2ЭС6

Справка

ООО «Уральские локомotiveы» (г. Верхняя Пышма, Свердловская область) образовано 1 июля 2010 года на производственной площадке ОАО «Уральский завод железнодорожного машиностроения» Группой Синара и концерном Siemens AG. Завод серийно выпускает грузовые электровозы постоянного тока с коллекторным тяговым приводом «СИНАРА» серии 2ЭС6 и ведет работы по расширению модельного ряда тягового подвижного состава, среди них грузовой магистральный электровоз с асинхронным тяговым приводом «ГРАНИТ» серии 2ЭС10. Основным потребителем продукции — ОАО «РЖД». Для выпуска локомотивов нового поколения на предприятии была проведена серьезная реконструкция блока производственных цехов систем электро- и теплоснабжения, вентиляции, выполнено специальное напольное покрытие, необходимое для машиностроительного производства. К 2011 году установлено около 480 единиц современного технологического оборудования, оснастки, станков и обрабатывающих центров от ведущих мировых производителей, что дает возможность выпускать 120 двухсекционных электровозов в год. На первом этапе завод занимался модернизацией электровозов ВЛ11, составляющих основу локомотивного парка РЖД, с продлением их срока службы. Модернизированный электровоз ВЛ11К приобрел ряд преимуществ: улучшились условия работы локомотивных бригад; продлился срок службы электровоза на 15 лет; улучшились тяговые и тормозные характеристики электровоза; снизился удельный расход электроэнергии на 10—15% за счет применения микропроцессорной системы управления; повысилась надежность электровоза и сократилось количество отказов по аппаратуре и цепям управления; уменьшилась трудоемкость ремонтов на 15%; увеличился межремонтный пробег на 15—20%.

«Лидеры для новой эры» встретились в Петербурге

В Санкт-Петербурге 18 июня завершился Петербургский международный экономический форум. В мероприятии приняли участие главы шести государств: России, Испании, Китайской Народной Республики, Финляндии, Шри-Ланки, Республики Казахстан.



Участники Петербургского международного экономического форума

Дискуссии форума строились вокруг трех основных тем: «Обеспечение глобального экономического роста», «Создание творческого капитала в России» и «Технологии, расширяющие горизонты». В рамках деловой программы прошло 63 мероприятия, в том числе два пленарных заседания, 33 панельные дискуссии, три программы телевизионных дебатов,

на которых обсуждался широкий диапазон экономических, политических и социальных тем.

На пленарном заседании «Лидеры для новой эры» выступили Президент России Дмитрий МЕДВЕДЕВ и Председатель Китайской Народной Республики Ху Цзиньтао. Подводя итоги Петербургского МЭФ, глава Минэкономразвития,

председатель оргкомитета форума Эльвира НАБИУЛЛИНА сообщила, что в период мероприятия подписано более 50 соглашений на сумму свыше 200 миллиардов рублей.

Партнерами Петербургского международного экономического форума в 2011 году выступили 62 российских и зарубежных компании, среди них Сбербанк России, «Роснефть», «Газпром», ФСК ЕЭС, «ЛУКОЙЛ», Российская корпорация нанотехнологий, «Сургутнефтегаз», ОАО «РЖД», «Росатом», «Зарубежнефть» и другие.

В работе форума приняли участие и представители петербургского бизнеса: генеральный директор ОАО «Мостоотряд №19» Ефим ИГОЛИНСКИЙ и председатель совета директоров Эдуард ЕТДЗАЕВ на площадке форума провели встречи с руководителями компаний-партнеров — гендиректором ЗАО «Курганстальмост» Дмитрием ПАРЫШЕВЫМ, гендиректором ЗАО «Гефест» Александром МИЛЛЕРМАНОМ, а также с губернатором Курганской области Олегом БОГОМОЛОВЫМ. 

В московском аэропорту Внуково завершилась реконструкция участка пересечения двух взлетно-посадочных полос

30 июня красную ленточку, символизирующую завершение работ, в торжественной обстановке перерезали заместитель министра транспорта РФ Валерий ОКУЛОВ, руководитель Федерального агентства воздушного транспорта (Росавиация) Александр НЕРАДЬКО, генеральный директор ФГУП «Администрация гражданских аэропортов (аэродромов)» Сергей ПОЛЕЩУК, генеральный директор ОАО «Аэропорт Внуково» Василий АЛЕКСАНДРОВ, а также представители строительных организаций ЗАО «Объединение «Ингеоком» и ЗАО «Трансстроймеханизация», выполнявших работы по реконструкции.

«Реконструкция на этом не заканчивается», — пояснил собравшимся на «большой крестовине» Валерий ОКУЛОВ и напомнил, что до 2012 года предстоит удлинить взлетно-посадочную полосу №1 на 500 метров, реконструировать ее покрытие и оснастить ВПП светосигнальным оборудованием. Завершение реконструкции «большой крестовины», по словам заместителя министра транспорта РФ, позволит снять серьезные ограничения, которые были введены на время проведения работ во Внуково. Более того, аэропорт теперь сможет принять на себя часть нагрузки других аэропортов московского авиационного узла.

С шести часов утра 1 июля в аэропорту Внуково сняты все ограничения, и воздушные суда стали осуществлять взлет и посадку по всей длине ВПП-2 (3 060 метров). «Стройка принята всеми контролирующими и надзорными органами», — особо подчеркнул руководитель Росавиации.

Сергей ПОЛЕЩУК выразил надежду, что работы по реконструкции ВПП-1 будут проведены с такой же высокой эффективностью и оперативностью, а также высоким уровнем взаимодействия.

Одновременно с завершением реконструкции крестовины вводятся в действие участок пересечения ВПП-1 (от рулежной

дорожки РД А7 до РД А8); РД А7; РД А8; РД С9 и РД С8. С этого времени аэродром Внуково (ВПП-2) будет обеспечивать прием всех типов воздушных судов без ограничений и работать по метеоминимуму I и II категории посадки ИКАО, сообщает пресс-служба аэропорта Внуково. 

Справка

Активные работы по модернизации аэродромного комплекса были начаты во Внуково в рамках ФЦП «Модернизация транспортной системы России (2002—2010 гг.)» и «Развитие транспортной системы России (2010—2015 гг.)» в 2005 году.

В результате в 2008 году введен в эксплуатацию новый командно-диспетчерский пункт, в октябре 2009 года проведена реконструкция ВПП-2 длиной 3 060 метров. Выполнены реновация рулежных дорожек, строительство перрона Внуково-1 и другие работы.

ОРГАНИЗАТОР



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЮБИЛЕЙНЫЙ V МЕЖДУНАРОДНЫЙ ФОРУМ И ВЫСТАВКА



ТРАНСПОРТ
РОССИИ

В РАМКАХ



23-25 НОЯБРЯ 2011

ЭКОЦЕНТР «СОКОЛЬНИКИ»
МОСКВА, РОССИЯ

WWW.TRANSWEEK.RU

реклама

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ СПОНСОР



ОПЕРАТОР



ТЕЛЕФОН: +7 (495) 988 18 00
E-MAIL: TRANSPORT@BUSINESSDIALOG.RU

Специалисты МЭС Юга — филиала ОАО «ФСК ЕЭС» опробуют пилотное устройство определения мест повреждения на воздушных линиях электропередачи

Пилотный образец нового устройства «Сириус-2-ОМП» будет опробован на линии электропередачи 220 кВ Центральная — Дагомыс в Сочинском регионе.

Применение инновационной отечественной разработки позволит более точно и детализированно определять расстояние до места короткого замыкания на линии электропередачи, сообщает пресс-служба МЭС Юга. В дальнейшем полученный опыт эксплуатации устройства будет использован для определения мест повреждения кабельных линий 110 кВ горного кластера Красной Поляны.

Линия 220 кВ Центральная — Дагомыс длиной 125,4 километра — самая протяженная среди олимпийских энергообъектов. Она проходит в условиях сложного горного рельефа, подъезды к опорам сильно затруднены. Ранее на обнаружение точных мест повреждений у ремонтных бригад уходило до нескольких дней. Применение «Сириус-2-ОМП» позволит сократить время поисков до нескольких часов.

Новое устройство отличается от индикаторов определения расстояния до места короткого замыкания более совершенными возможностями, расширенной функцией цифрового осциллографа, дополнительными сервисными и контрольно-сигнальными возможностями. Оно позволяет максимально точно определить расстояние, дату и время возникновения аварии, длительность и токи короткого замыкания, а также получить дополнительную информацию о причинах аварии. Универсальный прибор настраивается на работу с конкретной линией релейным персоналом без участия завода-изготовителя. Устройство прошло аттестацию на соответствие требованиям ОАО «ФСК ЕЭС».

Линия 220 кВ Центральная — Дагомыс введена в эксплуатацию в 1998 году



Устройство «Сириус-2-ОМП»

для передачи электроэнергии крупных электростанций Юга России (Ставропольской, Невинномысской, Новочеркасской ГРЭС, Ростовской АЭС) в Сочинский регион. От надежной работы ЛЭП зависит электроснабжение более 300 туристических комплексов, расположенных на побережье Черного моря, а также строящихся спортивных объектов зимней Олимпиады 2014 года. 

Омский НПЗ первым в России переработал миллиардную тонну нефти

Омский нефтеперерабатывающий завод первым в России переработал миллиардную тонну нефти с момента основания в 1955 году.

Установленная мощность Омского НПЗ, одного из крупнейших в мире нефтеперерабатывающих заводов, равна на сегодняшний день 20 миллионам тонн нефти в год. В 2010-м объем нефтепереработки на ОНПЗ составил порядка 19 миллионов тонн, глубина переработки — 83,27%, что является одним из лучших показателей в российской нефтеперерабатывающей отрасли.

Сегодня на ОНПЗ выпускается около 50 видов продукции. Завод является в России одним из лидеров по объемам производства моторных топлив. Значительную долю в производстве занимают ароматические углеводороды: бензол, параксиллол, ортоксиллол, — которые являются сырьем для промышленности нефтехимии и органического синтеза. Усовершенствованный технологический процесс позволяет выпускать на

комплексе «Ароматика» ортоксиллол чистоты 99,6%, бензол чистоты 99,98%, параксиллол чистоты до 99,95% — это самые высокие в мире показатели.

— Переработка миллиардной тонны нефти — это итог более чем полувековой работы завода и вклад предприятия в развитие группы «Газпром нефть», — говорит генеральный директор Омского нефтеперерабатывающего завода Александр МЕЛИНГ.

Важнейшим шагом в развитии Омского нефтезавода стал ввод в эксплуатацию уникальной установки изомеризации легких бензиновых фракций «Изомалк-2» мощностью 800 тысяч тонн в год, команду к пуску которой осенью 2010 года дал Председатель Правительства Владимир ПУТИН. Комплекс «Изомалк-2» выпускает изомеризат — высокооктановый компонент совре-

менного моторного топлива с нулевым содержанием серы, ароматических и непредельных углеводородов, что позволило уже в 2011 году начать на заводе производство высокооктанового бензина 4-го экологического класса.

Сегодня в рамках программы модернизации ОНПЗ идет строительство установки селективной гидроочистки бензинов каталитического крекинга производительностью 1,2 миллиона тонн в год, сооружение новой установки гидроочистки дизельного топлива мощностью три миллиона тонн в год. Ввод в эксплуатацию этих объектов позволит выпускать моторные топлива, соответствующие 4 и 5 экологическим классам.

Общий объем инвестиций, которые «Газпром нефть» направит на развитие Омского нефтеперерабатывающего завода до 2020 года, составит 100 миллиардов рублей, а объем финансирования среднесрочной инвестиционной программы в 2011 году — 19 миллиардов рублей. 

НЕФТЬ И ГАЗ РОССИИ

В июне «Газпром» ввел в эксплуатацию газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи. Новая газовая магистраль обеспечит надежное энергоснабжение столицы зимней Олимпиады-2014, в том числе с учетом роста энергопотребностей олимпийской территории, развитием ее инфраструктуры.

— Это очень важный проект не только для олимпийских объектов, но и для всего Большого Сочи, для всего юга России, для всего побережья, — отметил на церемонии торжественного пуска объекта в эксплуатацию Председатель Правительства РФ Владимир ПУТИН. — 90% газопровода проходит по дну Черного моря. Такой маршрут был выбран сознательно, чтобы минимизировать, свести к нулю влияние на прибрежную экосистему. Это позволило сохранить реликтовые леса, оставить нетронутой природу, которой гордятся и которую любят миллионы людей, живущих в России.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Строительство газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи



Строительство Комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов ОАО «ТАНЕКО»

Наука в нефтегазовой отрасли: ВНИПИнефть

Научно-исследовательский и проектный институт нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности ОАО «ВНИПИнефть» — один из старейших проектных институтов России. С 2004 года ВНИПИнефть был включен в перечень стратегических предприятий и акционерных обществ. С момента создания и до настоящего времени институт осуществляет комплексное проектирование нефтегазоперерабатывающих и нефтехимических предприятий, технологических установок, объектов подготовки, хранения и транспортировки нефти и нефтепродуктов, а также разрабатывает проекты модернизации и реконструкции существующих производств.

По проектам ОАО «ВНИПИнефть» построено 40 заводов, более 350 нефтеперерабатывающих и нефтехимических установок как в России и странах СНГ, так и за рубежом, в том числе в Болгарии, Венгрии, Египте, Индии, на Кубе, в Польше, Турции, Эфиопии

Уже в начале 30-х годов прошлого столетия институтом были разработаны первые отечественные установки атмосферной и атмосферно-вакуумной перегонки нефти, термического крекинга, производства битума и кокса. В эти же годы по проектам ВНИПИнефти построены первые нефтеперерабатывающие заводы в Саратове и Хабаровске. В последующие годы совместно с другими отечественными проектными институтами были спроектированы и построены нефтеперерабатывающие заводы в Ангарске, Ачинске, Волгограде, Горьком, Куйбышеве, Москве, Надворном, Омске, Перми, Рязани, Салавате, Уфе, Фергане, Ярославле.

С 1960-х годов ВНИПИнефть возглавлял разработку генеральных схем развития и размещения нефтеперерабатывающей промышленности и промышленности органического синтеза на перспективу (15–20 лет) при участии отраслевых научно-исследовательских и проектных институтов. Полученные при этом выводы и предложения учитывались при составлении пятилетних планов развития народного хозяйства. С конца 1990-х и по настоящее время ОАО «ВНИПИнефть» по заданиям правительственных органов разрабатывает предложения по модернизации и развитию отечественных нефтеперерабатывающих заводов.

Много десятилетий институт выполняет совместное проектирование с ведущими зарубежными компаниями, такими как Bechtel (США), JGC (Япония), SNC-Lavalin (Канада), Linde (Германия), PETROFAC (США), CB&I (США), Tecnimont (Италия), Technip (Франция), TOYO INK Engineering CO (Япония), WORLI PARSONS (Австралия), Fluor Corporation (США), FMC Technologies (США), Foster Wheeler (Великобритания), Shell (Нидерланды), ExxonMobil (США), UOP (США).

Курс на модернизацию

В последние годы одной из ключевых стратегических задач является преобразование ОАО «ВНИПИнефть» в современную инжиниринговую компанию, способную оказывать полный набор необходимых на рынке услуг под ключ, в том числе финансовый инжиниринг, управление проектом, проектирование, поставку оборудования и материалов, строительство, монтаж, пусконаладку и ввод промышленных объектов в эксплуатацию.

Также важная стратегическая задача — расширение областей деятельности института, прежде всего в области нефтегазодобычи. Эта деятельность началась в конце 1990-х годов с выполнения работ по комплексу береговых сооружений подготовки нефти и газа по проекту «Сахалин-1». Рабочее проектирование комплекса выполнялось в период 2004–2006 годов по контракту с компанией «Эксон Нефтегаз Лимитед». Полученный в рамках этого проекта обширный опыт используется ОАО «ВНИПИнефть» при проектировании Ванкорского нефтяного месторождения по контракту с ОАО «НК «Роснефть».

Важной задачей является организация инновационной деятельности по созданию и внедрению в

промышленность конкурентоспособных отечественных технологий. Сегодня ОАО «ВНИПИнефть» считается российским лидером по атмосферной и вакуумной перегонке нефти, каталитическому крекингу, гидроочистке бензина, гидрокрекингу вакуумного газойля. Наряду с промышленно-отработанными технологиями создан ряд новых перспективных процессов, которые в настоящее время находятся на стадии внедрения. К их числу относится разработанное совместно с ИКСО РАН и ОАО «НИПИгазопереработка» производство ароматических углеводородов из попутных газов. В настоящее время по этой технологии ведется строительство первой промышленной установки для ОАО «Сибур».

Сегодня ОАО «ВНИПИнефть» по своим техническим возможностям, масштабу получаемых заказов, объему выполняемых работ является ведущей в России компанией в области проектирования объектов нефтепереработки и нефтехимии.

За последние годы по проектам ОАО «ВНИПИнефть» построены и внедрены в эксплуатацию комплексы глубокой переработки нефти ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» и ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез»; комплекс каталитического крекинга и установка висбрекинга ОАО «Таиф-НК»; установки легкого гидрокрекинга, изомеризации и алкилирования ЗАО «Рязанская НПК»; производство МТБЭ ОАО «Славнефть-Ярославнефтеоргсинтез»; установка производства полипропилена ОАО «Нижекамскнефтехим». Проведена модернизация комплекса каталитического крекинга ЗАО «Рязанская НПК», установок производства этилена ОАО «Нижекамскнефтехим» и ОАО «Казаньоргсинтез».

К числу наиболее важных проектов относятся: новые комплексы ОАО «Сибур» в Тобольске (дегидрирование пропана, производство полипропилена), в Томске (производство этилена, полиэтилена, полипропилена) и в Перми (производство этилена, полистирола, этилбензола), в которых ОАО «ВНИПИнефть» выступает в качестве генерального проектировщика; комплекс ОАО «Газпром» в Новом Уренгое (производство этилена, полипропилена); модернизация производств этилена ОАО «Нижекамскнефтехим» и ОАО «Казаньоргсинтез».

Новейшие технологии проекта ТАНЕКО

В 2005 году был заключен договор, согласно которому ОАО «ВНИПИнефть» выступило генеральным проектировщиком комплекса нефтеперерабатывающих и нефтехимических заводов ОАО «ТАНЕКО».

Задание по проектированию ОАО «ТАНЕКО» было сложным: требовалось создать современный нефтеперерабатывающий и нефтехимический комплекс с полной инфраструктурой буквально с

чистого листа. Промышленных объектов, подобных этому, в России не строили на протяжении нескольких последних десятилетий. Правительство Татарстана и руководство ОАО «ТАНЕКО» изначально поставили перед генеральным проектировщиком задачу создания современного, конкурентоспособного промышленного предприятия, отвечающего международным стандартам по экологичности и эффективности производства.

— Первое из условий — это возможность работы на любой нефти, как на привозной девонской, так и на местной, — рассказывает генеральный директор ОАО «ВНИПИнефть» Владимир КАПУСТИН. — Характеристики у них очень разные, поэтому все установки проектируются с учетом возможности работы на любом сырье, любой из смесей. Второе, не менее важное, — это экология. Рустам МИННИХАНОВ, в то время премьер-министр Республики Татарстан, уже на одной из первых встреч поставил задачу, чтобы выброс от данного комплекса составлял не более 12 тысяч тонн в год. Это очень мало, почти вдвое меньше регламентированных норм.

В рамках этапа 1А1 на ТАНЕКО строится 217 объектов, из них 195 проектирует ОАО «ВНИПИнефть». Большая часть — технологические объекты: установка первичной переработки нефти ЭЛОУ-АВТ-7, висбрекинга и другие.

ОАО «ТАНЕКО» — уникальный объект с глубокой схемой переработки нефти. Здесь много облагораживающих продукты установок, таких как гидроочистка дизельного топлива, керосина. Проводится переработка тяжелых остатков, что увеличивает глубину переработки нефти и позволяет дополнительно вырабатывать светлые нефтепродукты. Подобных нефтеперерабатывающих заводов с таким уровнем управления и оснащения в России нет.

Кроме создания технологических общезаводских объектов, институт просчитывал экономическую составляющую реализации проекта. Специалистам ОАО «ВНИПИнефть» принадлежит идея разбить ввод комплекса на этапы, сформированные таким образом, чтобы получить экономическую отдачу уже в процессе строительства. После завершения этапа 1А1 было проведено комплексное опробование установок — прежде всего ЭЛОУ-АВТ-7, принятие обкаточного продукта (дизельные фракции), тестирование оборудования и подготовка к приему нефти как основного сырья. Следующий этап проекта обозначен 1Б, он включает в себя создание более 80 дополнительных объектов. Завершение этапа 1Б запланировано на 2012–2013 годы.

