

The background of the entire page is a photograph of an industrial port terminal. On the left, there is a large, dark silhouette of a ship's superstructure or a large gantry crane. In the center, a bright sun is setting or rising, creating a strong lens flare and illuminating the scene with a warm, golden light. The sky is filled with soft, orange-hued clouds. In the distance, a range of mountains is visible under the hazy sky. The overall mood is one of quiet activity and the end or beginning of a day.

# EARLY DAYS

VANINO BULK TERMINAL

# НАЧАЛО БИОГРАФИИ

ВАНИНСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ



# НАЧАЛО БИОГРАФИИ

## ВАНИНСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ



EARLY DAYS  
VANINO BULK TERMINAL

Хабаровск  
Издательский дом  
«Приамурские ведомости»  
2008



Khabarovsk  
Priamurskiye Vedomosti  
Publishing House  
2008



УДК 908(470+571.620)+629.5  
ББК 63.3(2Рос255.3)+65.37  
Н17

Автор текста Валерий Головин

Фотографии: Александр Голодnev,  
Николай Чукин

Оформление Ольга Заяц

Перевод на английский язык Галина Мисюра

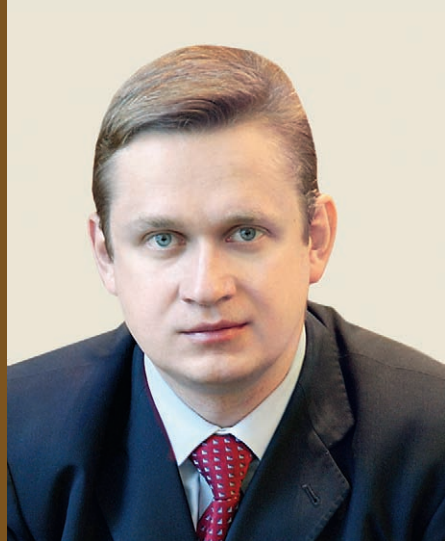
# НАЧАЛО БИОГРАФИИ ВАНИНСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

EARLY DAYS  
VANINO BULK TERMINAL

ISBN 978-5-8003-0217-2

© Головин В.А., 2008  
© Голодnev А.И., Чукин Н.А., фото, 2008  
© Заяц О.А., оформление, 2008  
© Мисюра Г.А., перевод на английский язык, 2008  
© Издательский дом «Приамурские ведомости», 2008





*Владимир РАШЕВСКИЙ,  
генеральный директор  
ОАО «Сибирская  
угольная энергетическая  
компания»*

*Vladimir Rashevsky  
General director  
Siberian Coal Energy Company Public JSC*

## ОКНО СУЭК В АЗИЮ

SUEC WINDOW TO ASIA



Ванинский балкерный терминал мощностью 12 миллионов тонн угля — один из крупнейших, имеющих стратегическое значение проектов Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК), успешно реализованный на Дальнем Востоке. Ввод его в строй позволит уже в ближайшем будущем существенно увеличить экспортный потенциал нашей компании, кардинально расширить наши возможности по поставкам на самый быстрорастущий рынок Азиатско-Тихоокеанского региона. Для нас это особенно важно. Угольные компании, как известно, активно инвестируют в добычу, но экспорт сдерживается из-за недостатка инфраструктуры.

Ввод в строй одного из крупнейших в стране угольных портов позволит уменьшить дефицит перевалочных мощностей. Более того, он создаст перспективы для становления в Ванино важнейшего на востоке страны транспортного узла.

Всего три года потребовалось строителям, чтобы возвести на Тихоокеанском побережье мощный высокомеханизированный морской комплекс, равных которому сегодня в России нет. Уникальность его не только в применении принципиально новых технологических решений при организации переработки грузов, в использовании самых современных перегрузочных механизмов, благодаря чему мощности комплекса легко могут быть удвоены. Ванинский балкерный терминал способен обрабатывать суда водоизмещением до 170 тысяч тонн. Подобные гиганты в дальневосточные порты ранее не заходили.

