

Модернизация электроснабжения железных дорог в надежных руках

А.П. ГУКУН, генеральный директор ООО «Транскомплектэнерго», Новосибирск



Компания ООО «Транскомплектэнерго», созданная в 2001 году, является одной из ведущих в сибирском регионе по выполнению проектных и строительно-монтажных работ, капитальному ремонту устройств электроснабжения железных дорог Урала, Западной и Восточной Сибири.

Чтобы понять мотивацию создания нашей компании, хочу сделать небольшой экскурс в историю электрификации Западно-Сибирской железной дороги. В 2007 году исполнилось 70 лет со дня пуска первого электрифицированного участка Сибири Белово — Новокузнецк. Электрификация стала основной коренной реконструкции железнодорожного транспорта нашей страны. Это позволило значительно увеличить вес и скорость движения поездов, быстро осваивать нарастающие объемы перевозок грузов и пассажиров, значительно повысить эффективность работы и улучшить технико-экономические показатели железнодорожного транспорта в целом.

Электрификацию первого участка Западно-Сибирской железной дороги Белово — Новокузнецк можно сравнить с родником, который пробился в Белово и потек ручейком от станции к станции, превращаясь в речку. Западно-Сибирская железная дорога в настоящее время часть могучей полноводной «реки» Транссиба: на ее долю приходится 12,5% грузооборота железных дорог Российской Федерации.

Главный ход дороги от Исиль-Куля до Мариинска был электрифицирован за период с 1951 по 1959 год, то есть практически более полувека назад. Естественно, что в настоящее время растет повреждаемость устройств, повышаются эксплуатационные расходы. Все это требует выполнения комплекса работ, направленных на модернизацию устройств электроснабжения, внедрения современного оборудования и новой системы их обслуживания.

Проектирование, изготовление и монтаж — без посредников

Работы по модернизации, усилению и повышению надежности устройств электроснабжения с предельными

сроками службы осуществляются на основе специальной стратегической программы ОАО «РЖД». Надежным партнером в реализации пяти программ Западно-Сибирской железной дороги является компания ООО «Транскомплектэнерго», созданная в 2001 году. За это время она стала одной из ведущих в Сибирском регионе по выполнению проектных и строительно-монтажных работ, капитальному ремонту устройств электроснабжения железных дорог Урала, Западной и Восточной Сибири, угольных разрезов и шахт Кузбасса, городского электрического транспорта.

«Транскомплектэнерго» все работы выполняет без привлечения субподрядчи-

ков, с использованием своих собственных материалов, своей авто- и моторно-рельсовой техники. Сначала компания занималась поставками оборудования и материалов для Западно-Сибирской магистрали, а затем освоила модернизацию устройств электрификации и электроснабжения. С ростом объема работ укреплялась структура компании. Сейчас это динамично развивающееся предприятие, в составе которого несколько организаций. ЗАО «Транссибэлектромонтаж» специализирован на строительно-монтажных работах контактной сети и линий электропередач и подстанций. ООО «Железобетонные изделия — Капитал» — на утилизации конструкций и материалов, а ООО «Контактные сети Сибири — Завод» — на изготовлении металлоконструкций. Прорабские участки выполняют работы в Тюменской, Омской, Новосибирской, Кемеровской, Читинской областях и Алтайском крае. Особо необходимо отметить, что компания совмещает в одном



лице проектную организацию и предприятие, производящее оборудование, конструкции и детали собственными силами и выполняющее строительные-монтажные работы. Все это гарантирует независимость от смежников, поставщиков и посредников, выполнение обязательств перед заказчиками, обеспечивает должное качество выполнения работ.

Только за последние 5 лет силами и средствами компании построены и сданы в эксплуатацию новые тяговые подстанции: Искитим — на участке Новосибирск — Черепаново, Думный — на участке Кемерово — Анжерская, Дуброво — на участке Белово — Гурьевск. Произведена модернизация устройств с заменой оборудования на подстанциях Мошково (ЭЧ Новосибирск), Терентьевская и Ерунаково (ЭЧ Новокузнецк), реконструирована контактная сеть на одной из крупнейших сортировочных станций Западно-Сибирской железной дороги — Московке, а также станций Татарская, Барабинск, Инская, Тайга, Иртышское и несколько станций на Кузбассе. В 2005 г. построена и сдана в эксплуатацию троллейбусная линия в Омске протяженностью 7 км.