В связи с тем, что инвестор принял решение об увеличении объемов переработки нефти до 14 миллионов тонн в год, сегодня инженеры ОАО «ВНИПИнефть» делают новую стадию «Проект». Уже определен состав технологических установок. Скорее всего, здесь будет дополнительно запроектирована установка переработки тяжелых остатков, которой в России пока нет. ■



Владимир КАПУСТИН,
генеральный директор
ОАО «ВНИПИнефть»

Автоматизация комплекса «ТАНЕКО», заложенная на уровне проекта, близка к 100%. Это позволит обслуживающему персоналу не вмешиваться в технологический режим, а иметь всю информацию на экранах и регулировать ситуацию нажатием кнопок. Такого пока нет ни на одном промышленном предприятии России

«Газпром» ввел в эксплуатацию газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи



Председатель Правительства РФ Владимир ПУТИН и Председатель Правления ОАО «Газпром» Алексей МИЛЛЕР на церемонии ввода в эксплуатацию газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи

В церемонии ввода в эксплуатацию газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи, которая состоялась 6 июня, приняли участие Председатель Правительства РФ Владимир ПУТИН, Председатель Правления ОАО «Газпром» Алексей МИЛЛЕР и губернатор Краснодарского края Александр ТКАЧЕВ. Новая газовая магистраль обеспечит надежное энергоснабжение столицы зимней Олимпиады-2014, в том числе с учетом роста энергопотребностей олимпийской территории, развитием ее инфраструктуры.

Важность, которую невозможно переоценить

- Перед «Газпромом» была поставлена задача по энергообеспечению олимпийских объектов и активно развивающейся инфраструктуры районов Черноморья. При этом принципиально важно было сохранить нетронутой экосистему побережья, где ежегодно отдыхают миллионы туристов, — выступая перед собравшимися, сказал Алексей МИЛЛЕР, — и «Газпром» эту задачу успешно выполнил. Построен уникальный объект Единой системы газоснабжения страны — первый внутрироссийский морской газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи. Газопровод позволит активно развивать газификацию Сочи и Туапсинского района Краснодарского края, повысить качество жизни населения и придаст мощный импульс продвижению курортного бизнеса, в частности, даст возможность полностью перевести здравницы Черного моря на круглогодичный режим работы.
- Это очень важный проект не только для олимпийских объектов, но и для всего Большого Сочи, для всего юга России, для всего побережья, — отметил Владимир ПУТИН. — 90% газопровода проходит по дну Черного моря. Такой маршрут был выбран сознательно, чтобы

минимизировать, свести к нулю влияние на прибрежную экосистему. Это позволило сохранить реликтовые леса, оставить нетронутой природу, которой гордятся и которую любят миллионы людей, живущих в России. Газопровод приходит в Сочи и приходит на новую теплоэлектростанцию, которая будет запущена в следующем году. Это существенным образом многократно перекрывает потребности региона в тепло- и энергоресурсах, создает устойчивую ситуацию по энерго- и теплоснабжению. Это значит, что четверть миллиона человек получает возможность газифицировать свои дома и в Туапсе, и в Лазаревском, и в самом большом городе Сочи. Снимаются ограничения на строительство жилья, объектов инфраструктуры — новых гостиниц, пансионатов, домов отдыха, — а это, в свою очередь, ведет к появлению новых рабочих мест. Все вышеперечисленные перспективы свидетельствуют о том, что жизнь людей будет меняться к лучшему.

Ход строительства

Старт строительству главного олимпийского объекта — газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи — был дан в сентябре 2009 года. Главного — потому что без природного газа невозможно было ни построить спортивные арены, ни провести саму Олимпиаду. Да и Черноморское побережье мечтало о голубом топливе последние сорок лет. Именно поэтому газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи вошел в правительственную программу строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта.

Магистральный газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи построен по последнему слову техники, в ходе работы были соблюдены самые жесткие требования к надежности, безопасности и защите экологии

Среди основных этапов строительства можно выделить следующие:

март 2010 — июнь 2010 года — строительство морской части газопровода при помощи двух трубоукладочных барж: C-Master (работает на средних глубинах) и Bigfoot I (укладка трубы на мелководье);

декабрь 2010 — март 2011 года — строительство линейных участков газопровода с использованием технологии наклонно-направленного бурения;

май 2011 года — соединение морского и сухопутного участков газопровода.

Протяженность новой газовой магистрали — 171,6 километра, при этом 90% трассы составляет морская часть. Газопровод проходит по дну Черного моря вдоль прибрежной полосы на расстоянии примерно в 4,5 километра от берега. Диаметр газопровода — 530 миллиметров, ежегодная производительность — около 3,8 миллиарда кубометров. Стоит отметить, что газопровод был полностью спроектирован российскими специалистами, и труба в этой магистрали — российского производства. Джубга — Лазаревское — Сочи имеет выходы на сушу в районе населенных пунктов Джубга, Новомихайловский, Туапсе и Кудепста, где будет соединен с автоматическими газораспределительными станциями (АГРС). В настоящее время построены АГРС «Джубга-1», «Джубга-2», «Новомихайловская», «Туапсе».

Одним из основных потребителей газа станет Адлерская ТЭС. Учитывая тот факт, что Краснодарский край относится к числу энергодефицитных территорий России, а сам район города Сочи также остро нуждается в новых генерирующих мощностях, до сих пор потребности в электроэнергии здесь обеспечивались за счет энергосистем других регионов. Адлерская ТЭС, которая согласно плану-графику будет запущена в 2012 году, позволит покрыть более трети прогнозируемой пиковой нагрузки Сочинского энергорайона в 2014 году. Отметим, Адлерская ТЭС, созданная на основе двух энергоблоков парогазового цикла общей мощностью более 360 МВт, станет ключевым объектом энергетики города Сочи и прилегающих районов.

Безопасность в зоне особого внимания

Шесть участков газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи (общей протяженностью 5,6 километра) построены с применением метода наклонно-направленного бурения, а не традиционным «траншейным» способом. Это позволило сохранить нетронутой береговую линию и существенно снизить вмешательство в среду обитания прибрежной флоры и фауны. Кроме того, промышленная безопасность газомаршрута обеспечивается:

- электрохимзащитой методом катодной поляризации, которая предупреждает коррозионные повреждения труднодоступных участков, в том числе под водой;
- техническими решениями по приданию сейсмоустойчивости (газопровод выдерживает землетрясение мощностью до девяти баллов);
- полосой шириной 100 метров, очищенной от посторонних, загрязняющих и взрывоопасных предметов по всему маршруту морской части газопровода.

Да будет газ!

Пуск газомаршрута Джубга — Лазаревское — Сочи улучшит экологическую ситуацию в регионе, ведь до последнего времени на побережье в качестве топлива использовали преимущественно мазут и уголь. В частности, будут учтены требования российских и международных организаций по обеспечению объектов спортивной и туристической инфраструктуры необходимой энергией без увеличения выбросов парниковых газов в атмосферу.

В строительстве газопровода принимали участие специалисты из разных регионов России. Несмотря на многочисленные трудности (горная местность, сложный рельеф, подводные работы), с которыми пришлось столкнуться, результатом остались довольны все. Владимир ПУТИН пожал руки рабочим, поблагодарив за оперативный труд: газопровод был построен менее чем за два года. И городу Сочи он, без преувеличения, жизненно необходим: до сих пор здесь нередко возникали перебои с электричеством.

Краснодарский край вообще считается энергодефицитным регионом, а олимпийская стройка еще больше усугубила нехватку топлива. Теперь таких проблем на Черноморском побережье не будет.

Тем временем для пуска газопровода объявляется готовность №1.

А. Б. МИЛЛЕР: Уважаемый Владимир Владимирович! У нас на прямой связи диспетчерская газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи. Диспетчерская, прошу доложить о готовности газопровода к работе.

Оператор: Уважаемый Владимир Владимирович! Уважаемый Алексей Борисович! Давление в газопроводе выровнено и составляет 55 атмосфер. Все системы работают нормально. Газопровод готов к пуску!

А. Б. МИЛЛЕР: Уважаемый Владимир Владимирович, прошу дать команду на пуск газопровода и розжиг контрольного факела.

В. В. ПУТИН: Начинайте!

Оператор: Выполняю! Охранный кран открыт. Узел редуцирования — в работе. Газ на розжиг подан. Газопровод в работу введен!

В. В. ПУТИН: Поздравляю вас! 

Новый газопровод закроет энергопотребности олимпийской столицы и прибрежных территорий, даст возможности для их бурного развития — строительства жилья и новых производств, современных объектов энергетической инфраструктуры, а также позволит улучшить экологическую ситуацию в регионе

Энергетическая артерия Олимпиады-2014



Схема МГ Джубга — Лазаревское — Сочи

В июне текущего года «Газпром» ввел в эксплуатацию газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи. Заказчиком строительства объекта выступила специализированная компания «Питер Газ». Сегодня на счету ООО «Питер Газ» более ста разнообразных проектов, в том числе и федерального значения, реализованных в сотрудничестве как с российскими, так и с иностранными партнерами. Накопленный опыт позволяет компании участвовать в крупномасштабных проектах, разрабатывая уникальные технические решения в каждом случае. Инновационный подход был применен и при реализации проекта олимпийского газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи, заказчиком строительства которого выступило ООО «Питер Газ».

Компания

Сложные геологические условия, сжатые сроки, уникальная природная экосистема — именно этим был определен выбор ООО «Питер Газ» как Заказчика строительства газопровода. «Питер Газ» — многопрофильная инжиниринговая компания «полного цикла», занятая в сфере разработки и реализации проектов строительства морских и сухопутных сооружений нефтегазового комплекса, — образована в 1993 году.

Основными направлениями деятельности компании являются проектирование, инженерные изыскания, строительство, охрана окружающей среды, управление инвестиционными проектами. «Питер Газ» имеет уникальный опыт в реализации морских проектов, и именно этим он выделяется среди проектно-изыскательских учреждений.

География работы компании на сегодняшний день охватывает всю Россию — от Черного до Баренцева и от Балтийского до Охотского морей.

Предприятие приняло участие во многих международных проектах, таких как «Голубой поток» (Blue Stream), «Северный поток» (Nord Stream), «Южный поток» (South Stream), «Освоение Штокмановского ГКМ». В России выполнены работы по проектам магистральных газопроводов Бованенково — Ухта, Сахалин — Хабаровск — Владивосток, Северо-Европейский газопровод (сухопутная часть), Починки — Изобильное, Заполярное — Уренгой и других.

Проект МГ Джубга — Лазаревское — Сочи

Газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи необходим Краснодарскому краю в дополнение к существующему газопроводу Майкоп — Самурская — Сочи, чьи мощности не покрывают растущую потребность курортной зоны. По оценкам специалистов, уровень газификации Краснодарского края составляет 76%, но есть районы, например Туапсинский, где он гораздо ниже, около 3%. С реализацией проекта Джубга — Лазаревское — Сочи будет устранена территориальная неравномерность газификации края.

Природный газ, который пойдет по новому маршруту, будет использоваться для получения тепловой и электрической энергии на Адлерской ТЭС, а также позволит газифицировать Туапсинский район и районы города Сочи. Объем газа, транспортируемого по МГ Джубга — Лазаревское — Сочи, будет достигать 3,78 миллиарда кубометров в год.

Строительство газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи началось в сентябре 2009 года в рамках Программы строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. Этот документ определил ход строительства и последующий ввод в эксплуатацию порядка 200 объектов, из которых только 30 непосредственно связаны с проведением спортивных состязаний.

Такое соотношение обусловлено тем, что главной целью Программы стало обеспечение долгосрочного устойчивого развития региона. Состояние инфраструктуры российской здравницы диктовало необходимость не только подготовить площадки для соревнований, но и кардинально поднять уровень развития региона, обеспечив баланс социальных, экономических, экологических и прочих показателей.

Существенно снизится энергодефицит региона, в результате чего снимутся энергетические ограничения на строительство жилья, объектов инфраструктуры, а благодаря постройке гостиниц и пансионатов будут созданы и новые рабочие места.

Партнерами ООО «Питер Газ» являются
ОАО «Газпром»,
ЗАО «Ямалгазинвест»,
Blue Stream Pipeline Company B.V.,
STATOIL ASA,
ОАО «НК «Роснефть»,
Exxon Neftegas Ltd,
ООО «Газфлот»,
ОАО «ВНИПИГаздобыча»,
ОАО «Гипроспецгаз»,
ОАО «Гипрогазцентр»,
ООО «Газпром трансгаз Москва» и другие предприятия

Уникальные технологии

Таким образом, ввод в эксплуатацию нового газопровода не только обеспечит газом олимпийские объекты, но и даст вескую предпосылку к развитию туристического потенциала российской здравницы, а также к экономическому росту региона.

Такая постановка задачи выдвинула на первый план необходимость бережного отношения к экосистеме региона и сохранения его уникальных природных богатств. Именно поэтому для строительства были разработаны особые, уникальные технологические решения, которые окупили себя, сведя экологические риски к минимуму.

Газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи проходит по сухопутному и морскому участкам. Выбор морского варианта строительства позволил значительно сократить отчуждение промышленных, сельскохозяйственных и лесных земель.

Протяженность газопровода — 171,6 километра, при этом 90% трассы составляет морская часть. Газопровод проходит по дну Черного моря вдоль прибрежной полосы на расстоянии примерно в 4,5 километра от берега и имеет выходы на сушу в районе населенных пунктов Джубга, Новомихайловский, Туапсе (два), Кудепста. В настоящее время построены автоматические газораспределительные станции: «Джубга-1», «Джубга-2», «Новомихайловская», «Туапсе».

В связи с тем, что строительство велось в одном из самых климатически привлекательных и поэтому особо бережно охраняемых районов России, основным приоритетом при проектировании и сооружении стало строгое соблюдение экологических стандартов. Трасса прохождения газопровода была выбрана с учетом особенностей рельефа (в том числе рельефа морского дна), с целью сокращения объема работ по переформированию дна и снижению воздействия на окружающую среду, и оптимизирована для того, чтобы в максимально возможной степени не затронуть особо охраняемые природные территории.

Данный проект является уникальным, не имеющим аналогов в строительстве магистральных газопроводов. В связи со сложными геологическими условиями, прохождением газопровода в курортных зонах Черноморского побережья при проектировании и строительстве потребовалось применение нестандартных решений и значительного объема дополнительных строительно-монтажных работ. Для строительства морской части газопровода были привлечены иностранные подрядчики, которые выполняли уникальные по своей технологии работы двумя трубоукладочными комплексами одновременно. Пересечение береговой линии и прохождение трассы в зоне Сочинского национального парка осуществлялось методом наклонно-направленного бурения. Было пробурено шесть скважин

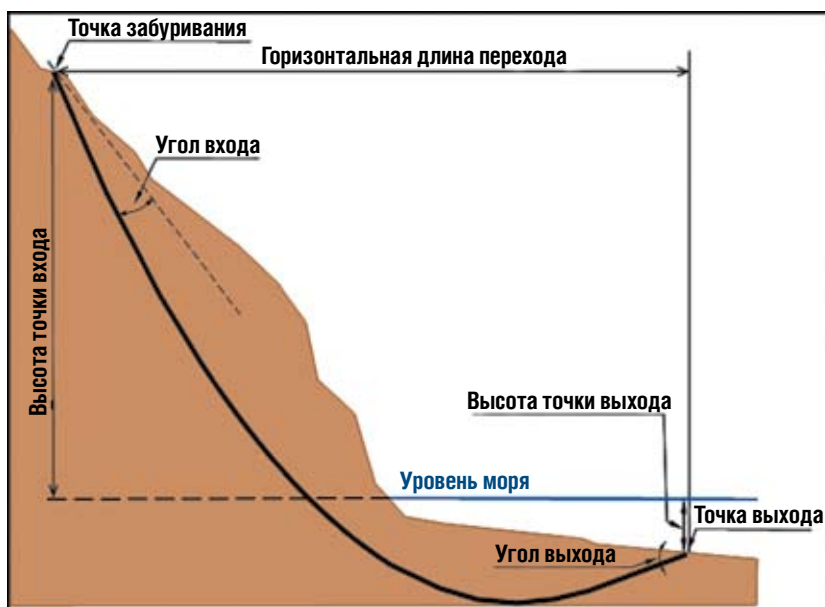


Схема наклонно-направленного бурения

протяженностью до 1 500 метров диаметром 700 миллиметров.

Олимпийский газопровод

Ввод в эксплуатацию нового, уникального по техническим решениям, газопровода позволит улучшить экологическую ситуацию в регионе, заменив неэкологичные виды топлива (уголь и мазут) на более экологически чистый газ. Таким образом, учитывается требование Международного олимпийского комитета решить задачу обеспечения олимпийских объектов энергией без увеличения выбросов в атмосферу парниковых газов.

Безусловно, толчком к началу строительства газопровода стали зимние игры 2014 года, однако надо помнить, что Олимпиада пройдет, а газопровод Джубга — Лазаревское — Сочи по-прежнему будет нести тепло и свет в дома жителей Черноморского побережья России. **Т**

Строительство МГ Джубга — Лазаревское — Сочи имеет огромное значение для социально-экономического развития Черноморского побережья Краснодарского края. Ввод нового газопровода позволит обеспечить надежное и бесперебойное газоснабжение курортной зоны побережья Черного моря, а также улучшить газоснабжение города Сочи



Соединение морской и сухопутной части газопровода в районе Кудепсты

ООО «СП ВИС-МОС»: первопроходцы горизонтально-направленного бурения

ООО «СП ВИС-МОС» работает на рынке горизонтально-направленного бурения (ГНБ) 17 лет, является первым предприятием, применившим метод ГНБ на территории России, и все годы специализируется только в этом направлении. Из 89 регионов России география деятельности компании охватывает 57. Специалисты общества работали также и за рубежом: в Германии, Греции, Индии, Казахстане, Судане. О преимуществах метода ГНБ и участии компании в международных проектах мы беседуем с генеральным директором ООО «СП ВИС-МОС» Александром МАЙЕРОМ.

? Александр Александрович, ваша компания участвовала в реализации проектов «Голубой поток», «Северный поток», Джубга — Лазаревское — Сочи и многих других. Метод ГНБ настолько востребованный?

— Начнем с того, что метод горизонтально-направленного бурения современен, технологичен и уникален, так как позволяет решить сразу несколько основных проблем при сооружении магистральных нефте- и газопроводов, а именно, снизить влияние на окружающую среду при строительстве сетей, минимизировать затраты на содержание магистральных сетей и свести к нулю риск возникновения аварийных ситуаций в процессе эксплуатации трубопроводов. И, что крайне важно для заказчика, оптимизировать финансовые и временные затраты на строительство крупных энергетических сетей, а также уйти от бесконечных согласований с природоохранными организациями. Если же говорить о городских условиях, то и здесь целесообразность применения метода ГНБ более чем очевидна. Нетронутые асфальт и рельсовые пути, сохраненный ландшафт местности, бесперебойное движение транспорта и минимум земельных работ уже оценили городские администрации многих регионов. Таким образом, совпадение преимуществ метода с интересами заказчиков и приводит к высокой востребованности технологии.

? То есть потребность в методе существует не только в настоящее время, но и будет в дальнейшем?

— Абсолютно верно, мы смело можем строить стратегические планы. Для России с ее бесконечно растущими сетями нефте- и газопроводов и с учетом того, что, по экспертным оценкам, объем добычи полезных ископаемых к 2030 году превысит в три раза пропускную способность существующих сетей

за счет их 60%-го износа и необходимости замены, потенциал для дальнейшего более широкого применения метода просто огромен. С экологической составляющей ГНБ не сравнятся другие технологии, а для России, страны с таким количеством водных преград, развитой сетью железных и автомобильных дорог, огромным числом природоохранных территорий, это крайне важно.

? Вы очень аргументированно объяснили перспективы для метода ГНБ. А как в свете вышесказанного вы оцениваете перспективы компании «СП ВИС-МОС», ведь конкуренцию никто не отменял?

— Сразу хотел бы отметить, что рынок ГНБ очень изменился за эти годы. Если в период становления метода у заказчиков не было особого выбора, и скорее даже сами заказчики конкурировали между собой за возможность первыми заполучить поставщика услуг ГНБ, то теперь рынок бестраншейных технологий дорос уже до ценовой конкуренции.

? Вы тоже берете ценами?

— Нет, мы берем надежностью. Понятно, что рынок растет, и здесь конкурентный натиск выдержит только сильнейший. На рынке ГНБ сильной считается компания, имеющая высококвалифицированные кадры, большой парк буровых машин с широкими техническими характеристиками, современные компьютерные программы проходки, собственную производственную базу и экспериментальное производство. Все это у нас есть и позволяет работать не только в стандартных для ГНБ условиях, но и расширять границы применения метода. Мы работаем в геологических условиях, ранее не приемлемых для ГНБ. Яркий пример тому — участие в строительстве газопровода Джубга — Лазаревское — Сочи (морской вариант) в рамках увели-

чения производительности, инвестором которого было ОАО «Газпром», генподрядчиком ООО «Стройгазмонтаж», а заказчиком «Питер Газ».

