

«ПРОШЛЫЙ ГОД БЫЛ ДЛЯ НАС БЕСПРЕЦЕДЕНТНЫМ ПО ОБЪЕМУ РАБОТ»

ПО ИТОГАМ ПРОШЛОГО ГОДА ВЫРУЧКА ОАО «ЛЕНГАЗСПЕЦСТРОЙ», ВХОДЯЩЕГО В ГРУППУ «СТРОЙГАЗМОНТАЖ», СОСТАВИЛА 69 МЛРД РУБЛЕЙ. О СПЕЦИФИКЕ РАБОТЫ КОМПАНИИ ПО СТРОИТЕЛЬСТВУ МАГИСТРАЛЬНЫХ НЕФТЕ- И ГАЗОПРОВОДОВ КОРРЕСПОНДЕНТУ ВГ ВЛАДЕ ГАСНИКОВОЙ РАССКАЗАЛ ВЛАДИМИР БЕЛЯКОВ, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ОАО «ЛЕНГАЗСПЕЦСТРОЙ».

BUSINESS GUIDE: В начале года компании исполнилось 45 лет. Что было сделано за эти годы?

ВЛАДИМИР БЕЛЯКОВ: 1 января 1968 года на базе СМУ-7 треста «Мосгазпроводстрой» был создан трест «Ленгазспецстрой», первоочередная задача которого заключалась в газификации Ленинграда и Ленинградской области. Однако уже практически с первого дня своей деятельности предприятие решало более глобальные задачи по развитию нефтегазового комплекса. Еще в 1942 году, благодаря самоотверженному труду первых строителей трубопроводов (часть из них впоследствии стала работать в нашем тресте), через Ладожское озеро был протянут жизненно важный для блокадного Ленинграда продуктопровод. В тяжелые годы блокады благодаря этой артерии ленинградцы получали ценное топливо — бензин.

За время своего существования «Ленгазспецстрой» проложил тысячи километров магистральных и межпоселковых трубопроводов от Калининградской области до острова Сахалин, и от отдаленных районов Крайнего Севера до среднеазиатских пустынь. Построены десятки компрессорных и газораспределительных станций, подземных хранилищ газа. Мы принимали участие в реализации самых масштабных проектов отрасли — это магистральные газопроводы Игрим — Серов — Нижняя Тура — Пермь, Средняя Азия — Центр, Уренгой — Помары — Ужгород, Ямал — Европа, «Голубой поток», Ямбург — Елец, Минск — Вильнюс — Каунас — Калининград, Сахалин — Хабаровск — Владивосток; магистральные нефтепроводы: Балтийская трубопроводная система (БТС), Сургут — Новополюцк, Мангышлак — Куйбышев, казахский нефтепровод Кенкияк — Атырау; аммиакопровод Тольятти — Одесса. Нашими силами построены Калининградское и Невское подземные хранилища газа. Каждый из этих объектов имеет важное значение для стабильного энергоснабжения России, исполнения экспортных поставок газа по контрактным обязательствам нашей страны.

BG: На современном этапе истории «Ленгазспецстрой» предприятие принимает участие в реализации инвестиционной программы федерального масштаба. На каких проектах работают специалисты «Лен-

газспецстрой» в настоящее время и какие трудности приходится преодолевать?

В. Б.: Каждый объект, на котором мы работаем, уникален по своим параметрам: техническим, географическим, по природным условиям. Осенью 2012 года было завершено строительство 170-километрового линейного участка первой нитки системы магистральных газопроводов Бованенково — Ухта — первого участка газопровода на пути газа Бованенковского нефтегазоконденсатного месторождения с полуострова Ямал. Это месторождение — ключевой объект ОАО «Газпром» в рамках мегапроекта «Ямал». Также в прошлом году нами была построена и сдана в эксплуатацию первая очередь самой северной в мире компрессорной станции «Байдарацкая» мощностью 96 МВт, которая тоже входит в состав системы магистральных газопроводов Бованенково — Ухта.

Для доставки материально-технических грузов на объект в зимнее время по поверхности замёрзшей тундры «намораживается» автозимник — вдольтрассовый проезд, который становится ключевой транспортной коммуникацией.

После прокладки газопровода выполняется полная рекультивация тонкого почвенного покрова тундры. Пастбища и привычные места кочевок оленей бережно сохраняются.

Что касается трудностей. Летом работы на Ямале запрещены, поскольку в период таяния легко нарушить хрупкий экологический баланс тундры. Доставка грузов становится невозможной. Пик основных работ, таким образом, приходится на зимний период, когда температура воздуха опускается до минус 50. Суточные перепады достигают тридцати градусов, частые метели со скоростью ветра до 30 м/с проверяют на прочность и людей, и технику.