Выражая огромную признательность проектировщикам, строителям, монтажникам за их самоотверженный труд, мы уверены, что сформированная здесь молодая команда все сделает для того, чтобы мощности нового дальневосточного порта были освоены в кратчайшие сроки.

*Vanino Bulk Terminal with the capacity of 12 million tons of coal is among the largest and strategically important projects of Siberian Coal Company (SUEC) successfully implemented in the Far East. Its launching will greatly increase future export potentialities of our Holding and will cardinally broaden our capabilities for supplies to the fastest growing market of the Asia Pacific. It is of prime importance to us. Commissioning of this larger coal sector project will decrease the deficit of handling capacity. Moreover, it will form a background for building up a most important Vanino transport hub in the east of the country.*

*In only three years the builders managed to have constructed a high-capacity highly mechanized sea terminal on the Pacific, unrivalled in Russia. Its exceptional character is not only in the newest technologies of cargo handling and most advanced transshipment gear, thanks to which the Terminal capacity can be easily doubled. Vanino Bulk Terminal is capable of handling vessels up to 170 thousand tons deadweight. Such gigantic size vessels have never called at our Far Eastern ports before.*







Виктор ИШАЕВ,  
губернатор  
Хабаровского края

Viktor ISHAEV  
Governor of the Khabarovsk krai

# ВАЖНАЯ ПОБЕДА СТРОИТЕЛЕЙ

## MAJOR ACHIEVEMENT OF BUILDERS

Еще несколько лет назад суммарный объем переработки грузов в шести портах Хабаровского края, расположенных на побережье Татарского пролива, был чуть более десяти миллионов тонн. Ванинский балкерный терминал, пуск в эксплуатацию которого состоялся в середине 2008 года, уже в самое ближайшее время позволит удвоить эту цифру, что дает основание считать произошедшее событие фактом незаурядным, имеющим огромное значение для экономики не только Хабаровского края, но и всего Дальневосточного региона.

В правительстве края полагают, что инициатива Сибирской угольной энергетической компании (СУЭК), вложившей немалые средства в строительство собственного морского перегрузочного комплекса в Ванинском районе, найдет последователей среди других грузоотправителей, заинтересованных в освоении рынка стран Азиатско-Тихоокеанского региона.

В сооружении объектов Ванинского балкерного терминала активное участие принимали строительные подразделения из Хабаровска, Комсомольска-на-Амуре и других населенных пунктов, многие заказы были выполнены на местных предприятиях. Весомый вклад в это внесли коллективы ОАО «Хабаровская ремонтно-монтажная компания», ООО «Лизингстроймаш Амур», Амурского кабельного завода, Советско-Гаванского завода железобетонных изделий и другие. На разных этапах строительства здесь трудилось до тысячи специалистов. Эксплуатация терминала позволит дополнительно создать сотни рабочих мест. Уже это обеспечивало реализации масштабного проекта СУЭК полную поддержку со стороны правительства Хабаровского края.