? Расскажите о вкладе вашей компании в реализацию этого проекта, с какими трудностями пришлось столкнуться и как вы их преодолевали.

— Укладка основного магистрального трубопровода шла по морскому дну Черного моря, а ответвления газопровода должны проходить по суше, и технология ГНБ была выбрана как метод, наносящий наименьший вред экологической системе Черноморского побережья. Предстояло преодолеть скальные породы, большие перепады высот, работать в стесненных условиях горной местности, а угол входа составлял от 15° до 23° на разных объектах. Основной же проблемой стало отсутствие выхода на противоположную сторону препятствия, то есть скважина с уложенным в нее газопроводом должна была доходить только до заданной точки морского дна. С учетом всех этих факторов строительство переходов было решено вести необычным для ГНБ способом, то есть не «на себя», а «от себя», с применением доталкивателя труб немецкой фирмы Herrenknecht.

? Ранее вам приходилось сочетать технологию ГНБ с технологией доталкивания?

— Нет. Поэтому период работы на объектах в Сочи стал периодом серьезных технологических инновационных изменений для ООО «СП ВИС-МОС».



Применение метода ГНБ в городских условиях

Хотя мы никогда не стояли на месте и, опираясь как на собственный опыт, так и на передовой мировой опыт в практике применения ГНБ, быстро продвигались вперед, все же работа на строительстве объектов Джубга — Лазаревское — Сочи стала буквально технологическим прорывом как для нашей компании, так и для практики применения ГНБ.

? Все объекты в рамках проекта были сложными?

— Да, но каждый был уникален по своему. При строительстве перехода на участке «Джубга» обнаружилось серьезное отклонение от проектных значений физико-механических свойств грунтов, происходила резкая потеря циркуляции бурового раствора и его поглощение. Буровой раствор не выносил разбуренную породу, возникла угроза заклинивания инструмента. Пришлось проводить дополнительное георадарное обследование участка, после которого выяснилось, что он расположен в зоне обширного разлома с развитой крупномасштабной трещиноватостью. Производились работы по тампонажу скважины, но раствор пропадавал тысячами кубов в разломе. Тогда наши инженеры разработали технологический процесс, который не только позволил избежать безвозвратных потерь раствора, но и обеспечить бесперебойную циркуляцию на основе его повторного использования.

? Трудности были только на этапах бурения скважины?

— Нет, процесс протаскивания трубопровода тоже был очень сложным.

Из-за стесненных условий горной местности не было возможности заранее приготовить и вывесить плет, поэтому монтаж и проталкивание трубопровода оказались многоэтапными. Сварка дюкера происходила на стеллажах непосредственно перед проталкивающим устройством секциями по две трубы, вес каждой секции составлял 11,2 тонны. Соответственно, с каждой приваренной секцией вес плети, которую доталкиватель направлял в скважину, увеличивался в разы, а с учетом угла входа 23° это представляло серьезную угрозу создания аварийной ситуации. Чтобы трубопровод не сорвался, специалистами «СП ВИС-МОС» было разработано специальное удерживающее устройство для фиксации трубы у входа в скважину.



Доталкиватель, участок «Джубга»

? А на участках «Туапсе» и «Новомихайловский» проблемы были аналогичными?

— На данных участках также пришлось столкнуться с трещиноватостью скальных пород и с местными локальными разломами. Но здесь положительные результаты принесла многократная цементация скважины. Подготовка и проталкивание трубопровода на участке «Туапсе» осуществлялись так же, как и на «Джубге», — секционно, с применением удерживающего устройства. А вот на участке «Новомихайловский» топография местности позволила заранее подготовить трубопроводную плет к протаскиванию. Но в связи с тем, что имеющийся у нас доталкиватель был рассчитан на большие диаметры, а здесь на переходе была труба 325 миллиметров, инженеры компании «СП ВИС-МОС» разработали и изготовили доталкиватель для малого диаметра путем модернизации буровой установки.

? Насколько сложен подготовительный период к работам на таких объектах?

— Если говорить о подготовке документации, изучении проектного профиля и геологии, комплектации и перебазировке буровых комплексов, то это моменты наработанные. А вот что касается выбора бурового инструмента и бурового раствора под объект, выходящий за рамки стандартных условий для ГНБ, тут всегда возникают трудности. Что-то в процессе требует замены, доработки. Процесс ГНБ непрерывный, поэтому он должен быть обеспечен всем необходимым в нужном количестве, соответствующего образца, в точное время. Здесь всегда приходится бороться с желанием перестраховаться и желанием не понести ненужных затрат.

Уникальность, как вы понимаете, стоит недорого.

? Как вам удается не просто наладить сотрудничество со столь крупными партнерами, как ОАО «АК «Транснефть», ОАО «Газпром», ОАО «Стройтрансгаз», ОАО «НК «Роснефть», но и перевести его на постоянную основу?

— Мы строим переходы с соблюдением всех проектных параметров и сроков. А добиваемся этого за счет высокой профессиональной и технической составляющей, персональной ответственности каждого сотрудника за вверенный объем работы, строгого соблюдения технологического процесса и в то же время умения брать на себя риски, творчески подходить к их минимизации.

? То есть творческий подход позволяет совершенствовать стандартный производственный цикл?

— В основу нашей работы действительно заложен классический для ГНБ производственный процесс, но его составляющие таковы, что дают простор для постоянного развития, предоставляется возможность преодолеть очередную высоту и тут же увидеть результат, а это дорогого стоит. Говорят, сложно жить в эпоху перемен, а мы к ним стремимся, потому что они открывают перед нами и нашими заказчиками новые возможности и большие перспективы. **Р**



ООО «СП ВИС-МОС»

432008 г. Ульяновск,

ул. Пожарского, 2

Тел.: (8422) 34-22-44, 61-36-76

Факсы: 34-22-45, 34-15-95

E-mail: info@vis-mos.ru, www.vis-mos.ru

ОАО «ГНИНГИ»: обеспечение безопасности освоения энергоресурсов Мирового океана

Важное место в формировании научно-технической и инновационной политики обеспечения безопасности мореплавания — составной части комплекса мер безопасности морской деятельности, связанных с особенностями водной стихии, — занимает разработка технологических инноваций в области навигационно-гидрографического обеспечения (НГО) морской деятельности. В соответствии с российским законодательством закреплённая форма полномочий в данной области осуществляется Министерством обороны РФ.

На протяжении длительного времени Государственный научно-исследовательский навигационно-гидрографический институт (ГНИНГИ) являлся структурным подразделением Министерства обороны, обеспечивая комплексное решение задач навигационно-гидрографического обеспечения оборонной и экономической деятельности государства на море. В настоящее время он превратился в крупную научно-исследовательскую организацию России, осуществив диверсификацию своей деятельности. Указом Президента РФ от 15.09.2008 №1359 ГНИНГИ преобразован в открытое акционерное общество с включением в состав ОАО «Оборонсервис».

Сегодня роль и место Института в системе НГО морской деятельности РФ определяется тем, что он является единственным уникальным научно-исследовательским учреждением в стране, которое Постановлением Правительства Российской Федерации №711 от 19 июня 1994 года определено «головной научно-исследовательской организацией, ответственной за обоснование и разработку технической политики в области навигации, гидрографии, морской картографии, океанографического обеспечения обороны и экономики страны».

Легитимность создаваемой институтом научно-технической продукции подтверждена всеми необходимыми лицензиями и сертификатами.



Ледовая проводка НИС «Академик Федоров» (проект ВГКШ)

Инновационные технологии

В основе конкурентных преимуществ института лежат применяемые инновационные технологии — результат собственных разработок, реализация научного-технического потенциала и конверсионных возможностей предприятия.

Более половины работ института направлены на обеспечение экономической деятельности на море и охватывают следующие основные направления:

- навигационно-гидрографическое обеспечение проектов обустройства морских нефтегазовых месторождений, развитие прибрежно-портовой инфраструктуры и транспортных линий, в частности проектов «Голубой поток», «Северный поток», «Сахалин-1, -2, -3, -5», Приразломное нефтяное месторождение, Штокмановское газоконденсатное месторождение и др.;
- обоснование крупных систем транспортировки углеводородов (танкерных, трубопроводных, на базе LNG и PNG-технологий) с учетом рисков, обусловленных природно-климатическими и навигационно-гидрографическими условиями, техногенными и военными угрозами;
- обоснование внешней границы континентального шельфа на основе комплексного анализа батиметрических, геологических и геоморфологических данных;
- совершенствование нормативной базы обеспечения безопасности морской



Сергей АЛЕКСЕЕВ, доктор технических наук, профессор, генеральный директор ОАО «ГНИНГИ»

деятельности и создание комплексной системы обеспечения безопасности изучения и освоения минерально-сырьевых ресурсов континентального шельфа РФ.

В соответствии с «Основами государственной политики Российской Федерации в Арктике на период до 2020 года и дальнейшую перспективу» для обеспечения разграничения морских пространств Институт, который определен головной научной организацией в Минобороны России по решению проблемы внешней границы континентального шельфа (ВГКШ), осуществляется проведение гидрографических и геофизических исследований в Арктике в интересах определения ВГКШ Российской Федерации за пределами 200-мильной исключительной экономической зоны. Данные мероприятия входят в число важнейших задач в области навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности в арктических районах. Научным руководителем работ является доктор технических наук, профессор И. Ф. ГЛУМОВ.

В 2010 году в рамках Государственного контракта ГНИНГИ с Федеральным агентством по недропользованию (руководитель агентства А. А. ЛЕДОВСКИХ)

в центральной части Северного Ледовитого океана Институтом был выполнен полный объем необходимой съемки рельефа дна. В 2011 году в исследуемом районе начато проведение комплексных геофизических работ методом отраженных волн (МОВ-ОГТ) на исследовательском судне с проводкой атомным ледоколом.

В период с 2003 года по настоящее время в рамках меморандума о международном сотрудничестве Российской академии наук и Национальной администрации по океану и атмосфере (NOAA) США Институт проводит комплекс морских научных исследований, касающихся изменений климата, в Восточно-Сибирском, Беринговом, Чукотском морях и море Бофорта. Исследования ведутся по долговременной российско-американской программе изучения Арктики RUSALCA (Joint Russian-American Long-term Census of the Arctic).

Нефтегазовые проекты

Институт активно участвует в нефтегазовых проектах по освоению российского шельфа путем выполнения работ по их навигационно-гидрографическому обеспечению, решает важнейшие задачи по обеспечению качественного уровня проектирования морских объектов нефтегазового комплекса России по заказам таких крупных компаний, как ОАО «Газпром», ОАО «Роснефть», ExxonMobil, Sakhalin Energy, Shtokman Development AG и других.

Масштабные экономические проекты и долгосрочное стратегическое партнерство с ведущими энергетическими компаниями — важный механизм формирования инновационного потенциала развития НГО морской деятельности.

Исходя из сферы ведения Минобороны в области морской деятельности и приоритетных научно-технических проблем, стоящих перед ОАО «Газпром», в период 2003—2010 годов было организовано сотрудничество ВМФ и ОАО «Газпром», проводимое в рамках реализации соответствующих планов совместной деятельности.

Выполнение мероприятий в рамках Планов совместной деятельности было направлено на расширение районов освоения морских нефтегазовых месторождений, в том числе с суровыми климатическими условиями, сокращение транспортных издержек, повышение уровня безопасности морской деятельности, включая снижение рисков, угрожающих жизни и здоровью людей, и нанесение материального ущерба объектам.

В рамках выполнения Планов получены следующие наиболее значимые результаты:

- на основании взаимодействия с ВМФ обеспечен благоприятный оперативный режим строительства объектов проекта «Северный поток» в бывших опасных от мин районах. Организовано взаимодействие с органами и структурами ВМФ для реализации предложений по навигационно-гидрографическому

обеспечению приоритетных проектов освоения нефтегазовых месторождений континентального шельфа;

- на основании использования базового опыта и практики ВМФ, научно-технического ресурса специализированных учреждений и организаций ВМФ разработаны организационные основы навигационно-гидрографического обеспечения, аварийно-спасательного обеспечения и ледового менеджмента морских объектов разведки, добычи и транспортировки углеводородов, а также ряд специализированных нормативных документов Системы стандартизации ОАО «Газпром» по вопросам безопасности;
- на основе потенциала технологий «двойного» назначения разработан ряд технологических инноваций — оригинальных технических решений в области ледового менеджмента и спасания персонала объектов обустройства морских нефтегазовых месторождений, которые заявлены для получения соответствующих патентов.

В настоящее время проведение совместной деятельности организаций Минобороны и крупнейших нефтяных и газовых компаний продолжает оставаться актуальным.

Институт проводит обширные исследования в области навигационно-гидрографического обеспечения морской деятельности, изучения Мирового океана, создания современного оборудования и технологий, осуществляет инновационные разработки в интересах строительства морских объектов нефтегазовых месторождений на Арктическом шельфе.

— Хочу поблагодарить наших заказчиков и партнеров за доверие к Институту и выразить готовность к дальнейшему активному и плодотворному сотрудничеству. В преддверии профессионального праздника поздравляю всех ветеранов и работников нефтяной и газовой промышленности Российской Федерации с этим событием, — говорит доктор технических наук, профессор, генеральный директор ОАО «ГНИНГИ» Сергей АЛЕКСЕЕВ. 



ОАО «ГНИНГИ»

199106 Санкт-Петербург, Кожевенная линия, 41

Тел. (812) 322-21-13, факс (812) 322-33-19

E-mail: mail@gningi.ru, www.gningi.ru



Морские научные исследования по российско-американской программе «Русалка»

РЕСО: инженерные изыскания МГ Сахалин — Хабаровск — Владивосток

За плечами ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» (РЕСО) 13 лет успешной работы в области инженерно-геологических, инженерно-геофизических и геотехнических услуг. Среди постоянных заказчиков отечественные и иностранные предприятия нефтегазовой отрасли — «Газпром», «Эксон Нефтегаз Лимитед», «Сахалин Энерджи Инвестмент Компани Лтд.», «Шлюмберге», «Роснефть», «ВНИПИгаздобыча», «Газфлот», «Питер Газ» и другие. ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» в преддверии пуска в эксплуатацию магистрального газопровода Сахалин — Хабаровск — Владивосток демонстрирует свой опыт работы с заказчиком изысканий ООО «Питер Газ».



СПБУ 32-6 в проливе Невельского

Совместная работа ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» и ООО «Питер Газ» началась в 2008 году, когда предприятие получило заказ на один из самых важных объектов газификации Дальнего Востока — сооружение МГ Сахалин — Хабаровск — Владивосток.

Переход через пролив Невельского

Первым этапом было выполнение комплекса геофизических и инженерно-геологических работ с целью последующего проектирования газопровода. Здесь объектом изучения стала трасса МГ через пролив Невельского (мыс Уанги — мыс Каменный) и береговое примыкание на мысе Уанги (остров Сахалин). На стадии проектирования проводилось комплексное изучение природных и техногенных условий территории трассы и площадок линейных сооружений магистрального газопровода в объеме, достаточном для обоснования проектных решений по инженерной защите территории и сооружений от опасных геологических и инженерно-геологических процессов.

Затем в 2009 году специалисты ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» приступили к подготовке рабочей

документации по этому проекту. Перед ними стояла четкая цель — детализировать инженерно-геологический разрез, уточнить физико-механические свойства и динамическую устойчивость грунтов в проливе Невельского с помощью статического зондирования в 31 точке. В результате была выполнена корректировка границ инженерно-геологических элементов и получены необходимые данные для оценки потенциала разжижаемости.

Для выполнения работ на стадии РД ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» нужно было собственными силами изготовить самоподъемную буровую платформу (СПБУ 32-6). Она позволяет проводить инженерно-геологическое бурение и статическое зондирование грунтов при глубине моря до шести метров и буксируется из точки в точку катером. На базе компании в г. Южно-Сахалинске СПБУ 32-6 разобрали на составляющие, погрузили на пять длинномерных машин и доставили в поселок Погиби. На месте собрали платформу и отбуксировали ее в район проведения работ. Кроме платформы пришлось брать с собой большой комплект запасных частей, топливо, питание, кран, вездеход, лодки, катера, связь и другое. Также надо учесть, что поселок Погиби удален от всех населенных пунктов Сахалина, подъездные пути к нему отсутствуют, поэтому дорога до места работ заняла более недели.

Обустройство Кириного ГКМ

В рамках проекта «Обустройство Кириного ГКМ» ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» выполнило комплекс морских геофизических и инженерно-геологических работ с целью получения данных об особенностях строения и свойствах грунтового основания. Эти данные необходимы для принятия

решений проектирования подводного добычного комплекса Кириного газоконденсатного месторождения (КГМ). Объектом изучения являлась трасса трубопровода КГМ-берег и площадь внутрипромыслового участка.

Морские инженерные изыскания включали в себя:

- бурение инженерно-геологических скважин; выполнение гидроударного прободобора, описание керна; полевые лабораторные исследования грунтов, выполнение статического зондирования грунтов на участке пересечения береговой линии;
- гидролокация бокового обзора, сейсмоакустическое профилирование, сейсмическая съемка высокого разрешения.

Во время реализации масштабного проекта РЕСО в большинстве своем опиралось на собственные силы: технические средства, оборудование и специалистов. Выполнение проекта оказалось сложным с технической стороны. Для выполнения проекта были задействованы различные суда ИС «Диабаз», НИС «Искатель-4», НИС «Искатель-5», плавучие буровые установки разных модификаций, катера, тяжелая техника. Для выполнения определенных работ привлекались иностранные специалисты компании «Фугро».

Большую помощь в реализации проекта оказывали представители ООО «Питер Газ». В процессе выполнения работ специалисты компании «Питер Газ» совместно с сотрудниками ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания» обсуждали особенности предстоящей работы.

По итогам работы ООО «Питер Газ» отметило, что определенно намерено продолжать сотрудничество с ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания», а также рекомендовать компанию для дальнейших работ по объектам ОАО «Газпром» на Дальнем Востоке России. ■



ЗАО «Тихоокеанская инжиниринговая компания»
693004 г. Южно-Сахалинск,
пр. Мира, 426
Тел.: (4242) 75-12-92, 55-23-79
Факсы: 73-82-01, 46-69-69
E-mail: peco@sakhalin.ru
www.pecoltd.ru

Научный мониторинг акваторий РФ

Федеральное государственное унитарное предприятие Всероссийский научно-исследовательский институт рыбного хозяйства и океанографии (ФГУП «ВНИРО») — головная научно-исследовательская организация Росрыболовства — была основана более 70 лет назад. Главная задача института заключается в создании современных научных основ развития российского рыболовства и защите его интересов на межведомственном и международном уровнях.

Научная деятельность ВНИРО направлена на изучение абиотических и биотических условий среды обитания промысловых организмов, оценку биологической и промысловой продуктивности водоемов, выявление закономерностей распределения и воспроизводства гидробионтов, прогноз допустимого улова (ОДУ), развитие мари- и аквакультуры.

В последние 10—15 лет, в связи с широкомасштабным освоением нефтегазовых месторождений на шельфе морей России, институт особое внимание уделяет природоохранным исследованиям. В области экологических и эколого-токсикологических исследований водных объектов активную деятельность ведет Отдел экологических основ изучения биопродуктивности гидросферы. Токсикологические работы ФГУП «ВНИРО» направлены на разработку рыбохозяйственных нормативов (ПДК) компонентов буровых растворов (разработано более 100 нормативов), используемых на северных, дальневосточных, южных морях России.

Крупные проекты ВНИРО

В настоящее время в рамках программы сотрудничества России и Европейского Союза (ЕС) по гармонизации экологических стандартов, определяющих показатели среды обитания водных биологических ресурсов России и стран ЕС, Отделом экологических основ подготовлены проекты национальных стандартов по биотестированию качества водной среды водоемов, которые начнут действовать с 1 января 2012 года.

Большая работа в институте проводится по согласованию Лицензионных соглашений на право пользования месторождениями на акватории морей, запросов на проведение инженерно-геологических изысканий и промышленных работ на лицензионных участках.