Стало очевидным, что необходимо создавать собственную базу производства по изготовлению металлоконструкций с антикоррозийным покрытием, что мы и начали делать. Применение метода горячего цинкования многократно повышает срок службы металлоконструкций. В Сибири подобного производства нет, а потребность в оцинковке есть не только у «РЖД», но и у многих предприятий Новосибирска. Это будет уникальное производство. Данный проект включен в план социально-экономического развития Новосибирской области на период до 2010 года и входит в 100 проектов Сибири. В дальнейшем завод будет работать не только на российские регионы, но и на ближнее (Казахстан) и дальнее (Китай) зарубежье. Сегодня объект подготовлен к монтажу оборудования, которое будет осуществляться итальянской фирмой GM «Группо Маккабео». Выпуск первой продукции планируется на конец апреля — начало мая 2008 года.

Коротко о планах

Думаю, что 2008 год будет для нас годом выхода на зарубежные проекты. Проведены переговоры с ОАО «Зарубежстрой», которое является дочерней организацией ОАО «РЖД» на предмет участия в качестве подрядчика на объектах «Зарубежстроя» за границей.



Конечно же, будем работать и в России. У нас большие планы связаны с Забайкальской железной дорогой. Имеется в виду комплексная реконструкция участка Карымская — Забайкальск. Это достаточно сложный объект, поскольку 30 км составит скальный грунт. А это требует специализированной техники для работы в скальных грунтах. Необходимо будет на этом участке выполнить монтаж и наладку четырех тяговых подстанций и 14 автотрансформаторных подстанций. От Урала и до Дальнего Востока ни одна организация не строит тяговые подстанции, а у нас для этих целей созданы специализированные прорабские участки, укомплектованные квалифицированными специалистами.

Одним из важных объектов будет выполнение на строительстве постоянного обхода железной дороги в районе Березников Свердловской железной дороги.

Мы продолжаем работать на объектах в Кузбассе. Нашими заказчиками здесь выступают ОАО «Сибирская угольно-энергетическая компания» (СУЭК), ОАО «Промугольснаб», ОАО «Белон». Мы и дальше хотим активно работать в нашем регионе. К сожалению, объемы работ компании на Западно-Сибирской железной дороге сокращены примерно на 30%. Но это зависит не от нас, а скорее от принятых программ ОАО «РЖД». Здесь следует заметить: понятно стремление ОАО «РЖД» работать над выполнением стратегической программы по строительству высокоскоростной магистрали Москва — Санкт-Петербург, но не следует забывать пророческие слова М.В. Ломоносова «российское могуще-

ство прирастать будет Сибирью». 70–80% действующих электрифицированных магистральных железных дорог эксплуатируются со сроком 40 лет и более. Надо сделать все, чтобы одна из самых протяженных и грузонапряженных магистралей Москва — Владивосток не стала узким звеном в пропускной способности для перевозки грузов и пассажиров, то есть надо инвестировать средства равномерно и для этих работ.

Проблемы и пути их решения

Хотелось бы обратить внимание на ряд вопросов, которые должны решать железнодорожники:

1. Обычно в первом квартале отсутствуют объемы работ, а в дальнейшем начинается «шторм», что отрицательно сказывается на качестве работ. Необходимо наладить равномерное планирование и финансирование объектов в течение года. Целесообразно было бы планировать завершение работ на части объектов не в конце текущего года, а в конце первого квартала следующего.

2. При значительных объемах работ в действующих устройствах удельные затраты времени на один километр контактной сети в четыре-пять раз выше, чем на аналогичные операции при новой электрификации. Исторически сложившаяся практика разделения на этапы (первый — строительство, второй — монтаж) также усложняет и замедляет производство.

Необходимо департаментам, причастным ОАО «РЖД», службам движения, пути и электрификации с участием строительного-монтажных организаций разработать единую технологию последовательного производства работ при



капитальном ремонте пути, реконструкции и модернизации устройств электрификации и электроснабжения на действующих участках дорог. В настоящее время, например, планируется в текущем году капитальный ремонт пути на нескольких перегонах отдельных участков, а на следующий год модернизация, реконструкция, усиление устройств электроснабжения на этих перегонах. Считаю эту технологию неэффективной и нерациональной, так как выполненный капитальный ремонт пути как бы «замораживается», потому что устройства электроснабжения остаются тормозом в повышении пропускной способности. Надо разработать такую технологию, чтобы через пять-шесть дней после ремонта пути был дан старт для работ на контактной сети и других устройствах электроснабжения. Кстати, часть работ на длине ремонтируемого участка пути (строительно-монтажные) работы можно выполнять с «полей», особенно в теплое время года. Эта технология естественно позволит снизить непроизводительные расходы как для эксплуатационников, так и для нас.