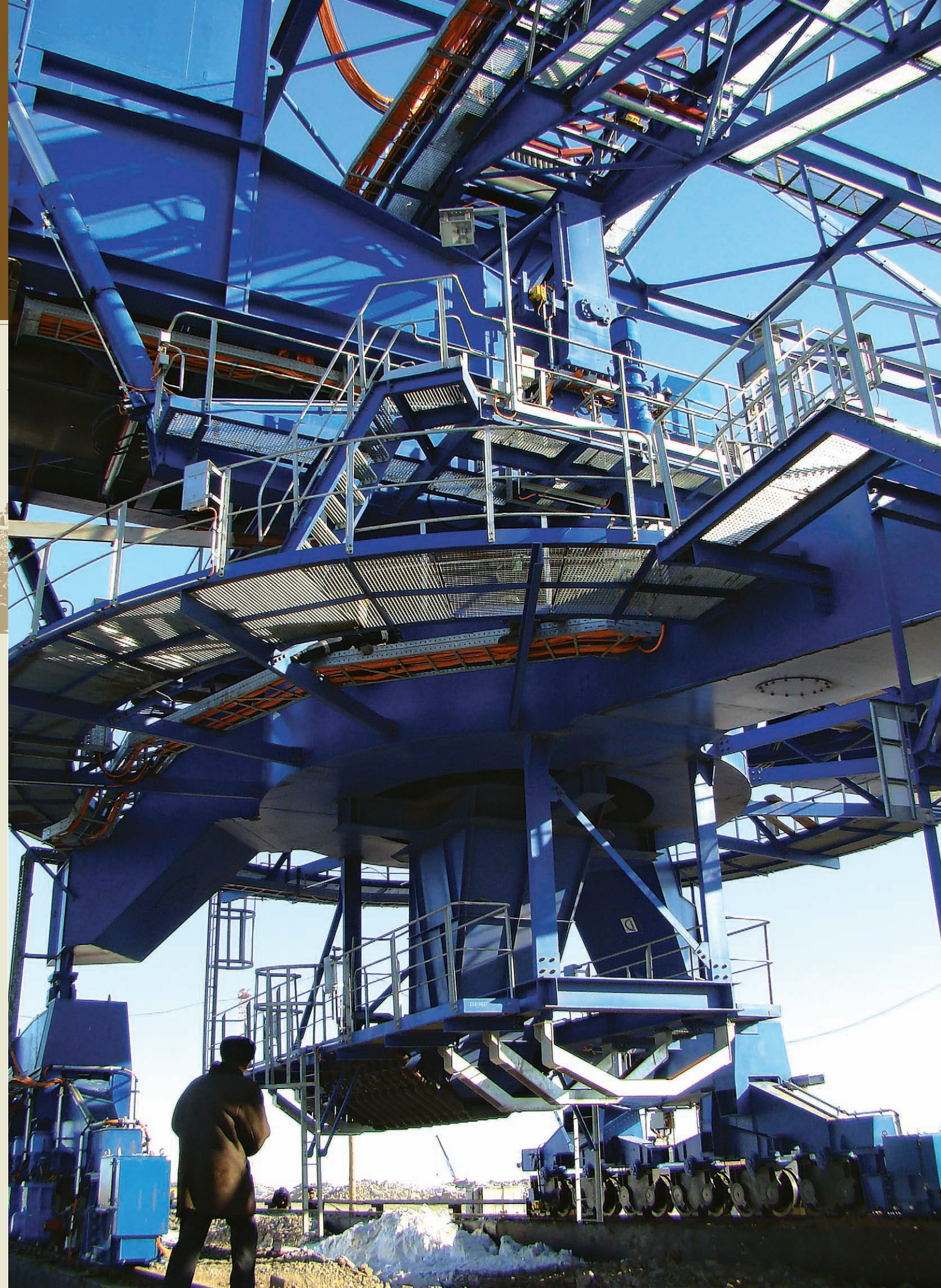
Искренне поздравляю всех, кто причастен к строительству крупного современного морского перегрузочного комплекса — важного звена Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла, который создается на побережье Татарского пролива.



*Just a few years ago the total cargo handling services in the six ports of the Khabarovsk krai located on the Tatar Strait sea shore registered a little over ten million tons. Vanino Bulk Terminal launched in mid-2008 will in the near future double its capacity and the very fact makes the event extraordinary for its strong impact on the economy of the Khabarovsk krai and the entire Far Eastern region.*

*The professionals in the Khabarovsk krai Government think that the initiative of Siberian Coal Energy Company (SUEC) that invested much in the construction of its own transshipment terminal in the Vaninsky rayon will be followed by other consigners looking toward the Asia Pacific markets.*

*I sincerely congratulate all who contributed to the construction project of a large state-of-the-art sea cargo handling terminal, a key component of the Vanino – Sovetskaya Gavan transport and industry hub being shaped on the Tatar Strait shore.*