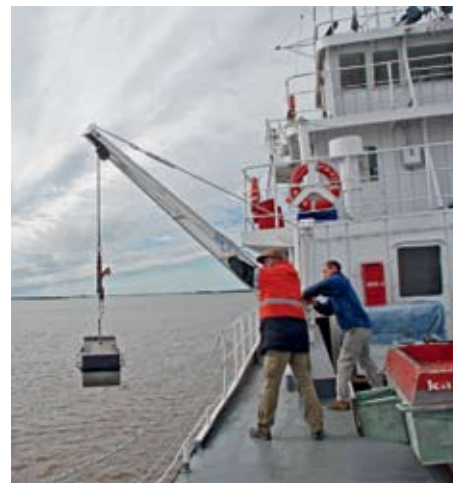
Специалисты ВНИРО принимают участие в разработке рыбохозяйствен-

ных разделов ОВОС (расчет ущерба водным биоресурсам и расчет компенсаций на осуществление мероприятий, предотвращающих данный ущерб при бурении разведочных скважин, прокладке магистральных трубопроводов, проведении сейсморазведочных работ на акваториях морских шельфов и других хозяйственных работ).

Институт выполняет экосистемные исследования в районах разведки углеводородов на шельфах российских морей по Программам фоновых эколого-рыбохозяйственного мониторинга, участвует в разработке таких программ: шельф северо-восточного Сахалина (2002—2003 годы); районы Обского, Каменномысское-море и Северо-Каменномысского лицензионных участков ООО «Газпром» в Обской губе Карского моря (2006—2009 годы); район Долгинского нефтяного месторождения в Печорском море — 2006 год. На протяжении четырех лет по «Программе многолетнего экологического мониторинга прибрежной зоны Кольского полуострова (Баренцева и Белого морей)» институт проводил комплексное обследование 16 полигонов, включая водозапасные гидробиологические съемки в летне-осенний период 2002—2003 годов.

Для компании ООО «Питер Газ» в 2008 году институтом разрабатывалась «Программа эколого-рыбохозяйственного исследования для разработки ТЭО (проект) освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения» (договор с ЗАО «ИЭЦ «Эконефтегаз»). Неоднократно проводились консультации для сотрудников ООО «Питер Газ» по вопросам применения методики оценки ущерба водным биоресурсам при подготовке проектных материалов к согласованию в Росрыболовстве и рассмотрению их Государственной экологической экспертизой.

По проблемам освоения месторождений углеводородов на морском шельфе в издательстве ВНИРО вышли моногра-



Отбор пробы грунта в рамках экосистемного мониторинга. Обская губа, август 2010 года

фии, в которых обобщен накопленный опыт исследований в России и за рубежом: «Экологические проблемы освоения нефтегазовых ресурсов морского шельфа», «Нефть и экология континентального шельфа», «Нефтяные разливы и их воздействие на морскую среду и биоресурсы». Монографии получили широкое распространение и признание работников различных профилей — экологического, природоохранного, а также специалистов нефтегазовой отрасли.

Таким образом, ФГУП «ВНИРО» накоплен огромный опыт по выполнению эколого-рыбохозяйственных работ, связанных с освоением углеводородных ресурсов шельфа морей России. Институт готов в дальнейшем сотрудничать с нефтегазовыми компаниями. И в преддверии профессионального праздника коллектив ФГУП «ВНИРО» поздравляет всех работников газовой и нефтяной промышленности с этим событием. Желаем труженикам, профессия которых полна испытаний, благополучия и новых высот.



ФГУП «ВНИРО»

107140 Москва, ул. Верхняя Красносельская, 17

Тел.: (499) 264-93-87, 264-90-98

E-mail: vniro@vniro.ru, toxic@vniro.ru

www.vniro.ru

ГК ПМСОФТ внедряет информационные системы управления проектами

Соблюдение сроков и стоимости, повышение качества, минимизация рисков и избежание штрафных санкций — все это становится возможным благодаря последовательному применению проектных подходов. Начиная с простых инструментов для календарно-сетевого планирования, предназначенных для определения критического пути проекта и определения его прогресса по Методике освоенного объема, заканчивая расчетами оптимального портфеля проектов предприятия, системы управления проектами становятся обязательной частью корпоративных информационных систем предприятий нефтегазовой отрасли.

Группа компаний ПМСОФТ является премьер-партнером компании Oracle и предлагает российским предприятиям услуги и программные продукты для построения информационных систем управления проектами (ИСУП) на базе ПО Oracle Primavera и программных продуктов собственной разработки, поддерживающих ERP-процессы проектного управления — поставки, контрактацию, бюджетирование, актуализацию факта выполняемых работ, формирование отчетов в стандартах предприятия, OLAP и другие. Значительная доля проектов ПМСОФТ приходится на нефтегазовую отрасль, поскольку ПО Primavera в этой отрасли де-факто и де-юре стало стандартом автоматизации процессов управления проектами, программами и их портфелями, который поддерживают в крупнейших компаниях всего мира. Большинство западных нефтегазовых предприятий, приходя на рынок стран СНГ и Балтии, требуют от своих партнеров и подрядчиков применения современных методов и средств управления проектами, базирующихся на таком инструментарии как Primavera или Primavera в сочетании с MSP и SAP.

Внедрение КИСУП в ООО «Питер Газ»

В настоящее время ГК ПМСОФТ реализует два комплексных проекта для нефтегазовой сферы, позволяющих решать задачи управления крупными инвестиционными программами.

Так, в июне 2010 года специалисты Департамента проектных решений и технологий ГК ПМСОФТ приступили к внедрению Корпоративной информационной системы управления проектами (КИСУП) ООО «Питер Газ», охватывающей как функции управления инвестиционными проектами, так и

управление проектно-изыскательскими работами. ООО «Питер Газ» (партнер ОАО «Газпром») выступает в роли заказчика в проекте «Расширение единой системы газоснабжения для подачи газа в газопровод «Южный поток». КИСУП призвана выстроить взаимодействие с подрядчиками в интересах Инвестора в лице ОАО «Газпром», в частности за счет использования многоуровневых календарно-сетевых графиков, специализированных и автоматически формируемых регулярных отчетов для поддержки принятия решений и контроля прогресса по проектам, системы контроля исполнения поручений и так далее.

В рамках проекта создания КИСУП разработана информационная модель взаимодействия участников проектов, настроены подсистемы для ведения комплексного графика инвестиционного проекта, планирования и контроля графиков капитального строительства; на проектном портале созданы рабочие области по проектам, обеспечивающие удобную совместную работу сотрудников, настроена подсистема ведения протоколов совещаний и контроля исполнения поручений. Завершение внедрения системы планируется в 2012 году.

Создание портала для ООО «Газпром добыча Надым»

В первом квартале 2008 года стартовал проект создания информационного портала ООО «Газпром добыча Надым». Его главная задача — обеспечение рациональной системы разработки Медвежьего, Юбилейного и Ямсовейского месторождений, качественной подготовки к обустройству Бованенковского, Харасавейского и Новопортовского месторождений.



В условиях территориальной распределенности участников проекта (инвестора, заказчика, проектных и строительных организаций) возникают и не всегда своевременно и правильно решаются проблемы координации, оперативного обмена информацией между участниками. В этой ситуации информационно-аналитический портал стал очередным этапом реализации общей стратегии информатизации и организационной поддержки проекта, решающим, в частности, такую важную задачу, как создание единого информационного пространства в интересах более эффективной работы участников проектов. В основе корпоративной системы управления проектами лежит календарно-сетевое планирование на базе ПО Primavera: с помощью графиков определяются сроки, синхронизируются потоки работ различных подрядчиков (проектировщиков, поставщиков, строительных организаций), производится распределение объемов работ и так далее. Основной целью разработки и внедрения portalного решения было создание доступного интерфейса, консолидирующего данные из различных информационных источников организации. Летом 2008-го решение было запущено в опытную эксплуатацию, а с октября того же года информационный портал проекта функционирует в рабочем режиме. ■

PM®

Группа компаний ПМСОФТ

ЗАО «ПМСОФТ»

119991 Москва, ул. Большая Полянка, 44/2

Тел.: (495) 232-11-00, факс (499) 238-10-98

E-mail: pmssoft@pmssoft.ru, www.pmssoft.ru

Международная
специализированная выставка

Нефтедобыча. Нефтепереработка. Химия

- ◆ Геология и геофизика нефтегазодобычи
- ◆ Бурение скважин. Нефтегазодобыча
- ◆ Хранение и переработка нефтегазового сырья
- ◆ Системы транспортировки нефтегазовых продуктов
- ◆ Оборудование и технологии для нефтедобывающей, нефтеперерабатывающей и химической промышленности
- ◆ Химические материалы, процессы и аппараты для нефтехимического производства
- ◆ Промышленная безопасность и экология нефтехимической и нефтегазовой промышленности

Самара, ул. Мичурина, 23А
тел.: (846) 279-07-08
www.gasoil-expo.ru



«Газпром добыча Надым»: 2011 год — юбилейный

История газовой отрасли на Крайнем Севере страны во многом связана с деятельностью ООО «Газпром добыча Надым», которое в 2011 году отмечает свое сорокалетие и сегодня находится на пороге нового этапа развития — осваиваются месторождения полуострова Ямал. Первое на очереди — Бованенковское.



Сергей МЕНЬШИКОВ,
генеральный директор
ООО «Газпром добыча
Надым»

Сегодня ООО «Газпром добыча Надым» является одним из ведущих газодобывающих предприятий России, обладает колоссальным опытом и надежной деловой репутацией

Открытие, обустройство и разработка крупнейшего на Крайнем Севере газового месторождения — Медвежьего — это значимый период в развитии газовой отрасли региона. В мае 1967 года на скважине Р-2 был получен мощный газовый фонтан. Обустройство проходило в труднейших условиях. В то время не было ни мирового, ни отечественного опыта освоения подобных газовых гигантов. Первый промысел на Медвежьем месторождении ввели за шесть месяцев. В ноябре 1971 года по первым зимникам начали доставлять оборудование, а в мае 1972-го страна уже получила первый газ.

Первого декабря 1971 года было создано Надымское газопромысловое управление. Именно с этой даты началась история ООО «Надымгазпром», ставшего впоследствии градообразующим предприятием для Надыма и поселка Пангоды. С 1 февраля 2008 года в соответствии с решением ОАО «Газпром» о едином фирменном стиле общество переименовано в «Газпром добыча Надым».

ООО «Газпром добыча Надым» сегодня — это современное, многоотраслевое предприятие. В его состав входят 14 филиалов. Наряду с газодобывающими управлениями действуют специализированные подразделения технологической связи, транспорта, снабжения, ремонта и выпуска нестандартного оборудования, медико-санитарного обеспечения, культурного обслуживания и сервиса.

Лица компании

Первым генеральным директором «Надымгазпрома» — с 1971-го по 1986 год — был Владислав СТРИЖОВ. Под его руководством осуществлены первые десантные выходы на Уренгой и Ямбург, которые стали отправной точкой развития современных крупнейших месторождений ОАО «Газпром» — Уренгойского и Ямбургского. Владислава СТРИЖОВА на посту сменил Валерий РЕМИЗОВ, управлявший предприятием шесть лет. С 1993 года предприятие возглавлял Леонид ЧУГУНОВ (сейчас начальник Департамента по управлению проектами ОАО «Газпром»), с 1998 года, девять лет, — Виктор КОНОНОВ, затем Олег АКСЮТИН (сейчас он является членом Правления ОАО «Газпром», начальником Департамента по транспортировке, подземному хранению и

использованию газа). С октября 2008 года и по сегодняшний день ООО «Газпром добыча Надым» возглавляет Сергей МЕНЬШИКОВ.

В настоящее время на предприятии работают более 8,7 тысячи человек. Каждый второй работник имеет высшее или среднее профессиональное образование. В вузах и средних профессиональных учебных заведениях обучаются свыше 500 работников, из них в газодобыче занято 190 человек. В штате компании 19 кандидатов наук и четыре доктора наук.

Главные месторождения

По объему добычи углеводородного сырья ООО «Газпром добыча Надым» входит в число крупнейших газодобывающих компаний ОАО «Газпром». Ежегодно общество добывает более 55 миллиардов кубометров природного газа.

Основной объем добычи голубого топлива сегодня дают три месторождения: Медвежье, Юбилейное, Ямсовейское.

Разработка Медвежьего месторождения ведется с 1972 года и сейчас находится на заключительном этапе. С начала эксплуатации, которую осуществляет Медвежинское газопромысловое управление, отобрано свыше 1,8 триллиона кубометров газа, или 79% от утвержденных запасов. В 2010 году из месторождения девятью газовыми промыслами добыто свыше 14 миллиардов кубометров топлива. Для поддержания проектного уровня отбора газа с Медвежьего проводится комплекс работ по реконструкции газопромысловых объектов.

Юбилейное месторождение введено в разработку в 1992 году. С этого времени извлечено 288 миллиардов кубометров газа, или 55% от



Ямсовейский газовый промысел

утвержденных запасов. Действующий фонд скважин — 101. Среднегодовая добыча в 2010 году составила около двадцати миллиардов кубометров углеводородного сырья. В 2013 году планируется начать работы по расширению газосборной сети Южно-Юбилейной площади, бурению и подключению четырех дополнительных скважин.

Самое молодое из месторождений ООО «Газпром добыча Надым» — Ямсовейское НГКМ. Оно введено в разработку в 1997 году. Промысел — один из самых крупных в России по суточной добыче природного газа и уникальный по проектным и инженерным решениям. С начала эксплуатации отобрано 279 миллиардов кубометров газа, или 47% от утвержденных запасов. На Ямсовейском нефтегазоконденсатном месторождении функционирует 107 скважин с суммарной суточной добычей свыше 60 миллионов кубометров природного газа, в среднем за год из недр извлекается около 22 миллиардов кубометров топлива. В 2010 году введена в разработку Ярейская площадь с годовым объемом добычи голубого топлива свыше миллиарда кубометров. Это позволит поддерживать достигнутый уровень отбора газа с месторождения.

Добычу и подготовку к транспортировке природного газа на Ямсовейском, а также на Юбилейном месторождениях осуществляет Надымское нефтегазодобывающее управление.

Освоение полуострова Ямал

Ямал в XXI веке станет ведущим регионом в мире по добыче углеводородов.

— Свое будущее мы связываем с освоением месторождений полуострова Ямал, таких как Бованенковское нефтегазоконденсатное и Харасавэйское газоконденсатное. Для проектирования разработки сеноман-аптских залежей Бованенковского НГКМ приняты запасы газа в объеме около 3,5 триллиона кубометров, — рассказывает Сергей МЕНЬШИКОВ, генеральный директор ООО «Газпром добыча Надым». — Проект разработки Бованенковского месторождения рассчитан на 28 лет. За это время из залежей будет извлечено около 2,5 триллиона кубометров газа и 1,6 миллиона тонн газового конденсата. Планируется, что на максимальную мощность месторождение будет выведено в 2017 году, при этом ежегодная добыча газа составит 115 миллиардов кубометров в год, а добыча газового конденсата — 97,7 тысячи тонн.

Всего в рамках реализации проекта «Обустройство сеноман-аптских залежей Бованенковского НГКМ» планируется ввести в эксплуатацию 775 газовых и газоконденсатных скважин, три УКПГ, 12 дожимных компрессорных станций, объекты соответствующей инфраструктуры и жизнеобеспечения.

Харасавэйское ГМК передано на баланс общества в июне 1994 года. Запасы голубого топлива

составляют около 1,3 триллиона кубометров, а газового конденсата — свыше 317 тысяч тонн. Но в связи с рассмотрением вопроса комплексного освоения месторождения (суша + морская часть) разработка проекта обустройства Харасавэя временно приостановлена.

Ввиду возросших требований российского и международного законодательства к охране окружающей среды ООО «Газпром добыча Надым» придает большое значение обеспечению природоохранной деятельности. В целях предотвращения наиболее характерных экологических нарушений при строительстве в обществе организован и осуществляется производственный экологический контроль. Регулярно проводятся проверки подрядных организаций на предмет соблюдения ими природоохранных норм и правил.

Развивая регион и сохраняя традиции

В 2010 году между ООО «Газпром добыча Надым» и правительством ЯНАО был заключен договор на осуществление компенсационных выплат в связи с деятельностью по освоению природных ресурсов на территории округа. Общая сумма компенсационных выплат по данному договору составила около 7,5 миллиарда рублей. Из них на природоохранные мероприятия выделено свыше 1,3 миллиарда рублей. Остальные средства направлены на строительство жилья, объектов социальной инфраструктуры, перерабатывающих производств для традиционных отраслей сельского хозяйства на территории ЯНАО.

Взаимодействие ООО «Газпром добыча Надым» с органами власти не ограничивается оказанием материальной помощи. Важное направление сотрудничества — сохранение традиционного уклада жизни ненцев, ведущих кочевой образ жизни. Для обеспечения указанной деятельности создана рабочая группа «Ямал». В ее состав входят представители ООО «Газпром добыча Надым», администрации ЯНАО, администрации Ямалского района и общественных организаций коренных малочисленных народов Севера. **Г**

По объему добычи углеводородного сырья ООО «Газпром добыча Надым» входит в число крупнейших газодобывающих компаний ОАО «Газпром». Предприятие ежегодно добывает более 55 миллиардов кубометров природного газа. За 40 лет работы общество извлекло почти 2,5 триллиона кубометров газа



Бованенковское нефтегазоконденсатное месторождение



Обустройство Бованенковского НГКМ

Саратов — Надым: газовое партнерство

ОАО «ВНИПИгаздобыча» — ведущая проектно-изыскательская организация газодобывающего комплекса России, выполняющая полный комплекс проектно-изыскательских, геологических, научно-исследовательских работ для строительства новых, расширения, реконструкции и технического перевооружения действующих объектов газовой отрасли. Осуществляет авторское сопровождение запроектированных объектов на всех этапах их жизненного цикла. Являясь дочерним акционерным обществом ОАО «Газпром», более 90% объемов работ выполняет по заказам этого крупного холдинга.

Что общего может быть между предприятиями, которые разделяют более 3 000 километров, такими как ОАО «ВНИПИгаздобыча» и ООО «Газпром добыча Надым»? Многолетнее сотрудничество над важнейшими газовыми проектами современности. И еще — 40-летний юбилей. Необходимо оговориться, что история саратовского проектного института уже перешагнула за шестое десятилетие. Сорок лет в этом году исполняется лишь современному названию предприятия — в 1971-м институт получил свое нынешнее имя. Изменения в названии отражали изменения в масштабах и географии работы ВНИПИгаздобычи, поскольку к этому времени институт выполнял проекты, реализуемые не только в Поволжье, но и на территориях европейской части России, Средней Азии, Афганистана. Уже в 60-е годы саратовские проектировщики создавали проекты для объектов Западной Сибири, разрабатывая документацию для обустройства Березовского месторождения. В 1972 году институт начал работу по освоению гигантского месторождения Западной Сибири — Уренгойского. Этот опыт, полученные знания об особенностях региона, разработанные

технические решения стали основой для сотрудничества ОАО «ВНИПИгаздобыча» с первым газодобывающим предприятием севера Западной Сибири — ООО «Газпром добыча Надым».

Обустройство Юбилейного НГКМ

Первым объектом совместной разработки для двух предприятий стало Юбилейное месторождение, расположенное юго-западнее города Новый Уренгой. К разработке проекта обустройства промысла ОАО «ВНИПИгаздобыча» приступило в конце 80-х годов. По проектам института на месторождении были построены и введены в эксплуатацию газосборная сеть, установка комплексной подготовки газа производительностью 21 миллиард кубометров в год, газопроводы подключения, объекты инженерного обеспечения, такие как электростанция собственных нужд, канализационно-очистные сооружения, водозабор и др. В 1992 году на Юбилейном началась добыча газа, но совместная работа ОАО «ВНИПИгаздобыча» и ООО «Газпром добыча Надым» по его освоению не прервалась.

Как рассказал главный инженер проектов ОАО «ВНИПИгаздобыча» Алексей ЖЕЛТОВ, в начале XXI века проектировщикам пришлось решать вопросы поддержания технологического режима установки осушки газа и обеспечения подачи газа с Юбилейного месторождения в систему магистральных газопроводов в период падения пластового давления. Для этого были запроектированы и построены две дожимные компрессорные станции (ДКС). Первая очередь ДКС была введена в эксплуатацию в декабре 2003 года, вторая — в декабре 2007-го. В этом же году саратовские специалисты приступили к разработке проекта реконструкции и технического перевооружения действующих объектов Юбилейного НГКМ. На 2011 год запланировано начало строительных работ в рамках реализации проекта.

Другим направлением деятельности ОАО «ВНИПИгаздобыча» является разработка проекта обустройства Юбилейного НГКМ. Новый проект предусматривает освоение более глубоких, валанжинских, залежей голубого топлива и увеличение общей производительности месторождения до 22,75 миллиарда кубометров газа. Особенностью работы над проектом обустройства стало внедрение установки подготовки стабильного конденсата. Как отмечают разработчики, на технологически простой малоагрегатной установке удалось достичь такого уровня КПД, который ранее не реализовывался ни на одном другом месторождении.