В 2012 году мы проложили магистральный газопровод на Сахалин. Он предназначен для подачи газа из Киринского газоконденсатного месторождения в газопровод Сахалин — Хабаровск — Владивосток, который является ключевым в реализации Восточной газовой программы.

На пути трассы наши строители преодолели три активных тектонических разлома, характерных для региона с повышенной сейсмической активностью, косогорные участки, 65 водных препятствий. Более 60%

территории, по которой проходит этот газопровод, — болотистая местность.

В 2012 году «Ленгазспецстрой» активно вел работы по строительству второй нитки экспортного газопровода Грязовец — Выборг, предназначенного для подачи газа в «Северный поток» для последующей транспортировки в Западную Европу, а также потребителям в Северо-Западном регионе России. Нами построено около 400 км линейной части и две компрессорные станции — «Волховская» и «Елизаветинская», мощностью 64 МВт каждая. Строительство трассы, большая часть которой проходит по лесным массивам и болотам, было сопряжено со многими трудностями. В Выборгском районе Ленинградской области значительная часть трубопровода проходит через скальные породы, которые приходилось преодолевать буровзрывным способом, водные преграды пришлось преодолевать методом микротоннелирования и наклонно-направленного бурения.

Надо отметить, что 2012 год был для нашей компании беспрецедентным по объему работы.

BG: Каким образом «Ленгазспецстрой» обеспечивается работой? Ваша компания самостоятельно ищет для себя заказы?

В. Б.: До 2008 года контрольный пакет акций предприятия принадлежал «Газпрому»; мы самостоятельно выдвигались с конкурсными предложениями на объявленные тендеры. Пять лет назад мы вошли в состав группы компаний «Стройгазмонтаж». В качестве генподрядчика с этих пор выступает ООО «Стройгазмонтаж», функция поиска заказов также лежит на генподрядчике. Для «Ленгазспецстрой» такое положение со строительными подрядами является гарантом стабильности.

BG: Каковы планы компании на будущее?

В. Б.: В ближайшие четыре года нам точно есть чем заняться. Сейчас наше предприятие выполняет и будет выполнять строительно-монтажные работы в рамках инвестиционной программы «Газпрома». Мы продолжаем работать на Ямале — там нам предстоит построить два участка второй нитки газотранспортной системы Бованенково — Ухта. Также на Ямале занимаемся строительством второй очереди компрессорной стан-

ции «Байдарацкая», которая увеличит мощность станции вдвое, до 192 МВт. В Анапском районе Краснодарского края в ближайшие четыре года мы будем возводить самую мощную в мире компрессорную станцию (КС) «Русская», которая станет головной КС газопровода «Южный поток» и конечной точкой российского участка газовой магистрали. Для обеспечения подачи газа в «Южный поток» нам предстоит сооружение 64,8 км линейной части участка Писаревка — Анапа. Трасса пройдет через систему рисовых чеков Краснодарского края, по искусственно обводненной местности, где мы должны будем сохранить сложную структуру рисовых полей и восстановить мелиоративную систему. Также в прошлом году ОАО «Ленгазспецстрой» определено подрядчиком строительства второй нитки конденсатопровода Уренгой — Сургут. В рамках проекта предприятие построит половину из 80 километров трассы в Ханты-Мансийском автономном округе.

BG: Производственный потенциал предприятия позволяет ежегодно сооружать сотни километров трубопроводов большого диаметра. Каким образом компания добивается таких высоких темпов строительства?

В. Б.: Высокие темпы возможны при сочетании нескольких факторов. Это профессионализм всех специалистов предприятия, слаженная работа и общая нацеленность на достижение поставленных задач и современное и высокотехнологичное оборудование для строительства трубопроводов.

Так, на объектах по линейному строительству мы задействуем один из самых современных и высокопроизводительных комплексов автоматической сварки — CRC — Evans, позволяющий варить до 60 стыков в сутки. В 1999 году мы одними из первых в России внедрили эту технологию, а через два года на строительстве российско-турецкого газопровода «Голубой поток» установили европейский рекорд скорости, сварив 123 стыка трубы диаметром 1420 см за смену. Тот рекорд был официально зафиксирован компанией CRC, а также мы были первыми, кто задействовал эту технологию в условиях Крайнего Севера.

Наша компания имеет более двух тысяч единиц строительной и автомобильной техники и всю сопутствующую такому серьезному парку