Сергей АНДРЕЕВ,  
генеральный директор  
ООО «Дальтрансуголь»

Sergei ANDREEV  
General Director of Daltransugol LLC

# ТЕРМИНАЛ — В СТРОЮ!

THE TERMINAL IS LAUNCHED



Завершение строительства Ванинского балкерного терминала — без всякого преувеличения является крупным событием в экономике России. Позади три года напряженного труда, неустанных поисков, большого самопожертвования сотен строителей, которые в суровых условиях Дальнего Востока смогли возвести современный морской перегрузочный комплекс, способный обрабатывать крупнотоннажные суда.

Уникальность нового терминала не только в том, что здесь впервые в нашей стране применена принципиально новая кольцевая схема железнодорожных маршрутов. В процессе строительства проектировщикам и монтажникам пришлось решать множество сложных технологических задач. Чтобы ускорить срок пуска терминала, было принято решение параллельно со строительством пирса начать монтаж двух судопогрузочных машин на берегу. Впоследствии по специально разработанной схеме удалось успешно осуществить их транспортировку непосредственно на пирс. И это не единственный пример творческого подхода к делу.

Практически за две зимы и одно лето в бухте Мучке был выполнен огромный объем строительно-монтажных работ. Благодарю всех специалистов подрядных организаций, принимавших участие в сооружении объектов Ванинского балкерного терминала. За это им низкий поклон.

*The commissioning of Vanino Bulk Terminal is without any exaggeration an important event for Russian economy. Three years of intense labor are behind, the period of endeavor and great self-sacrifice of hundreds of builders who in the harsh northern environment were able to have erected the sea transshipment complex fitted with the latest technology for handling heavy-duty vessels.*

*The Terminal pioneering a basically new railway loop is launched. In the process of its construction the designers and assemblers of equipment faced plenty of technology challenges. To accelerate the launching of the Terminal it was decided to start assembly of two vessel loaders onshore parallel to the construction of the pier. Later on they were delivered to the pier after a dedicated scheme. This was just one example of resourcefulness.*

*In actually two winters and one summer season a profound scope of construction and assembly works was carried out in Muchke Bay. Our thanks to professionals of all contractor companies that participated in Vanino Bulk Terminal construction project. Please accept our sincere gratitude.*







2006 год. Строительство Ванинского балкерного терминала на начальном этапе  
2006. Early construction stage of Vanino Bulk Terminal







# СУЭК И МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ



Созданная в 2002 году, СУЭК — крупнейшая в России угольная компания (производит около четверти угля в стране, обеспечивая около 30 процентов поставок топлива на внутреннем рынке и занимая первое место в экспорте угля). Добыча превышает 90 миллионов тонн. Планируется к 2020 году довести ее до 150 миллионов тонн твердого топлива. В

состав СУЭК сегодня входит около 100 угольных и сервисных предприятий, на которых трудятся в общей сложности 43 тысячи человек. Угольные разрезы и шахты СУЭК расположены в Красноярском крае, Кемеровской, Иркутской и Читинской областях, в Бурятии, Хакасии и на Дальнем Востоке (Приморский и Хабаровский края). Холдинг экспортирует уголь более чем в 10 стран мира. Основными зарубежными потребителями продукции компании являются Япония, Республика Корея, Великобритания, Финляндия и ряд других государств Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона. СУЭК — единственная российская компания, входящая в десятку лидеров мирового угольного рынка.