В этом году будет начато бурение скважин и отсыпка площадок под строительство новых объектов.

Мегапроект «Ямал»

Но главным объектом совместной работы ОАО «ВНИПИгаздобыча» и ООО «Газпром добыча Надым» является мегапроект «Ямал». Тесное сотрудничество двух компаний над его реализацией началось в 2002 году, когда по приказу ОАО «Газпром» саратовский проектный институт был определен генеральным проектировщиком по разработке проектной и проектной документации по обустройству Бованенковского и Харасвэйского месторождений полуострова. ОАО «ВНИПИгаздобыча» сразу же приступило к выполнению проектно-исследовательских работ по первоочередным объектам инженерного и транспортного обеспечения промысла. По воспоминаниям ведущего главного инженера проекта Галины ЖИР, отношения с заказчиком «Газпром добыча Надым» на первом этапе были непростыми, доверие к новому генпроектировщику пришло не сразу. Саратовским специалистам пришлось упорным трудом доказывать эффективность работы института при разработке столь сложного объекта. И доказательства получились убедительными: именно инженерам ВНИПИгаздобычи удалось предложить такие решения, которые сделали освоение Бованенковского месторождения рентабельным, а значит, создали условия для практической реализации проекта. Снизить капвложения и эксплуатационные затраты помогли, прежде всего, представленные в «Обосновании инвестиций в обустройство Бованенковского месторождения на полуострове Ямал и транспорт газа» инновационные технические решения по газотранспортной составляющей комп-

лексного проекта, так как на транспортировку газа с Ямала приходится около двух третей его стоимости. Авторы проекта предложили перейти с традиционного давления в 7,5 МПа на повышенное рабочее давление 11,8 МПа и использовать трубы из стали высокой прочности. Это решение позволило сократить на 20—25% затраты на строительство новой Ямальской газотранспортной системы по сравнению с традиционными проектными решениями. За работу «Выбор и обоснование оптимальных параметров системы магистральных газопроводов от месторождений на полуострове Ямал как пример перехода на повышенный уровень рабочего давления 11,8 МПа для транспорта сверхмощных потоков газа» в 2009 году ОАО «ВНИПИгаздобыча» было удостоено премии ОАО «Газпром» в области науки и техники.

На основании утвержденного «Обоснования инвестиций...» ОАО «ВНИПИгаздобыча» разработаны два основных проекта: «Обустройство сеноман-аптских залежей Бованенковского НГКМ» (с максимальной годовой добычей газа 115 миллиардов кубометров) и «Строительство системы магистральных газопроводов Бованенково — Ухта». 30 декабря 2008 года проект «Обустройство сеноман-аптских залежей Бованенковского НГКМ» утвержден решением ОАО «Газпром». С этого момента ОАО «ВНИПИгаздобыча» начало выпуск рабочей документации. Специалисты рассказали, что проект предусматривает четыре очереди строительства. В первую очередь включен первый модуль второго газового промысла, затем будет возведен второй модуль, на третьем и четвертом этапе будут введены ГП-1 и ГП-3.

В настоящее время на площадках обустройства Бованенковского НГКМ завершается строительство объектов



Юбилейное нефтегазоконденсатное месторождение

первой очереди, включающие в себя кусты газовых скважин, систему сбора газа, дороги, водозаборы, водоводы. Уже построена электростанция для обеспечения промбазы, современные водочистные и канализационные сооружения, закончена реконструкция жилого комплекса на 2 015 человек на промбазе ГП-1, достраивается узел связи. Как пояснила Галина ЖИР, сейчас, когда строительство полностью развернуто, главная задача проектировщиков — обеспечивать своевременный выпуск рабочей документации, чтобы стройка не останавливалась.

— Удаленность региона диктует необходимость поставки материалов для строительства почти за год до начала стройки. Поэтому институт уже практически выполнил проектные работы по второй и третьей очередям строительства, идет работа по проектированию объектов четвертой очереди. Выдерживать такой темп проектировщикам приходится совместно с заказчиком, — отметила Галина ЖИР.

Работа над крупнейшими проектами газовой отрасли способствовала возникновению и укреплению тесных профессиональных связей между ОАО «ВНИПИгаздобыча» и ООО «Газпром добыча Надым». Коллектив института поздравляет своего заказчика с 40-летним юбилеем со дня возникновения предприятия. Пусть грядущие достижения будут столь же значимыми, а возникающие на пути трудности легко преодолеваются благодаря профессионализму коллектива предприятия и надежной поддержке партнеров. 



Бованенковское нефтегазоконденсатное месторождение

 **ВНИПИгаздобыча**

ОАО «ВНИПИгаздобыча»

410012 г. Саратов, ул. Сакко и Ванцетти, 4

Тел. (845-2) 74-33-23, факс 74-30-17

E-mail: box@vnipigaz.gazprom.ru

www.vnipigaz.gazprom.ru

Прогрессивные технологии геохимических исследований на месторождениях Крайнего Севера

Приоритетными направлениями деятельности ООО «Газпром добыча Надым» являются освоение новых месторождений Крайнего Севера и приращение запасов углеводородного сырья. Для повышения эффективности поисково-разведочных работ геологическая служба ООО «Газпром добыча Надым» привлекает к сотрудничеству ряд научно-исследовательских и производственных организаций, к числу которых относится и Научно-производственный центр геохимических нефтегазоперспективных работ «Геохимия».

С 1993 года ЗАО «НПЦ Геохимия» по заказу ООО «Газпром добыча Надым» проводит геохимические исследования на территории севера Западной Сибири, среди которых:

- наземные нефтегазоперспективные работы геохимическими методами;
- геохимические исследования по скважинам поисково-разведочного бурения;
- контроль качества строительства эксплуатационных скважин при освоении и эксплуатации месторождений (изотопно-геохимический мониторинг);
- инженерно-геологические изыскания под строительство объектов газодобычи.

Наземная геохимическая съемка выполнялась на трех лицензионных участках ООО «Газпром добыча

Надым». По итогам проведенных исследований, выполненных на Медвежьем НГКМ (южный купол), а также Нерутинской и Западно-Юбилейной площадях была дана оценка нефтегазоперспективности поисковых объектов, выделенных сейсморазведочными работами. Например, в 2002 году на южном куполе Медвежьего месторождения в качестве наиболее перспективных объектов были указаны ловушки пластов БН₅, БН₇, БН₈, БН₁₀ и БН₁₁. Менее перспективными оценивались ловушки поисковых объектов БН₁₃ и БН₁₄ (отложения ачимовской толщи). Возможности поисковых объектов Ю₁₁ и Ю₂ представлялись небольшими. Выполненное впоследствии сопоставление результатов наземных геохимических исследований с результатами испытаний этих же объектов в поиско-

во-разведочных скважинах свидетельствует о подтверждении прогнозов, сделанных специалистами ЗАО «НПЦ Геохимия» в 2002 году (В. В. ЧЕРЕПАНОВ, Г. И. ОБЛЕКОВ, В. Л. БОНДАРЕВ, М. Ю. МИРОТВОРСКИЙ и другие, 2009 год). Так, в скважине №50 (объект БН₅) открыта новая нефтяная залежь, в скважине №51 (объект БН₇) — газоконденсатная залежь, в скважине №61 из поисковых объектов БН₅, БН₇ и БН₁₀ получены притоки нефти и газоконденсата. Это лишний раз подтверждает тезис о целесообразности осуществления наземных геохимических исследований до начала проведения поисково-разведочного бурения.

Новый метод геохимических поисков

При выполнении поверхностных геохимических исследований на Медвежьем месторождении проводились опытно-методические работы по разработке технологии газогеохимической съемки сорбционным методом. Это новая методика геохимических поисков в условиях севера Западной Сибири. В основе метода лежит использование высокоэффективного комбинированного сорбента, позволяющего накапливать практически весь спектр углеводородных соединений, находящихся в почвенном воздухе. Данный способ дает возможность выявлять не только углеводороды ряда C₁-C₇, определяемые традиционными методами геохимических исследований, но и высокомолекулярные соединения, являющиеся индикаторами нефтяных залежей. Сорбционный метод геохимической съемки был рекомендован для использования на других поисковых площадях Западной Сибири.

Комплексная интерпретация данных

Комплекс геохимических исследований по скважинам поисково-разведочного бурения (газометрия промывочной жидкости и керна) выполнялся на семи лицензионных площадях ООО «Газпром



Подготовительные работы перед выходом на маршрут. Бованенковское НГКМ, 2006 год

добыча Надым» — Медвежьей, Южно-Падинской, Нерутинской, Юбилейной, Западно-Юбилейной, Мариэтинской и Западно-Ягнетской — и позволил оценить газонасыщенность и нефтегазоматеринский потенциал юрско-меловых отложений, выделить интервалы, перспективные в нефтегазоносном отношении. О достоверности сделанного прогноза можно судить по результатам промысловых испытаний. Так, на Медвежьем месторождении (скв. №50 и 51, №61 и 62) в шести из 17 рекомендованных и испытанных интервалов открыты залежи газоконденсата или нефти и еще в шести зафиксированы фонтанирующие притоки газоконденсата или газоконденсата с водой. На Южно-Падинской площади (скв. №5032, №5034) в одном интервале из четырех рекомендованных открыта новая газоконденсатная залежь; в остальных трех получены притоки нефти или газоконденсата. На Западно-Юбилейной площади (скв. №21, №24) получены притоки пластовой воды с нефтью в четырех интервалах из семи рекомендованных. Степень совпадения прогноза, выполненного по данным геохимического каротажа, с результатами испытаний скважин составила в среднем 68%.

В 2010 году специалисты ЗАО «НПЦ Геохимия» предложили комплексный подход к интерпретации данных геохимических исследований и ГИС, который



Отбор проб межколонного газа

значительно повышает достоверность прогноза при выделении возможно продуктивных интервалов. Степень совпадения прогноза, выполненного по предлагаемой методике, с результатами испытаний скважин Западно-Юбилейной площади составила 92—93% (М. Ю. МИРОТВОРСКИЙ и другие, 2011 год).

Исследования на Бованенковском НГКМ

На Бованенковском НГКМ в 1993—1997 годах и в 2010 году проводился изотопно-геохимический мониторинг, направленный на определение природы межколонных газопроявлений в эксплуатационных скважинах, который включал в себя отбор проб межколонного газа, опробование бурового раствора, хроматографический анализ проб газа с определением изотопного состава углевода метана. Результатом этих исследований явилось определение интервалов негерметичности эксплуатационных скважин.

Методика, использованная при проведении изотопно-геохимического мониторинга на Бованенковском НГКМ, была запатентована (патент на изобретение №2175050 «Способ определения природы межколонных газопроявлений на стадии бурения, эксплуатации и консервации газовых скважин многопластового месторождения геохимическими методами»). Обладателем патента является ООО «Газпром добыча Надым».

Кроме этого, на Бованенковском нефтегазоконденсатном месторождении ЗАО «НПЦ Геохимия» выполняло геохимические исследования инженерно-геологической направленности, результатом которых явилось выявление участков, где наличие локальных углеводородных скоплений в надсеноманской части разреза может привести к осложнениям не только в процессе бурения, но и при строительстве объектов газодобычи.

Результаты совместной работы

Таким образом, многолетний опыт совместного сотрудничества ЗАО «НПЦ Геохимия» с ООО «Газпром добыча Надым» свидетельствует о стремлении руководства газодобывающего предприятия к разработке и внедрению



Специалисты ЗАО «НПЦ Геохимия» проводят поверхностную геохимическую съемку

как новых технологий в области нефтегазопроисловых исследований, так и новых методик в части контроля за состоянием (качеством герметизации) эксплуатационных скважин разрабатываемых месторождений. Компанией «Газпром добыча Надым» совместно с «НПЦ Геохимия» были разработаны и внедрены: технология геохимической съемки сорбционным способом, методика комплексной интерпретации данных геохимических исследований поисково-разведочных скважин (газометрия промывочной жидкости и керна) и материалов ГИС, технология изотопно-геохимического контроля за состоянием эксплуатационных скважин разрабатываемых месторождений. ■



ЗАО «НПЦ Геохимия»

127287 Москва, Писцовая ул., 16, корп. 4

Тел. (495) 685-12-80

Факс 685-16-76

E-mail: NPCGeo@mail.ru

www.npcgeo.ru

ЦНИП ГИС: подсчеты запасов уникальных промыслов

Вся деятельность ООО «ЦНИП ГИС» подчинена одной цели — качественному и достоверному подсчету запасов углеводородов, для обеспечения которого проводится весь комплекс мероприятий, начиная от проектирования ГРП, авторского контроля за проектом, оперативной и окончательной интерпретации ГИС и заканчивая контролем за проведением работ сторонними организациями.

Центр научных исследований, проектирования геологии ископаемого сырья (ЦНИП ГИС) был создан в 2002 году как высокоинтеллектуальное предприятие, способное решать широкий спектр задач по научно-методическому сопровождению геологоразведочных работ на нефть и газ на всех стадиях геологического изучения недр — от поисково-оценочного до эксплуатационного.

Основными направлениями деятельности центра являются:

- оперативная обработка и интерпретация данных геофизических исследований скважин и газогидродинамических исследований;
- экспресс-анализ керна;
- лабораторные исследования керна и проб пластовых флюидов — газа, нефти и воды;
- создание цифровых постоянно действующих трехмерных геологических моделей месторождений и залежей углеводородов;
- подсчет и пересчет запасов нефти и газа с использованием новейших технологий;
- создание трехмерных цифровых гидродинамических моделей залежей УВ;
- многовариантные расчеты технико-экономических показателей разработки месторождений, подготовка технико-экономических обоснований коэффициентов извлечения конденсата и нефти;
- геолого-экономическая оценка ресурсов и запасов углеводородов;
- проектирование геолого-разведочных работ и авторский надзор за реализацией программ и проектов ГРП;
- супервизия геолого-геофизических работ и исследований бурящихся скважин различного назначения;
- экспертиза отчетов с подсчетом запасов углеводородного сырья и проектов геолого-разведочных работ;
- подготовка пакетов геолого-геофизической, промысловой и другой инфор-

мации по территориям и участкам для их презентации на тендерах, конкурсах, аукционах.

От Прикаспия до Сахалина

География работ предприятия простирается практически на всю территорию страны — от Прикаспия и Западной Сибири до Якутии и Сахалина. ЦНИП ГИС обеспечивает научно-методическое сопровождение геолого-разведочных работ отечественных организаций и в дальнем зарубежье — во Вьетнаме и Туркмении. Основными партнерами ООО «ЦНИП ГИС» являются дочерние предприятия ОАО «Газпром» — ООО «Газпром добыча Надым», ООО «Газпром добыча Уренгой», ООО «Газпром добыча Ямбург», ООО «Газпром нефть-шельф», ООО «Газфлот», ОАО «Востокгазпром», ОАО «Газпром нефть», ООО «Газпром добыча Ноябрьск». Центр активно сотрудничает и обменивается опытом с ведущими научными институтами отрасли — ВНИИгаз и ТюменНИИгипрогаз, СНИИГГиМС и другими.

Всего за время существования ООО «ЦНИП ГИС» было выполнено более 176 работ по научно-техническому и проектному сопровождению геологоразведочных мероприятий на нефть и газ. Подсчитаны и пересчитаны запасы по 47 месторождениям, произведено оперативное сопровождение бурения и испытания поисково-разведочных скважин по 35 объектам, исследован керн по 36 объектам, составлены 13 методических рекомендаций различного направления и девять проектов геолого-разведочных работ, осуществлен авторский надзор за ходом их выполнения.

Работа на уникальных месторождениях

За время существования Центра научных исследований, проектирования геологии ископаемого сырья



Владимир ДРАЦОВ, доктор геолого-минералогических наук, генеральный директор ООО «ЦНИП ГИС»

подсчитаны, пересчитаны, представлены в Госкомиссию по запасам РФ и успешно ею утверждены запасы газа и нефти по Медвежьему, Юбилейному, Заполярному, Карагайскому, Шумальгинскому, Ямсовейскому и ряду других промыслов.

Гордостью ЦНИП ГИС и показателем качества работы является то, что предприятию поручают выполнение подсчетов запасов по уникальным месторождениям с запасами более 500 миллионов тонн УУВ, таким как Медвежье, Юбилейное, Заполярное, Уренгойское, Ямбургское, Еты-Пуровское, Бованенковское, Новопортовское. Это является очень сложной и трудоемкой работой — в таких подсчетах участвуют сведения по сотням поисковых, разведочных и эксплуатационных скважин, тысячи погонных и сотни квадратных километров сейсморазведки, данные других исследований. Суммарный прирост запасов газа по этим объектам в результате проведенных работ составил около 1,5 триллиона кубометров, нефти — более 200 миллионов тонн. Подсчеты приростов запасов углеводородов, полученные в основном за счет интеллектуальной деятельности, являются

экономически выгодными. Стоимость одного такого пересчета составляет не более 25% стоимости бурения одной разведочной скважины.

Кредо предприятия

Успешная деятельность ООО «ЦНИП ГИС» во многом объясняется принципами работы, которым следуют специалисты предприятия. Среди них:

- конфиденциальность и защита информации;
- интерактивный режим работы с заказчиками;
- жесткое выдерживание сроков договорных работ и оперативность в принятии решений;
- применение самых современных программно-технических средств;
- полное использование всей имеющейся информации при решении конкретных геологических и промысловых задач;
- в случае недостатка необходимой информации разрабатываются программы специальных исследований;
- предварительная экономическая экспертиза предложений, рекомендаций, программ исследований;
- сопровождение и дальнейшая методическая поддержка выполненных работ.

Исследования керна

С целью повышения достоверности оперативной интерпретации материалов геофизических исследований в скважинах и обоснованности выбора объектов испытания и способов их проведения при бурении поисковых и разведочных скважин широко применяются экспрессные исследования керна — макроописание керна, профильные исследования абсолютной газопроницаемости, проведение определения открытой пористости образцов породы и измерения электрического сопротивления, привязка данных экспресс-исследований керна к материалам ГИС. Комплексная интерпретация данных ГИС с учетом результатов определений фильтрационно-емкостных параметров по керну позволяет уверенно выделять в разрезе перспективные объекты и давать обоснованные рекомендации по испытанию выделенных объектов.

Для создания петрофизических моделей специалисты составляют программы специализированных лабораторных исследований керна под решение конк-



Определение минерального состава пород

ретных геологических задач и проводят эти исследования, а также осуществляют анализ и оценку качества измерений, выполненных другими лабораториями, литофациальный анализ, создают собственные петрофизические модели для каждого объекта подсчета запасов. С помощью керновых данных мы проводим обоснование подсчетных параметров и даем оценку их достоверности.

При обработке данных ГИС специалисты используют как новую цифровую информацию, так и старые материалы. Первичную цифровую информацию вводят в базу данных, осуществляют фильтрацию, корректировку кривых, увязку кривых по глубине, расчленение разреза на однородные пласты, определяют для них исходные геофизические параметры с введением всех необходимых поправок за аппаратуру, скважину и условия регистрации.

Далее выполняется интерпретация данных ГИС на основе разработанных предприятием петрофизических моделей и увязка керна с диаграммами ГИС. Затем специалисты Центра дают оценку достоверности полученных геологических параметров.

Следующим этапом работы является геологическое моделирование, включающее в себя детальную корреляцию разрезов и продуктивных пластов, составление схем корреляции, структурные построения, составление профильных разрезов, обоснование положения ГНК и ВНК, составление схем опробования залежей, построение карт различных параметров, создание трехмерных геологических моделей.

Опыт работы с «Газпром добыча Надым»

С 2003 года ООО «ЦНИП ГИС» и ООО «Газпром добыча Надым» связывают партнерские отношения. За это время было выполнено свыше 90 работ различного направления для газодобывающего предприятия — от экспресс-анализа керна на бурящихся поисково-разведочных скважинах, методического сопровождения геолого-разведочных работ до пересчета запасов УВ крупнейших объектов добычи — Медвежьего, Бованенковского, Харасавэйского, Юбилейного, Ямсовейского. Работы продолжаются и в настоящее время, в том числе на объектах поисково-разведочных работ Юбилейной, Западно-Юбилейной и Нерутинской площадей. ООО «ЦНИП ГИС» намерено в дальнейшем развивать сотрудничество с газодобывающими предприятиями, в частности с ООО «Газпром добыча Надым», в области исследования, проектирования и геологии ископаемого сырья. ■



ООО «ЦНИП ГИС»

119590 Москва,

ул. Минская, 1г, корп. 3, оф. 21а

Тел./факс (495) 780-89-27

E-mail: cni@cnippgis.ru

www.cnippgis.ru

Газпромбанк на Ямале



Центральный офис филиала ГПБ (ОАО) в г. Новый Уренгой

С первого дня своего образования Газпромбанк начал работу по созданию собственной региональной сети. Сосредоточение большого количества предприятий газовой отрасли в Ямало-Ненецком АО предопределило появление в регионе в начале 1990-х годов банковских офисов Газпромбанка.