Думаю, что координирующую роль в этом деле должны взять на себя структуры, которые занимаются стратегическим планированием и перспективной новой строительством, коренной реконструкцией развития, модернизации и усиления устройств на крупных сортировочных станциях, а также на отдельных транспортных коридорах. От этого выиграют все, а в конечном счете государство в целом.

3. Большие непроизводительные потери несет наша компания, да, думаю, и другие тоже, из-за несвоевременного предоставления «окон», их сокращения или отмены. Хочу поделиться опытом применения мобильных блок-постов при производстве строительно-мон-

тажных работ на перегонах главных путей. Метод этот не новый, его применяли путейцы, три года назад он был опробован нами и успешно применяется сейчас. Это дало возможность получить «окна» продолжительностью до 6-8 часов.

4. Проектирование при реконструкции тоже существенно отличается от проектирования новой электрификации. Считаю, что Департаменту ОАО «РЖД» и службам электрификации и электроснабжения будет необходимо в кратчайший срок совместно с институтом «Трансэлектропроект» разработать и утвердить типовой альбом конструкций, узлов и деталей контактной сети, так как отсутствие такового ведет к самодельности в «изобретениях», много теряется времени на согласование или изменение проекта; необходимо сделать так, чтобы у всех подрядчиков и субподрядчиков были единые типовые чертежи.

Наша компания тесно взаимодействует с электрификаторами всех уровней, от ЭЧ до ЦЭ, а решение отмеченных вопросов положительно отразится в работе и будет взаимовыгодно для всех заинтересованных сторон.

О динамике успешного устойчивого развития компании можно судить по объемам выполненных работ в денежном выражении: за 2006 год было освоено средств на подрядных, субподрядных работах и на развитие собственного производства около 1 миллиарда рублей, за 2007 год эта цифра составила 1 миллиард 400 миллионов рублей.

Наша компания готова работать в перспективных проектах ОАО «РЖД» на новых магистралях и реконструкции старых, по развитию промышленного железнодорожного транспорта и объектах электроснабжения по регио-

нам в целом. Для этого у нас есть все необходимые условия.

Электрики железных дорог

Главным фактором успешного выполнения компанией больших объемов работ являются кадры. Всем известно, что какой бы совершенной ни была техника, за ней всегда стоят люди. Это от их опыта, знаний, квалификации, инициативы, творчества и преданности делу, профессии зависит в целом успех дела.

Руководящее звено компании — это бывшие работники эксплуатации — электрификаторы и энергетики.

Конструкторский отдел почти весь состоит из тех, кто отдал хозяйству электрификации не один десяток лет. Руководитель проектно-конструкторского бюро Александр Титаренко — бывший начальник Дорожной электротехнической лаборатории, Владимир Евдаков — высококлассный специалист в области защит на тяговых подстанциях, Александр Жук — опытный энергетик, Анатолий Синдеев — бывший начальник Дорожных электротехнических мастерских, Татьяна Мраева — проектировщица. К специалистам с большим опытом можно отнести Евгения Евдокимова, инженера по охране труда, Вячеслава Егошина и Владимира Пономарева. Наряду с опытными кадрами можно также отметить молодых специалистов Александра Язова, чуть более года работает в «ТКЭ» Евгений Нудненко — бывший начальник службы электроснабжения Новосибирского метрополитена, отдавший профессии 47 лет.

Кстати, нашей компанией снят документальный фильм «Электрик железных дорог» в связи с 70-летием первого электрифицированного участка в Сибири Белово — Новокузнецк. Воспоминаниями поделились ветераны, посвятившие делу электрификации свою жизнь и энергию. Этот фильм посвящен людям, которые стояли у истоков строительства и монтажа, а также работникам всех поколений, которые обслуживали и обслуживают устройства электроснабжения в настоящее время.

Пока у нас работают такие люди, ветераны — электрификаторы железной дороги, мы справимся с любой, самой сложной задачей.

000 «Транскомплектэнерго»

Тел.: (383) 335-80-61, 335-80-62

Тел./факс: (383) 229-30-50

tke@tkenergo.ru