Ямало-Ненецкий автономный округ известен всему миру как регион, располагающий значительными ресурсами природного газа. Именно отсюда берут начало газовые трубопроводы, несущие голубой поток в Европу, здесь работают ведущие газодобывающие компании «Газпрома», в числе которых пионер освоения месторождений Ямала — ООО «Газпром добыча Надым».

Основные цели деятельности банковских офисов Газпромбанка в Ямало-Ненецком АО — финансовая поддержка предприятий газовой отрасли, комплексное банковское обслуживание предприятий и их работников, в том числе непосредственно в вахтовых поселках на месторождениях.

Газпромбанк развивался динамично, ежегодно увеличивая показатели деятельности и расширяя свою региональную сеть. Сегодня Банк в ЯНАО обладает мощной финансовой инфраструктурой, центром которой выступает филиал ГПБ (ОАО) в г. Новый Уренгой. Филиал управляет сетью из 24 банковских офисов в Надыме, Новом Уренгое, Салехарде, Тарко-Сале, Лабытнанги, Ямбурге, Бованенково, Заполярном и многих других населенных пунктах ЯНАО.

На банковском обслуживании Филиала находится более 1 700 юридических и 120 000 физических лиц. В обороте Филиала около 300 000 пластиковых карт, в том числе 30 000 кредитных карт. Работает собственный процессинговый центр по обработке операций с пласти-

ковыми картами и эмбоссер по их изготовлению. Установлено более 150 банкоматов и 200 торговых терминалов.

Компания ООО «НКО «Вестерн Юнион ДП Восток» в рамках проекта «Top Country Teams» дважды признавала филиал ГПБ (ОАО) в г. Новом Уренгое победителем в номинации «Пункт, совершивший наибольшее количество денежных переводов Western Union в России».

С момента своего основания Газпромбанк ведет социально ответственный бизнес, проявляет искреннюю заинтересованность в софинансировании различных местных и региональных проектов. Банк оказывает постоянную материальную поддержку более чем тридцати различным организациям Ямало-Ненецкого АО, а также участвует в строительстве православного храма и соборной мечети в Новом Уренгое. Кроме того, ежегодно к празднованию Дня Победы филиал готовит памятные подарки инвалидам и участникам Великой Отечественной войны.

В 2011 году крупнейшее предприятие региона — ООО «Газпром добыча Надым» — отмечает 40-летний юбилей со дня образования. Коллектив Газпромбанка поздравляет всех ветеранов и работников ООО «Газпром добыча Надым» с этим знаменательным событием. Газпромбанк высоко ценит сотрудничество с ООО «Газпром добыча Надым» и уверен, что оно будет долгосрочным и перспективным, приносящим благо экономике Ямало-Ненецкого автономного округа и Российской Федерации! 



Справка

«Газпромбанк» (Открытое акционерное общество) — один из крупнейших универсальных финансовых институтов России, предоставляющий широкий спектр банковских, финансовых, инвестиционных продуктов и услуг корпоративным и частным клиентам, финансовым институтам, институциональным и частным инвесторам. Банк входит в тройку крупнейших банков России и занимает пятое место в списке банков Центральной и Восточной Европы.

Банк обслуживает ключевые отрасли российской экономики — газовую, нефтяную, атомную, химическую и нефтехимическую промышленность, черную и цветную металлургию, электроэнергетику, машиностроение и металлообработку, транспорт, строительство, связь, агропромышленный комплекс, торговлю и другие отрасли.

Газпромбанк занимает ведущие позиции на отечественном и международном финансовых рынках, являясь одним из российских лидеров по организации и андеррайтингу выпусков корпоративных облигаций, управлению активами, в сфере частного банковского обслуживания, корпоративного финансирования и других областях инвестиционного банкинга.

В числе клиентов Газпромбанка — около трех миллионов физических и порядка 45 тысяч юридических лиц.

Банк максимально гибко учитывает потребности клиентов: помимо типовых банковских и инвестиционных продуктов и услуг, предлагает нестандартные решения, зачастую выступая новатором на российском рынке.

В составе разветвленной региональной сети Газпромбанка 43 филиала и пять дочерних и зависимых российских банков. Газпромбанк участвует в капитале трех зарубежных банков — ОАО «Белгазпромбанк» (Белоруссия), ЗАО «АРЭКСИМБАНК» (Армения) и Gazprombank (Switzerland) в г. Цюрихе (Швейцария). ГПБ (ОАО) также открыты представительства в Пекине (Китай), Улан-Баторе (Монголия) и Дели (Индия).

Газпромбанк является членом Российского национального комитета Международной торговой палаты.

Филиал «Газпромбанк» (ОАО) в г. Новый Уренгой

Центральные офисы: г. Новый Уренгой,
ул. Геологоразведчиков, 18
Тел. (3494) 93-53-59
г. Надым, ул. Набережная им. Оруджева, 53
Тел. (3499) 52-00-20

НАШИ КЛИЕНТЫ ДОСТИГАЮТ УСПЕХА



Реклама

СОГАЗ

СТРАХОВАЯ ГРУППА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Страховая Группа «СОГАЗ» поздравляет ООО «Газпром добыча Надым» с 40-летием и профессиональным праздником — Днем работника нефтяной и газовой промышленности!

История создания ООО «Газпром добыча Надым» неразрывно связана со становлением и развитием всей газовой отрасли нашей страны. За прошедшие десятилетия предприятие достигло выдающихся успехов, внося неоценимый вклад в экономику Тюменского региона и России в целом.

Уже многие годы Страховую Группу «СОГАЗ» и ООО «Газпром добыча Надым» связывает тесное и плодотворное партнерство. СОГАЗ обеспечивает страховой защитой имущественный комплекс предприятия, страхует гражданскую ответственность, автотранспорт, а также жизнь и здоровье работников предприятия. Общий объем ответственности СОГАЗа по перечисленным видам страхования превышает 800 млрд рублей. Большое внимание уделяется также страхованию строительства объектов инвестиционной программы ОАО «Газпром», заказчиком по которым выступает ООО «Газпром добыча Надым». В частности, СОГАЗ страхует строительно-монтажные риски подрядных организаций, выполняющих работы на Бованенковском, Медвежьем и Юбилейном месторождениях, и оборудование поставки заказчика.

Годы совместной работы позволяют нам с уверенностью утверждать: в ООО «Газпром добыча Надым» трудятся профессионалы высочайшего уровня, преданные своему делу. Мы искренне желаем всему коллективу ООО «Газпром добыча Надым» успехов в осуществлении новых масштабных планов и замыслов! Примите самые сердечные пожелания здоровья, процветания и благополучия!

Коллектив Страховой Группы «СОГАЗ»

107078, г. Москва, проспект Академика Сахарова, д. 10.

Тел.: +7 (495) 739-21-40, факс: +7 (495) 739-21-39

www.sogaz.ru, e-mail: sogaz@sogaz.ru

«Газпром трансгаз Югорск»: тройной юбилей



Комсомольское ЛПУ МГ

2011 год — втрое юбилейный для компании «Газпром трансгаз Югорск»: предприятию исполнилось 45 лет, из них 15 лет его руководителем является генеральный директор Павел Николаевич ЗАВАЛЬНЫЙ, который 11 августа отмечает 50-летие. О самых ярких страницах истории, современных достижениях и планах на будущее ООО «Газпром трансгаз Югорск» — в нашем материале.

дов составляет более 27,5 тысячи километров. Компрессорные цеха ООО «Газпром трансгаз Югорск» оснащены 1 169 газоперекачивающими агрегатами (ГПА) суммарной мощностью более 15,8 тысячи МВт — это 40% всего парка ГПА ОАО «Газпром».

«Газпром трансгаз Югорск» — долголетний надежный социальный партнер многих муниципальных образований. Компания на долевых началах строит жилье, больницы, врачебные амбулатории, спортивные и культурные комплексы, школы, участвует в строительстве и реконструкции канализационных и водоочистных сооружений, дорог и других жизненно важных объектов для жителей трассовых поселков и городов. Социальная деятельность компании отмечена на высоком уровне. Так, за эффективное экономическое развитие, проявление социальной ответственности перед обществом ООО «Газпром трансгаз Югорск» стало лауреатом всероссийского экономического проекта «Лидеры модернизации» в номинации «Лучший налогоплательщик 2010 года» и было включено в реестр «Лучшие компании и предприятия России».

В 2011 году решением организационного комитета Фонда содействия развитию предпринимательства за выдающиеся результаты в области управления, распространение положительного опыта в решении важнейших социально-экономических задач, вклад в устойчивое развитие страны генеральный директор «Газпром трансгаз

ООО «Газпром трансгаз Югорск», в прошлом — небольшое предприятие «Тюментрансгаз», сегодня является крупнейшей газотранспортной компанией ОАО «Газпром». Организация образована 17 января 1966 года — с момента запуска в эксплуатацию газопровода Игрим — Серов, обеспечившего поставку газа от первых месторождений Западной Сибири — Игримского и Пунгинского — предприятиям металлургической промышленности и энергетики Северного Урала. За 45 лет магистральные газопроводы «Газпром трансгаз Югорска» протянулись с севера на юг на полторы тысячи километров — от месторождений севера Западной Сибири (Медвежьего, Уренгойского, Ямбургского, Заполярного и других) до потребителей европейской части страны, стран ближнего и дальнего зарубежья. Ежесуточно газотранспортной системой (ГТС) компании транспортируется до полутора миллиардов кубометров газа.

«Газпром трансгаз Югорск» эксплуатирует 17-ниточную систему газопроводов из труб диаметром от 1 020 до 1 420 миллиметров (более 80% от общей протяженности) на рабочее давление 75 атмосфер. Общая протяженность газопрово-

Ежесуточно газотранспортной системой (ГТС) ООО «Газпром трансгаз Югорск» транспортируется до 1,5 миллиарда кубометров газа

Югорска» Павел ЗАВАЛЬНЫЙ признан лауреатом национальной ежегодной премии «Лучший руководитель года». Эта премия учреждена при поддержке Государственной Думы, Совета Федерации РФ, Министерства экономического развития РФ, присуждается руководителям крупнейших предприятий и организаций страны на основании мониторинга их работы на протяжении двух-трех лет и призвана отметить значительный вклад российских компаний в устойчивый рост экономики страны.

Главное — надежность

Качество работы газотранспортников определяется главным показателем — надежностью ГТС, которая, в свою очередь, измеряется конкретными показателями безаварийного функционирования. Так, за 45 лет работы «Газпром трансгаз Югорска» не было ни одного случая сбоя поставок газа потребителям в регионе деятельности компании. Даже многочисленные природные катаклизмы, среди которых 50-градусные морозы зимой, аномальная жара и крупные пожары летом, не сказываются на надежности работы компании. Успешно борются сотрудники ООО «Газпром трансгаз Югорск» и со стресс-коррозией металла труб. Раньше при строительстве газопроводов применялась пленочная изоляция, она не гарантировала необходимую защиту от стресс-коррозии металла и была крайне опасна для газопроводов, так как приводила к разрыву. И если раньше количество разрывов газопроводов достигало 7—8 в год, то за последние пять лет компании удалось свести число подобных аварий к 1—2 в год.

Еще один показатель качества работы газотранспортных компаний — наработка на отказ газоперекачивающих агрегатов. Только за последнее пятилетие в «Газпром трансгаз Югорске» вдвое повышена надежность работы всего газоперекачивающего оборудования. Нарботка на отказ в часах превысила 8 000 часов на один отказ при требованиях ГОСТа 3 500 часов. В среднем одна турбина наработывает порядка 3,5—4 тысячи часов за один год. Нарботка на отказ 8 000 часов означает, что агрегат может позволить себе несанкционированно остановиться за два года работы только один раз.

— Мы понимаем, что от качества нашей работы в целом зависит энергетическая безопасность России, ведь через ГТС «Газпром трансгаз Югорска» проходит 90% газа, добываемого в Сибири, — говорит Павел ЗАВАЛЬНЫЙ. — Известно, что 70% всего электрического тока в стране вырабатывается на природном газе, при этом 100% тепла и электроэнергии таких мегаполисов, как Москва и Санкт-Петербург, создается на природном газе Западной Сибири. Так что наша ответственность велика, и мы в полной мере это осознаем.

**Павел ЗАВАЛЬНЫЙ, генеральный директор
ООО «Газпром трансгаз Югорск»**

Биографическая справка

Павел Николаевич ЗАВАЛЬНЫЙ родился 11 августа 1961 года в селе Хотьково Думиничского района Калужской области. Окончил Калужский филиал Московского высшего технического училища им. Баумана, специальность «турбиностроение». Ученая степень: кандидат технических наук. Ученое звание: действительный член-корреспондент Академии технологических наук РФ «CITOGLIC», почетный член Международной академии наук экологии и безопасности жизнедеятельности (по секции «экология»), действительный член Международной академии информатизации. В 2003 году проходил профессиональную переподготовку в Академии народного хозяйства при Правительстве РФ (Институт бизнеса и делового администрирования) по программе «Директор по экономике и финансам», специализация «Экономика и финансы», в 2005-м — по программе «Мастер делового администрирования», специализация «Управление персоналом».

С 2001 года по настоящее время Павел ЗАВАЛЬНЫЙ является депутатом Думы Ханты-Мансийского автономного округа — Югры (Тюменская область).



В авангарде модернизации

ООО «Газпром трансгаз Югорск» — одно из авангардных предприятий «Газпрома» по внедрению новой техники, ведь в работе газотранспортных организаций важны не только надежность и бесперебойность поставок, но и в целом повышение эффективности транспорта газа. Компания постоянно работает над этим, модернизируя оборудование, повышая КПД установок, снижая возможные потери топлива во время транспортировки. Стоит отметить, что с каждым годом удельные показатели транспорта газа в ООО «Газпром трансгаз Югорск» улучшаются. Так, только за счет специальных программ снижения потребления природного газа и электроэнергии компания экономит в денежном выражении порядка 1,6—1,7 миллиарда рублей ежегодно. В 2011 году «Газпром трансгаз Югорск» планирует пройти сертификацию по международным стандартам качества управления, а также ввести систему управления рисками.

Впереди у ООО «Газпром трансгаз Югорск» — новые масштабные задачи и достижения. Добившись одной цели, компания ставит перед собой новые, еще более амбициозные планы и уверенно идет к ним. Работы у газотранспортников Югорска очень много: хватит и детям, и внукам. Именно поэтому, оценивая жизненный цикл предприятия, Павел ЗАВАЛЬНЫЙ говорит, что 45 лет для «Газпром трансгаз Югорска» — еще даже не половина. **П**

В 2011 году решением организационного комитета Фонда содействия развитию предпринимательства генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Югорск» Павел ЗАВАЛЬНЫЙ признан лауреатом национальной ежегодной премии «Лучший руководитель года»

ОАО «СУПТР-10»: доктора газонефтепроводов

За сорок с небольшим лет производственной деятельности работниками Специализированного управления подводно-технических работ №10 (ОАО «СУПТР-10») построено около 600 подводных переходов магистральных газо-, нефтепроводов общей протяженностью свыше 900 километров. Среди выполненных проектов немало сложных, а порой и уникальных, но для специалистов СУПТР-10 — настоящих профессионалов своего дела — по плечу любые задачи.

Из истории

История Специализированного управления подводно-технических работ №10 началась в 1969 году в городе Челекене Туркменской области. Специалисты-подводники выполняли сложнейшие работы на Каспийском море и других объектах, где требовались опыт и, учитывая жаркий климат и капризное поведение Каспийского моря, особая выносливость.

На рубеже 70-х годов прошлого века на севере Тюменской области начал создаваться крупный топливно-энергетический комплекс Западной Сибири, и в самой гуще масштабных строек трудился коллектив СУПТР-10. Подводникам приходилось работать на широких реках и болотах, в условиях вечной мерзлоты, на бездорожье Тюменской области. Преодолевать многочисленные трудности работникам СУПТР-10 помогал профессионализм и закалка, полученная еще в период работы на Каспии.

Экстремальные условия Тюменского региона, огромные масштабы и вместе с тем сжатые сроки, отведенные на

прокладку подводных переходов газонефтепроводов, внесли свои коррективы в годы отработанную технологию строительства. Специалистами СУПТР-10 были разработаны уникальные методы прокладки труб любого диаметра по дну водоемов с нулевой видимостью.

Масштабные проекты

За годы работы коллектив Специализированного управления подводно-технических работ №10 принял участие в десятках крупнейших проектов. Среди них — строительство важнейших для экономики страны газотранспортных артерий, берущих свое начало в Ямбурге и Уренгое (сооружение подводных переходов магистральных газопроводов диаметром 1 020—1 420 миллиметров через водные преграды протяженностью от 200 до 3 000 метров на реках Обь, Казым, Сорум, Амня, Лозьва); строительство нефтепроводов и продуктопроводов в Приобско-Урайском регионе (подводные переходы через водные преграды на реках Иртыш, Урай, Леушинка, Конда, Евра и других).



Леонид МИХАЛКО,
генеральный директор ОАО «СУПТР-10»

Также в копилке СУПТР-10 — участие в реализации крупномасштабных проектов русловыправительных, дноуглубительных и восстановительных работ на реке Обь и реках Обского бассейна. Эти работы относятся к высшей степени сложности.

Специалисты управления участвовали в строительстве системы газопроводов Мессояха — Норильск (для обеспечения газом Норильска и Норильского горнометаллургического комбината); газопроводов, обеспечивающих сырьем газоперерабатывающие заводы Западной Сибири. Благодаря работникам СУПТР-10, были сооружены системы водоснабжения городов Краснодарского края и Молдавии, также коллектив СУПТР-10 участвовал в строительстве трубопроводов в Румынии, Афганистане, Ираке.

Стоит отметить, что все сооруженные ОАО «СУПТР-10» объекты отличаются высоким качеством строительства, и



Укладка дюкера, Перегребненское ЛПУ

Годовую программу 2011 года по капитальному ремонту магистральных трубопроводов специалисты ОАО «СУПТР-10» выполнили всего за четыре месяца. Был произведен капремонт МГ Уренгой — Ужгород, Уренгой — Центр-I, Ямбург — Елец-II, СРТО — Урал, Ямбург — Западная граница

лучше всего это подтверждает многолетняя безаварийная эксплуатация нефте- и газопроводов.

Продолжая славные трудовые традиции заслуженных работников, сегодняшний коллектив ОАО «СУПТР-10» по праву гордится профессиональными успехами, активно совершенствует технологии, наращивает имеющийся потенциал и находит пути повышения эффективности своей деятельности.

Слагаемые успеха

Сегодня ОАО «СУПТР-10» — это динамично развивающееся многопрофильное предприятие с высококвалифицированными кадрами, мощной производственной базой, укомплектованное специальной строительной техникой и автотранспортом.

Профилирующими направлениями деятельности являются:

- строительство и капитальный ремонт линейной части и подводных переходов газо-, нефтепроводов;
- гидротехнические работы:
 - возведение причальных сооружений и дамб;
 - водолазные работы по обследованию и очистке русла, дно- и берегоукрепляющие работы.

Получило свое развитие такое направление, как промышленное и гражданское строительство:

- строительство автомобильных дорог федерального значения;
- обустройство нефтяных промыслов с комплексом работ по инженерной подготовке и монтажу технологического оборудования;
- строительство тепломагистралей;
- строительство многоквартирных жилых домов и объектов соцкультбыта.

Успешность выполнения заказов и многолетнее партнерство с ведущими нефтегазовыми компаниями обеспечивают высокопрофессиональный коллектив Специализированного управления подводно-технических работ №10, большой опыт работы в самых сложных условиях и мощная производс-



Обследование и капремонт системы подводных переходов

венная база. Сегодня на вооружении коллектива компании современный ремонтно-диагностический центр, оснащенный необходимым оборудованием для ремонта отечественной, импортной строительной и специальной техники, автомойка, теплые боксы автоколонны, складские помещения, собственный причал, флот, железнодорожный тупик и многое другое.

Нам доверяют лучшие

Многие годы партнерами ОАО «СУПТР-10» выступают крупнейшие предприятия нефтегазового сектора России: ООО «Центрэнергогаз», ООО «Газпром трансгаз Югорск», ООО «Газпром центрремонт», ЗАО «Ямалгазинвест», ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», ОАО «Стройтрансгаз», ЗАО «Газпромстройинжиниринг», ОАО «РИТЭК», ОАО «Фортум» и многие другие.

Так, с основным партнером — ООО «Газпром трансгаз Югорск» (ранее «Тюментрансгаз») — коллектив СУПТР-10 сотрудничает более 40 лет — столько же, сколько существует сама компания. За эти годы были выполнены десятки совместных производственных проектов. В сотрудничестве с ООО «Газпром трансгаз Югорск» реализуются и важные социальные проекты. Так, в 2007—2010 годах

силами и на средства СУПТР-10 (при частичном финансировании «Газпром трансгаз Югорск») построен храм Святого Преподобного Симеона Верхотурского в поселке Приобье. В настоящее время СУПТР совместно с газотранспортниками строит 42-квартирный дом. Часть квартир в нем будет выделена для сотрудников ООО «Газпром трансгаз Югорск» и СУПТР-10, остальное жилье будет реализовываться в рамках социальных программ района.

— Наше сотрудничество выдержало испытания временем и многочисленными трудностями. Коллективу СУПТР-10 всегда удавалось качественно и в срок выполнять все заказы, которые доверяло ООО «Газпром трансгаз Югорск». Мы гордимся этим партнерством, дорожим и ценим сложившиеся отношения. Надеюсь, что в будущем наше сотрудничество будет развиваться, — говорит генеральный директор ОАО «СУПТР-10» Леонид МИХАЛКО. — От имени всего нашего коллектива поздравляю генерального директора ООО «Газпром трансгаз Югорск» Павла Николаевича ЗАВАЛЬНОГО с юбилеем! Желаю здоровья, процветания бизнеса и расширения деятельности на благо России! 



ОАО «СУПТР-10»

628126 Тюменская область, ХМАО-Югра, Октябрьский район, г. п. Приобье, пер. Лесной, 10
Тел. (34678) 32-0-55, факс 33-7-24
E-mail: mail@suptr-10.ru, www.suptr-10.ru

СУПТР-10 реализует не только масштабные производственные проекты, но и ведет активную социальную политику. С 2000 года по инициативе генерального директора Леонида МИХАЛКО действует Программа строительства микрорайона СУПТР-10, отвечающего всем требованиям международных стандартов. В ее рамках построен целый микрорайон современных коттеджей, а также возведены социально-культурные объекты: спортивный центр, спортплощадки, детский городок, отель «Лагуна», дайвинг-клуб «Дельфин», разбит сквер Славы передовикам производства, оборудована территория отдыха с пляжем, кафе, водными горками, спортивными площадками и многое другое

ООО «Стройнадзордиагностика»: магистральные трубопроводы под контролем



ООО «Стройнадзордиагностика» было образовано в Воронеже в декабре 2008 года и за короткий срок сумело заслужить доверие крупнейших структур газовой отрасли России. К услугам компании обращаются такие предприятия, как ООО «Газпром центрремонт», ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород», ООО «Газпром трансгаз Сургут», ООО «Газпром трансгаз Волгоград» и другие. О тонкостях работы и основных принципах, которые помогают компании уверенно двигаться вперед, рассказывает генеральный директор ООО «Стройнадзордиагностика» Виталий ХИМИЧ.

? Виталий Николаевич, расскажите об основных видах деятельности вашего предприятия.

— ООО «Стройнадзордиагностика» осуществляет технический надзор за строительством, реконструкцией и капитальным ремонтом магистральных трубопроводов; входной контроль трубной продукции на станциях разгрузки, площадках складирования и хранения заказчика. Также спектр наших услуг включает проведение работ по контролю качества и приемки труб для магист-

ральных трубопроводов диаметром 508—1420 миллиметров на предприятиях-изготовителях; комплексное электрометрическое обследование магистральных газопроводов и конденсатопроводов в трассовых условиях; комплексную экспертизу и экспертизу промышленной безопасности проектно-сметной документации на строительство, реконструкцию, техническое перевооружение и капитальный ремонт магистральных газонефтеконденсатопроводов. Вместе с тем специалисты ООО «Стройнадзор-

диагностика» выполняют экспертизу технологии ремонта и реконструкции магистральных нефтепроводов и конденсатопроводов и активно участвуют в разработке проектной документации на строительство, реконструкцию и капитальный ремонт магистральных газопроводов, в том числе осуществляют выбор вариантов прокладки газопроводов с целью определения оптимального технологического режима.

? Отрасль, в которой вы работаете, отличается повышенной опасностью, на газопроводах нередко случаются аварийные ситуации. Какую работу ведет ООО «Стройнадзордиагностика» в этом направлении?

— Хочу отметить, что мы активно внедряем новейшие технологии, оборудование, технические средства и материалы в практику эксплуатации

и ремонта магистральных газопроводов; проводим экспериментальные работы, направленные на повышение эксплуатационной надежности газопроводов и качества ремонтно-восстановительных работ. Наши специалисты занимаются расчетом устойчивости положения газопроводов, прокладываемых на обводненных участках и участках подводных переходов и так далее. Все это направлено на то, чтобы минимизировать риск возникновения аварийных ситуаций. Кроме того, одна из наших функций — участие в экспертных расследованиях аварий на линейной части газопроводов и обследованиях разрушившихся труб и соединительных деталей с выдачей соответствующих заключений.

? *Спектр услуг, которые оказывает ваша компания, впечатляет. Однако такая широкая специализация требует и должного уровня технического и кадрового оснащения. Как с этим обстоят дела в ООО «Стройнадзордиагностика»?*

— В нашей компании работают грамотные высококвалифицированные специалисты неразрушающего контроля II и III уровней, специалисты сварочного производства третьего и четвертого уровней; эксперты по проведению экспертизы промышленной безопасности проектной документации, проектировщики высокой квалификации со стажем работы на объектах ОАО «Газпром» 10—20 лет.

Общество на должном уровне укомплектовано нормативно-технической и методической литературой; приборами, оборудованием и инструментами для ведения диагностического контроля; оргтехникой и средствами связи; специальным автотранспортом. Мощная производственная и кадровая база позволяют нам уверенно развиваться и двигаться вперед, расширяя географию деятельности.

? *Сфера деятельности, в которой работает ООО «Стройнадзордиагностика», весьма специфична и требует множества виз различных инстанций.*

— Действительно, для выполнения работ обществом были получены следующие разрешительные документы:

- санитарно-эпидемиологическое заклю-

чение №36.ВЦ.90.000М.001825.01.09 от 20.01.2009 г. (условия работы с источниками ионизирующего излучения);

- лицензия №36.ВЦ.01.002.Л.000062.02.09 от 16.02.2009 г. (эксплуатация, техническое обслуживание, хранение аппаратов рентгеновских импульсных наносекундных автономных);
- свидетельство об аттестации производственной испытательной лаборатории неразрушающего контроля №64А120209 от 31.03.2009 г.; № 89А12056 от 29.10.2010 г.; свидетельство об аккредитации №ИЛ/ЛК-00198 от 23.12.2010 г.;
- свидетельство об аккредитации лаборатории РК №ИЛ/ЛРИ-12193 от 23.12.2010 г.;
- лицензия Ростехнадзора на проведение экспертизы промышленной безопасности проектной документации №ДЭ-00-012005 (Д) от 01.10.2010 г.; свидетельство об аккредитации экспертной организации: №ЭО-02356 от 23.12.2010 г.; А000289 №36-2-5-059-11 от 04.04.2011 г.;
- протокол №00-09-5903 от 11.06.2009 г. заседания Центральной аттестационной комиссии Ростехнадзора (аттестация комиссии ООО «Стройнадзордиагностика» на право допуска к работам на объектах, подконтрольных Ростехнадзору);
- сертификат соответствия №РОСС RU.ЦИ00/СМК.00817 от 08.04.2009 г. (система менеджмента качества применительно к проектированию и строительству зданий и сооружений I и II уровней ответственности, инженерным изысканиям, осуществлению научной деятельности, деятельности по промышленной безопасности, инспекционного контроля, независимого технического надзора);
- заключение №765 об организационно-технической готовности организации к ведению работ по строительному контролю (техническому надзору) за качеством СМР при капитальном строительстве и реконструкции объектов транспорта газа ОАО «Газпром» от 24.11.2009 г.;
- экспертное заключение № 294 от 22.04.2010 г. «О готовности ООО «Стройнадзордиагностика» к выполнению работ по коррозионным обследованиям транспорта газа ОАО «Газпром».



Виталий ХИМИЧ, генеральный директор
ООО «Стройнадзордиагностика»

? *Вы сотрудничаете со многими дочерними обществами ОАО «Газпром». Какие принципы работы позволяют вам завоевывать доверие заказчиков?*

— В числе наших партнеров сегодня — ООО «Газпром центрремонт», ООО «Газпром трансгаз Нижний Новгород», ООО «Газпром трансгаз Сургут», ООО «Газпром трансгаз Волгоград» и другие компании. Уверен, что с течением времени этот список будет активно расширяться. Залог успешной работы, на мой взгляд, держится на трех главных китах. Во-первых, это выполнение требований заказчика точно в срок, с оценкой не ниже «хорошо»; во-вторых, постоянное совершенствование производственных технологий и процессов; в-третьих, обеспечение безопасных условий труда и производства работ. **Р**



ООО «Стройнадзордиагностика»
394019 г. Воронеж, ул. Торпедо, 34
Тел.: (473) 261-90-15, 261-90-14
Факс 261-90-15
E-mail: stroynadzor-vrn@mail.ru

Наличие необходимых разрешительных документов позволяет специалистам ООО «Стройнадзордиагностика» работать на объектах ОАО «Газпром»

Блестящие специалисты для ведущих предприятий страны

Калужский филиал МВТУ (МГТУ) им. Н. Э. Баумана взрастил множество блестящих специалистов, которые сегодня успешно руководят ведущими предприятиями страны. Одна из ярких личностей — Павел Николаевич ЗАВАЛЬНЫЙ — генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Югорск».

Павел ЗАВАЛЬНЫЙ родился и вырос на Калужской земле. Интерес к технике возник у него в детстве. Он увлекался подводной охотой и самостоятельно сконструировал подводный пистолет. Будучи школьником, работал на тракторе и комбайне. Павел хотел получить высшее техническое образование, поэтому поступил в Калужский филиал Московского высшего технического училища им. Н. Э. Баумана (с 1989 года — Московский государственный технический университет). На первых курсах учеба давалась нелегко. Немало хлопот доставляли математика, иностранный язык, некоторые технические дисциплины. Но в результате самостоятельной работы он уже с третьего курса получал только высокие оценки. В итоге закончил вуз с отличием.

В период учебы на старших курсах активно и с интересом занимался научно-исследовательской работой. Руководитель научного проекта А. В. ЗЕМЛЯНСКИЙ вспоминает о Павле Николаевиче как об упорном, любознательном студенте, в совершенстве самостоятельно овладевшем ЭВМ. Позже, работая в ООО «Тюментрансгаз» (ныне ООО «Газпром трансгаз Югорск»), ЗАВАЛЬНЫЙ стал инициатором заключения соглашения о сотрудни-

честве с кафедрой «Турбиностроение» КФ МГТУ им. Н. Э. Баумана.

С теплотой вспоминают годы учебы с Павлом ЗАВАЛЬНЫМ его друзья и сокурсники.

В. Ф. БАНДАЛЕТОВ, директор инженерно-технического центра «Оргэнергоинжиниринг» (г. Москва):

— В ООО «Тюментрансгаз» Павел Николаевич попал по собственному желанию. У него была мечта поехать на Север, применить свои знания в работе, стать самостоятельным. При распределении успешно обучавшиеся выпускники имели приоритет, могли остаться в Калуге. Я, Паша и еще двое наших сокурсников — Н. ЗАЙЦЕВ и А. КАЧУЛИН — были первыми и выбрали ООО «Тюментрансгаз», чем немало удивили преподавателей.

П. В. КОРЧАГИН, генеральный директор завода «Легмаш» (г. Калуга):

— В годы учебы Павел отличался невероятной целеустремленностью, и нам было понятно, что он пришел учиться и получать специальность, а не просто документ об образовании.

И. В. КАРАВАЕВ, генеральный директор завода «Полимерсталь» (Калужская область):

— Мой сокурсник Павел ЗАВАЛЬНЫЙ — общительный, отзывчивый человек.

Всегда отличался упорством в учебе. После окончания филиала стал инициатором встреч выпускников нашей группы, а потом и всего курса. В 2009 году он стал организатором встречи в честь 25-летия завершения нашей учебы и 50-летия КФ МГТУ им. Н. Э. Баумана.

Будущее за кадрами

В настоящее время — время модернизации отечественной промышленности — вопрос подготовки высокопрофессиональных кадров, которые будут разрабатывать и внедрять инновационные проекты, особенно актуален. Сотрудничество вуза и ООО «Газпром трансгаз Югорск» в подготовке специалистов для газотранспортной компании, в проведении совместных научно-исследовательских работ с привлечением студентов, в организации производственной практики студентов-старшекурсников и работы студенческих строительных отрядов на базе предприятия будет способствовать успешному формированию для промышленности страны высококвалифицированного кадрового потенциала.

Калужский филиал МГТУ им. Н. Э. Баумана поздравляет Павла ЗАВАЛЬНОГО с юбилеем. Надеемся, что его профессиональная компетентность, творческий и научный потенциал, активная жизненная позиция еще многие годы будут движущей силой в трудовой деятельности. Желаем Павлу Николаевичу крепкого здоровья, благополучия, неиссякаемой энергии. 



Группа студентов КФ МВТУ им. Н. Э. Баумана. Во втором ряду третий справа Павел ЗАВАЛЬНЫЙ



**Калужский филиал ФБОУ
«Московский государственный
технический университет
имени Н. Э. Баумана»**
248000 г. Калуга, ул. Баженова, 2
Телефон (4842) 74-40-32
Факс 56-30-45
E-mail: mail@bmstu-kaluga.ru
www.bmstu-kaluga.ru

Сотрудничество, проверенное временем

ЗАО «Газприборавтоматикасервис» — надежный партнер крупнейших предприятий нефтегазового комплекса России, а также ближнего и дальнего зарубежья. Компания реализует полный цикл работ: научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы (НИОКР), изготовление средств внутри- и внешнетрубной диагностики (ВТД), обследование магистральных трубопроводов, реализация неразрушающего контроля.

ЗАО «Газприборавтоматикасервис» — динамично развивающаяся компания с собственной научной, производственной, экспериментальной и приборостроительной базами, специализирующаяся в области неразрушающего контроля. Предприятие было создано специалистами, стоявшими у истоков отечественной внутритрубной дефектоскопии, занимающимися разработкой и эксплуатацией внутритрубных технических средств диагностики магистральных газопроводов.

Основными видами деятельности ЗАО «Газприборавтоматикасервис» являются:

- диагностическое обследование линейной части магистральных газопроводов магнитными снарядами-дефектоскопами, включая стресс-коррозионное обследование;
- определение геодезических координат и пространственного положения действующих магистральных газопроводов и геодезических координат выявленных дефектов и линейных сооружений;
- разработка новых внутритрубных инспекционных снарядов, в том числе с регулируемой скоростью движения;
- создание и усовершенствование программного обеспечения интерпретации результатов пропусков снарядов с применением современных математических методов обработки информации;
- автоматизированная обработка результатов обследования;
- совершенствование методов неразрушающего контроля;
- экспертиза промышленной безопасности.

Еще одно важное направление работы предприятия — создание и усовершен-

ствование программного обеспечения для интерпретации данных по результатам пропусков ВТД с применением современных математических методов обработки информации

Специалистами ЗАО «Газприборавтоматикасервис» накоплены глубокие знания и ценный опыт, которые в совокупности с хорошей материальной базой позволяют вести разработки, отвечающие самым высоким современным требованиям и выполнять диагностические работы в любых условиях, качественно и в срок. Предприятие тесно сотрудничает с ведущими специалистами и научными коллективами ОАО ВНИИГАЗ, МГТУ имени Баумана, ЦНИИ авиационного моторостроения, Саратовского государственного технического университета и других вузов и организаций.

Доверяют профессионалам

За 12 лет работы ЗАО «Газприборавтоматикасервис» завоевало доверие десятков партнеров. Заказчики выбирают профессионализм, высокое качество работы, гибкую ценовую политику, строгое соблюдение сроков и условий контрактов — словом, все те качества, которыми в полной мере обладает «Газприборавтоматикасервис». Плотное сотрудничество ведется с ООО «Газпромтрансгаз Самара», ООО «Газпром трансгаз Саратов», ОАО «СибурТюменьГаз», ООО «Дальтрансгаз», ООО «Лукойл-Западная Сибирь» и другими предприятиями. Особое место в списке партнеров занимает ООО «Газпром трансгаз Югорск», с которым «Газприборавтоматикасервис» сотрудничает уже более десяти лет.



Андрей СИНЕВ, генеральный директор
ЗАО «Газприборавтоматикасервис»

В 2010 году специалисты предприятия выполнили несколько крупных проектов по обследованию магистральных газопроводов средствами внутритрубной диагностики по объекту «МГ Надым — Пунга, переход через автодорогу Белоярский — Аэропорт, Белоярский — Советский — Казымское ДПУ». Кроме того, осуществлены мероприятия по проведению неразрушающего контроля наружным сканером-дефектоскопом (ДНС) газопроводов Ямбург — Тула-2, Уренгой — Новопсков, Игрим — Серов — Нижний Тагил и других. В 2011 году ЗАО «Газприборавтоматикасервис» проводило обследования DNS на объектах Таежного, Пунгинского, Комсомольского и Сосьвинского ЛПУ МГ.

— От имени всего коллектива нашего предприятия поздравляю генерального директора ООО «Газпром трансгаз Югорск» Павла ЗАВАЛЬНОГО с юбилеем! — говорит генеральный директор ЗАО «Газприборавтоматикасервис» Андрей СИНЕВ. — Наши компании связывает многолетнее успешное сотрудничество, мы гордимся тем, что активно участвуем в жизни крупнейшего в России газотранспортного предприятия. Надеюсь, что и дальше мы будем способствовать высокоэффективной работе ООО «Газпром трансгаз Югорск». Уважаемый Павел Николаевич! Впереди у Вас серьезные задачи, новые свершения и трудовые подвиги. Желаем Вам и всему коллективу «Газпром трансгаз Югорск» процветания, удачи, здоровья и благополучия! 

Постановлением Правления ОАО «Газпром» ЗАО «Газприборавтоматикасервис» совместно со специалистами ООО «Газпром трансгаз Югорск» в 2008 году присуждена премия ОАО «Газпром» в области науки и техники за работу «Разработка и внедрение дефектоскопов сканирующего типа DNS-1000, DNS-1200, DNS-1400» для обнаружения и оценки геометрических размеров коррозионных и стресс-коррозионных дефектов труб, дефектов сварных стыков при проведении капитального ремонта трубопроводов

 **ЗАКРЫТОЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО
ГАЗПРИБОРАВТОМАТИКАСЕРВИС**

ЗАО «Газприборавтоматикасервис»

410028 г. Саратов, ул. Соборная, 9

Тел./факсы: (8452) 45-85-11, 45-85-12

E-mail: office@gpas.ru, www.gpas.ru

ООО «СПП «Югорское»: только натуральные молочные продукты

Обеспечение населения качественными, экологически чистыми продуктами питания — одна из составляющих решения проблемы сохранения здоровья каждого человека и нации в целом. Для этого в 1985 году в структуре градообразующей компании Югорска — ООО «Тюментрансгаз» — было создано ООО «СП «Югорское», которое в течение более чем 20 лет снабжало жителей города Югорска и Тюменской области качественной молочной и мясной продукцией, свежими овощами и зеленью. В 2007 году на его базе начало работу самостоятельное предприятие — ООО «Сельскохозяйственное перерабатывающее предприятие «Югорское», которое возглавил Василий Михайлович ПУЗЫРЕВ.

«Живое» молоко для югорчан

Окружное управление агропромышленного комплекса поставило перед новым предприятием задачу — за три года поднять объемы производства на 6,9%. Несмотря на трудности, связанные с необходимостью обновления материально-технической базы и укрепления кадрового потенциала организации, под руководством Василия ПУЗЫРЕВА эта задача планомерно решалась. В компании разработана и успешно реализована программа развития на 2008—2010 годы, предполагающая модернизацию оборудования, увеличение поголовья скота, повышение качества и расширение ассортимента продукции. Уже в первый год деятельности предприятием приобретены современный перерабатывающий мини-цех полного производственного цикла и молоковоз.

В настоящее время ООО «СПП «Югорское» — основной поставщик натуральных молочных продуктов и «живого» молока для жителей городов Югорска и

Советского. Ежедневно в собственном цехе предприятия перерабатывается более двух тонн молока. Производится 12 наименований продукции, пастеризованное молоко фасуется в пакеты «пюрпак». Кисломолочная продукция разливается в пластиковые стаканчики по 250 и 500 граммов. Вся продукция сертифицирована. Собственная лаборатория компании строго следит за соблюдением технических норм; кроме того, постоянный производственный контроль осуществляют санитарные врачи Югорска.

Выпускаемые ООО «СПП «Югорское» пастеризованное молоко, сливки, сметана, творог, кефир и сливочное масло в рамках выполнения муниципального заказа поставляются в дошкольные, учебные и другие учреждения района, а также трассовые поселки. Часть продукции поступает в розничную продажу через сеть «Юграгазторг».

СПП «Югорское» арендует 192 гектара земли, где выращиваются многолетние травы и зерновые для вскармливания без малого 500 голов крупного рогатого скота,

среди которых 170 коров элитных пород. Чтобы регулярно и калорийно кормить поголовье, а соответственно, и получать хорошие удои, в год СПП «Югорское» заготавливает порядка пятисот тонн зеленой массы, и, что очень важно, себестоимость ее значительно ниже привозных кормов.

Самый главный партнер

С 1985 года у коллектива «Югорского» сложились хорошие партнерские отношения с градообразующим предприятием города ООО «Газпром трансгаз Югорск». Стоит отметить, что именно руководством ООО «Газпром трансгаз Югорск», а также администрациями Югорска и Советского в свое время было принято решение сохранить сельскохозяйственную структуру, выпускающую социально значимую продукцию. В настоящее время предприятиями реализуется совместная программа поддержки сельхозпроизводства. ООО «Газпром трансгаз Югорск» компенсирует часть затрат на реализацию мясомолочной продукции, отпускаемой СПП «Югорское» через розничную сеть ООО «Юграгазторг» работникам газотранспортного предприятия в филиалах и регионе.

— Мы гордимся нашим сотрудничеством с ООО «Газпром трансгаз Югорск», — говорит директор ООО «СПП «Югорское» Василий ПУЗЫРЕВ. — И нам особенно приятно поздравить с юбилеем генерального директора крупной газотранспортной компании России Павла Николаевича ЗАВАЛЬНОГО! Уважаемый Павел Николаевич! От всего коллектива ООО «СПП «Югорское» примите самые искренние поздравления. Мы высоко ценим ваш нелегкий, но важный и столь нужный для города и всей страны труд. Ваши знания, преданность профессии, умение терпеливо и трепетно относиться к своему делу обеспечивают нашему региону достойную жизнь. Желаем Вам крепкого здоровья, уверенности в завтрашнем дне, счастья и благополучия! 

ООО «СПП «Югорское»

628260 Тюменская область,

ХМАО, г. Югорск, ул. Кольцевая, 7

Тел. (34675) 2-81-86, факс 2-81-49

E-mail: ooo_sppu@mail.ru



Главное конкурентное преимущество ООО «СПП «Югорское» на местном потребительском рынке — производство и продажа исключительно натуральной молочной продукции и живого молока

Три кита успеха ЗАО «Строймонтаж»

ЗАО «Строймонтаж» — одна из крупнейших строительных компаний ХМАО-Югры. За 16 лет работы предприятие выполнило сотни сложнейших проектов, заслужило безупречную репутацию и завоевало доверие крупнейших предприятий нефтегазовой отрасли. О том, на каких главных «китах» строится успех предприятия, мы беседуем с генеральным директором ЗАО «Строймонтаж» Николаем ХОЛОДКОВЫМ.

Кит первый. Широкий спектр деятельности

■ Николай Владимирович, расскажите о том, как развивалась ваша компания, как расширялась сфера ее деятельности.

— Компания «Строймонтаж» была основана в 1995 году. Первоначально основным направлением ее деятельности было социальное строительство на территории Советского района, а штат насчитывал всего 12 человек. С течением времени укреплялась материально-техническая база предприятия, грамотная финансовая политика позволила уверенно формировать стратегию развития и активно наращивать производственные мощности. В 1999 году были освоены строительство и ремонт высоковольтных линий электропередачи. Сегодня «Строймонтаж» имеет лицензию на строительство линий электропередачи от 110 кВ и выше.

В 2001 году компания стала заниматься также строительством и реконструкцией магистральных и промысловых нефте-, газо-, продуктопроводов и инженерных сетей. С 2006 года в ЗАО «Строймонтаж» было создано новое структурное подразделение — домостроительный комбинат, основной продукцией которого являются дома из массива древесины. Параллельно с основными видами деятельности «Строймонтаж» также занимается изготовлением погонажных изделий, малых архитектурных строений, осуществляет грузоперевозки по ХМАО-Югре самосвалами и тягачами VOLVO.

Кит второй. Мощная производственная база

■ Насколько совершенна техническая база ЗАО «Строймонтаж»?

— Открывая новые направления деятельности, мы обеспечивали компанию всем необходимым высокотехнологичным оборудованием. У нас сформирована собственная производственная база, на территории которой размещены домостроительный

комбинат, растворобетонный завод, деревообрабатывающий цех, участок тепло- и водоснабжения, электроцех, автоколонна и другие объекты. Собственный автопарк насчитывает более 200 единиц автомобильной, тракторной и спецтехники.

Кит третий. Профессиональный коллектив

■ Основу успеха любого предприятия составляют квалифицированные кадры. Наверное, «Строймонтаж» — не исключение?

— Высокие показатели деятельности нашего предприятия — это 100% результат профессиональной работы сотрудников. Работая единой слаженной командой, мы сумели завоевать доверие и наладить тесное сотрудничество с партнерами, среди которых такие компании, как ООО «Газпром трансгаз Югорск», ООО «ЛУКОЙЛ-Энергогаз», ОАО «ТНК-ВР», ООО «Роснефть», ЗАО «Лизинг Моторс», ОАО «Тюменнефтегаз», ООО «ВФС Восток», ОАО «Газпромбанк», ОАО «Ханты-Мансийский банк» и многие другие.

■ Расскажите подробнее о сотрудничестве с ООО «Газпром трансгаз Югорск».

— Наши компании связывает не один год сотрудничества. Впервые «Строймонтаж» вышел на ремонт ВЛ ЭХЗ в 2002 году, линейной части и крановых узлов газопроводов в 2003 году. С тех пор мы ежегодно выполняем работы по капитальному ремонту объектов ООО «Газпром трансгаз Югорск». В рамках сотрудничества выполнено множество крупных заказов по капитальному ремонту линейной части магистральных газопроводов, ремонту и обустройству линейных крановых узлов Пелымского и Комсомольского ЛПУ МГ.

В последние годы ЗАО «Строймонтаж» активно участвует в программе капитального ремонта изоляционного покрытия. В настоящее время компания оснащена



Николай ХОЛОДКОВ,
генеральный директор ЗАО «Строймонтаж»

двумя механизированными комплексами по замене изоляционного покрытия, способными выполнять ежемесячно не менее 15 километров изоляции. Кроме этого имеются машины, механизмы и сварочное оборудование, позволяющее одновременно вести ремонт дефектов трубопровода (в том числе с заменой труб) в объеме не менее 20—30 дефектов в месяц. ЗАО «Строймонтаж» принимало участие в ремонте практически всех газопроводов газотранспортной системы ООО «Газпром трансгаз Югорск», начиная от старейшего Игрим — Серов и заканчивая последним построенным СРТО — Урал.

От имени всего коллектива ЗАО «Строймонтаж» поздравляю генерального директора ООО «Газпром трансгаз Югорск» Павла ЗАВАЛЬНОГО с юбилеем!

Уважаемый Павел Николаевич! Мы ценим Ваши знания, опыт и профессионализм, которые позволяют решать сложные задачи. За Вами следует многотысячный коллектив, уверенный в правильности принимаемых решений. Желаем, чтобы Вам во всем сопутствовал успех, рядом были верные друзья, а семья пусть служит надежным тылом! **■**



628240 ХМАО-Югра,
г. Советский, Южная промзона, строение 1
Тел.: (34675) 3-62-23, 3-62-25, факс 3-59-36
E-mail: info@stroymontag.ru, www.stroymontag.ru

Российский морской регистр судоходства будет оценивать морские объекты Штокмана

Пятого июля 2011 года в Москве состоялась рабочая встреча главного исполнительного директора «Штокман Девелопмент АГ» (ШДАГ) Алексея ЗАГОРОВСКОГО и генерально-го директора Российского морского регистра судоходства (РС) Николая РЕШЕТОВА. По итогам встречи было подписано рамочное соглашение о сотрудничестве в сфере экспертной оценки морских объектов проекта освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения.

Как сообщили в пресс-центре «Штокман Девелопмент АГ», стороны договорились о развитии сотрудничества в целях реализации политики по расширению участия российских компаний в ходе первой фазы проекта освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения. Взаимовыгодное сотрудничество ШДАГ и РС направлено, в первую очередь, на достижение необходимого качества и безопасности продукции российских проектных организаций и судостроительных верфей. Стороны намерены приложить усилия для расширения участия в проекте крупнейших промышленных предприятий страны, содействовать развитию

партнерских отношений между иностранными и российскими проектными организациями, компаниями-производителями оборудования, поставщиками услуг, создавать условия для адаптации российской промышленности к новым видам работ на шельфе. ШДАГ и РС договорились также способствовать развитию и совершенствованию российской морской нормативной базы с учетом специфики работ на шельфе и международного опыта.

— Партнерство ШДАГ и РС будет способствовать увеличению доли участия российских компаний в разработке Штокмановского месторождения и позволит создать условия для передачи

международными компаниями опыта, знаний и технологий российским предприятиям», — подчеркнул Алексей ЗАГОРОВСКИЙ.

— Освоение нефтегазовых месторождений на шельфе требует неукоснительного соблюдения норм безопасности и защиты окружающей среды. Научно-исследовательская и инновационная деятельность РС, высокая квалификация персонала позволяют РС участвовать в процессе повышения стандартов безопасности крупнейших морских нефтегазовых проектов, таких как обустройство Штокмановского газоконденсатного месторождения. Устранение «вакуума» в российской нормативной базе в отношении шельфовых месторождений является важнейшей целью и нашим общим вкладом в повышение стандартов безопасности. Подписанное соглашение ставит перед нами новые задачи, которые мы готовы решить на самом высоком уровне», — отметил Николай РЕШЕТОВ. 

ТНК-ВР открыла под брендом ВР первые многофункциональные АЗК в трассовом формате

В рамках реализации долгосрочной стратегии развития розничного бизнеса ТНК-ВР в июне открыла первые многофункциональные автозаправочные комплексы (МАЗК) нового трассового формата под брендом ВР.

Открытие новых автозаправочных комплексов — первый шаг в реализации стратегии развития трассовых МАЗК на европейской территории России. Эта стратегия на первом этапе предполагает строительство свыше 20 трассовых МАЗК под брендом ВР с общими инвестициями в размере свыше трех миллиардов рублей.

ТНК-ВР планирует оборудовать трассовыми МАЗК ключевые магистрали европейской части России, такие как М-10 Москва — Санкт-Петербург, М-1 «Беларусь», М-4 «Дон», М-5 «Урал» и М-7 «Волга». На трассах М-1 «Беларусь» и М-4 «Дон» совместно с Государственной компанией «Российские автомобильные дороги» будут реализовываться проекты строительства многофункциональных сервисных зон (МФЗ), включающих

помимо МАЗК мотель, расширенные услуги технического сервиса для автомобилей, парковки для кемпингов и другие услуги.

МАЗК на 171 километре федеральной трассы М-10 Москва — Санкт-Петербург были спроектированы и построены в рамках соглашения о сотрудничестве между администрацией Тверской области и ТНК-ВР в предельно короткие сроки при поддержке губернатора Тверской области Д. В. ЗЕЛЕНИНА.

— Сегодня в Твери мы открываем станцию ВР новой концепции, ориентированной на предоставление уникального набора услуг как для профессиональных водителей, так и автопутешественников. Это событие знаменует новый важный этап в развитии розничного бизнеса компании, — сказал исполнительный

вице-президент ТНК-ВР по переработке и торговле Дидье БОДРАНД. — ТНК-ВР занимает лидирующие позиции в сфере строительства и эксплуатации автозаправочных комплексов, и мы уверены, что наш опыт и знания станут надежной основой для взаимовыгодного партнерства с государством в сфере развития комфортных и безопасных автомобильных дорог в России. 

Справка

МАЗК трассового формата предлагают расширенный комплекс услуг, включая горячее питание в фирменном Wild Bean Cafe, большое количество современных санузлов, душевые комнаты, охраняемую парковку для легкового и грузового транспорта и магазин Connect с расширенным ассортиментом товаров. На новых МАЗК также предусмотрены все необходимые условия для обслуживания людей с ограниченными физическими возможностями.



GasSUF

**9-я Международная специализированная
выставка оборудования и технологий
для газораспределения и эффективного
использования газа**

**11-13 октября 2011
Москва, ЭЦ «Сокольники»**

**Gas
SUF**



Газоснабжение и эффективное
использование газа



Проектирование и строительство стальных и
полиэтиленовых газопроводов



Сжиженный природный газ. Производство,
транспортировка, хранение и регазификация



Использование природного
газа в качестве моторного топлива



Внутридомовое газовое оборудование
Газовые котельные, генераторы, газовые плиты

Дирекция выставки:

E-mail: bov@mvk.ru

Тел.: (495) 925-34-16, 995-05-95

WWW.GASSUF.RU

На правах рекламы

Организаторы:



НАЦИОНАЛЬНАЯ
ГАЗОМОТОРНАЯ
АССОЦИАЦИЯ

Генеральные информационные спонсоры:

Журнал «Транспорт на альтернативном топливе»



Более 500 километров сельских дорог построят в 2011 году



К 1 июля 2011 года Федеральное дорожное агентство заключило соглашения с администрациями 31 субъекта Российской Федерации о предоставлении субсидий на строительство и реконструкцию сельских дорог.

Как сообщает пресс-служба Министерства транспорта РФ, соглашения подписаны на объем финансирования 3 540,9 миллиона рублей, в бюджеты регионов перечислено 1 849,3 миллиона рублей, или 37% общего объема субсидий. Еще по семи субъектам соглашения находятся в завершающей стадии подписания. В сводный перечень объектов строительства и реконструкции сельских дорог на 2011 год включены объекты 39 регионов, лишь Челябинская область от получения субсидий отказалась.

В 2011 году в России планируется построить и реконструировать более 500 километров сельских дорог. 210 сельских населенных пунктов получат дороги с твердым покрытием.

По состоянию на 1 января 2011 года в России насчитывалось 148 935 сельских населенных пунктов. Из них лишь 102 406 (69%) имели связь по дорогам с твердым покрытием с сетью автомобильных дорог общего пользования.

В подпрограмме «Автомобильные дороги» ФЦП «Развитие транспортной системы России (2010—2015 годы)» предусмотрено предоставление субсидий (44 550 миллионов рублей) бюджетам субъектов Российской Федерации на строительство дорог, обеспечивающих сельские населенные пункты постоянной круглогодичной связью с сетью автомобильных дорог общего пользования. Подпрограммой поставлена цель обеспечить дорогами с твердым покрытием все 2 309 сельских населенных пунктов, имевших на момент ее утверждения в 2008 году постоянное население

125 человек и более и удаленных от дороги общего пользования на расстояние до пяти километров. Общая протяженность построенных и реконструированных сельских подъездов должна составить 4 455 километров. При этом планируется построить и реконструировать подъезды почти к 2 500 сельским населенным пунктам.

С учетом возможностей федерального бюджета подпрограмма финансируется не в полном объеме, и в настоящее время осуществляется ее корректировка с продлением срока действия до 2019 года. В рамках подпрограммы из средств федерального дорожного фонда планируется выделить в 2011—2013 годах пять миллиардов рублей, шесть миллиардов рублей и семь миллиардов рублей соответственно и далее по семь миллиардов рублей ежегодно. При условии направления на указанные цели средств из дорожных фондов субъектов РФ общий объем средств на строительство сельских дорог увеличится вдвое и составит 10—15 миллиардов рублей в год.

В целях обеспечения финансовой базы дорожных фондов в Налоговый кодекс РФ внесены изменения, направленные на поэтапное в течение 2011—2013 годов увеличение ставок акциза на бензин автомобильный и дизельное топливо. По оценкам Министерства финансов РФ, указанные изменения позволят субъектам увеличить объем финансирования дорожного хозяйства к 2013 году до 473 миллиардов рублей, в то время как в 2010 году он составил 204 миллиарда рублей с учетом средств из бюджетов

Москвы и Санкт-Петербурга, выделяемых на дорожное хозяйство по статьям бюджетов, связанным с благоустройством территории.

В феврале 2011 года Федеральное дорожное агентство по согласованию с Минтрансом и Минсельхозом России утвердило сводный перечень объектов строительства и реконструкции сельских дорог на 2011 год. Этот перечень включил в себя 190 объектов общей протяженностью 499 километров на сумму 7,648 миллиарда рублей, в том числе за счет средств федерального бюджета на сумму 4,703 миллиарда рублей и за счет средств бюджетов субъектов Российской Федерации на сумму 2,945 миллиарда рублей. Средний уровень софинансирования из бюджетов субъектов Российской Федерации составил 38,5%.

В настоящее время в стадии согласования в Минсельхозе России находится проект приказа Федерального дорожного агентства об утверждении сводного перечня объектов строительства сельских дорог на ранее не распределенный объем субсидий 829,1 миллиона рублей. Этот перечень предусматривает строительство и реконструкцию 87 километров сельских дорог. Из бюджетов субъектов Российской Федерации на эти объекты выделяется 241,8 миллиона рублей, или 23% общего объема финансирования.

Таким образом, в 2011 году намечено осуществить финансирование строительства и реконструкции объектов общей протяженностью более 500 километров, в том числе 374 погонных метра искусственных сооружений. Прирост количества сельских населенных пунктов, имеющих подъезд по дорогам с твердым покрытием, составит 210 единиц. 

2-я международная специализированная выставка-форум



ДОРОГА

12-15 октября 2011 года

МВЦ «Крокус Экспо», III павильон, зал №15

Официальная поддержка:



Министерство
транспорта РФ



Федеральное
дорожное агентство



ГТЛК
Государственный
Транспортный
Лизинговый
Корпорация

- Российская Ассоциация территориальных органов управления автомобильными дорогами «РАДОР»
- Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ)
- Ассоциация дорожных проектно-изыскательных организаций «РОДОС»

Тематические разделы выставки:

- Инновации
- Интеллектуальные транспортные системы (ИТС)
- Безопасность дорожного движения, дорожный сервис
- Мосты и тоннели (проектирование, строительство, эксплуатация)
- Дорожно-строительная техника и лизинг



Организатор:

 **КРОКУС ЭКСПО**
Международный выставочный центр

Соорганизатор деловой программы:

прайм
МАРКЕТИНГОВОЕ АГЕНТСТВО

«Прайм»:
Тел.: +7 (812) 703-3508/09, 8 (921) 743-4723
E-mail: elizarova@roadtec.ru
www.prime.com.ru

Дирекция выставки:

Тел./факс: +7 (495) 983-0678, 727-2523, 8 (916) 242-6772

E-mail: artamonov@crocus-off.ru, begunova@crocus-off.ru, shamilova@crocus-off.ru, polskov@crocus-off.ru
www.dorogaexpo.ru

МВЦ «Крокус Экспо»:

65-66 км МКАД (пересечение МКАД и Волоколамского шоссе), станция метро «Мякинино»

ЭНЕРГОМАШ

(Екатеринбург)

УРАЛЭЛЕКТРОТЯЖМАШ

КАЧЕСТВО И НАДЕЖНОСТЬ

ДЛИТЕЛЬНЫЙ СРОК СЛУЖБЫ
ОБОРУДОВАНИЯ

УНИКАЛЬНЫЕ
КОНСТРУКТОРСКИЕ РЕШЕНИЯ



ТРАНСФОРМАТОРНО-РЕАКТОРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- масляные силовые и преобразовательные трансформаторы
- трансформаторы с экологически чистой негорючей жидкостью
- элегазовые силовые и преобразовательные трансформаторы
- сухие распределительные и преобразовательные трансформаторы с различными типами изоляции: "Транстерм", "Номекс", полимерные пленки
- для эксплуатации в холодном, умеренном и тропическом климате (от - 60 °С до + 55 °С)
- реакторы масляные и сухие различного назначения



Телефон: (343) 324-54-09 / Факс: (343) 324-59-03

tro_cmc@energomash.ru

ВЫСОКОВОЛЬТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

- элегазовые баковые и колонковые выключатели
- трансформаторы тока и трансформаторы напряжения
 - разъединители трех- и однополюсные
 - заземлители однополюсные
- автоматические быстродействующие выключатели



Телефон: (343) 324-51-23 / Факс: (343) 324-58-02

vva_cmc@energomash.ru

ЗАО «Энергомаш (Екатеринбург)-Уралэлектротяжмаш»

Екатеринбург, ул.Фронтových бригад, 22

www.energomash.ru • www.uetm.ru

Поздравляем с Днем железнодорожника!