— Однако значительно увеличить экспортную составляющую в тот же Азиатско-Тихоокеанский регион холдингу не позволяет дефицит перегрузочных мощностей на Дальнем Востоке, — считает генеральный директор дочерней компании СУЭК ООО «Дальтрансуголь» Сергей Иванович Андреев. — При огромных объемах добычи энергетических углей сибирские угольщики ранее реально могли отправить через существующие дальневосточные порты не более четырех-пяти миллионов тонн. Именно поэтому мы решили обзавестись собственными портовыми мощностями. Есть и другая проблема, подталкивающая угольщиков к решению своих логистических потребностей самостоятельно. Расходы на логистику составляют 40 и более процентов от стоимости угля. Основные их составляющие — это железнодорожные тарифы, цена перевалки и морской фрахт. А тарифы здесь, как известно, постоянно растут. Чтобы экспорт угля был рентабельным, надо снижать цену логистики.

СУЭК решила строить свой терминал в бухте Мучке близ Ванинского морского порта — самой глубоководной бухте на дальневосточном побережье. В этот проект компания вложила около восьми миллиардов рублей. Функции инвестора строительства, заказчика, застройщика, а также последующую эксплуатацию терминала как раз и выполняет специализированное предприятие ООО «Дальтрансуголь». Под территорию терминала отведено 100 гектаров. Проектная мощность комплекса составляет 12 милли-

онов тонн в год с возможностью достаточно быстрого ее расширения до 20–25 миллионов тонн. Емкость угольного склада — один миллион тонн. По оценкам экспертов, морской перегрузочный комплекс окупится в течение шести лет с начала строительства.

На своем терминале угольщикам удалось решить ряд технологических задач, которые в других портах пока еще не решены — в част-



Сооружение объектов морского перегрузочного комплекса в Ванино постоянно находилось под личным контролем заместителя генерального директора ОАО «СУЭК» В.Б. Артемьева и первого заместителя председателя правительства Хабаровского края В.А. Попова

Construction of the sea transshipment terminal in Vanino has been closely monitored by V.B. Artemyev, First Deputy General director of SUEC and First Deputy chairman of the Khabarovskiy kraj Government V.A. Popov

ности, проблему железнодорожной доставки за счет формирования кольцевого маршрута. Большая емкость складов позволит избежать заторов вагонов на подходах к порту. В этом, пожалуй, главная уникальность проекта.

В чем преимущество кольцевого маршрута? Припортовые станции являются важным технологическим звеном в обеспечении рит-

мичной работы и эффективного взаимодействия железнодорожного и морского транспорта. Освоение возрастающих объемов перевозок внешнеторговых грузов требует усиления мощности, технической оснащенности таких станций на основе принципиально новых подходов к их проектированию. Практически все существующие в России углепогрузочные



## SUEC AND THE SEA TERMINAL

Registered in 2002 Siberian Coal Energy Company is a larger Russian coal sector holding. It manufactures about a quarter of coal in the country accounting for nearly 30 per cent of coal supplies to the domestic market and occupies first position in coal exports. Now the coal output exceeds 90 million tons per annum and by 2020 it is planned to produce up to 150 million tons per annum. SUEC now incorporates about 100 coal and service companies employing total of 43 thousand people. Bedrock and open-pit coal mines where SUEC has control stock are located in the Krasnoyarsky krai, the Kemerovskaya, Irkutskaya,

and Chitinskaya oblasts, the Buryatia and the Khakasia Republics and the Far East (in the Primorsky and Khabarovsk krais). The Holding exports coal to over a dozen of states in the world. Its key foreign customers are Japan, the Korean Republic, Great Britain, Finland and a number of other states in Europe and the Asia Pacific. SUEC is the sole Russian company listed among the top ten coal producers in the world.

— But a great increase of exports to the Asia Pacific is impossible without growing the handling capacity of Far Eastern Russia, thinks Sergei Ivanovitch Andreev, General Director





Заместитель генерального директора  
ООО «Дальтрансуголь»  
по производству А.С. Михазль

*A.S. Mikhael, Deputy General director for  
production, Daltransugol LLC*



Главный инженер  
ООО «Дальтрансуголь»  
С.Н. Клоков

*S.N. Klokov, head of production and  
technology department, Daltransugol LLC*



Заместитель генерального директора  
ООО «Дальтрансуголь»  
по общим вопросам А.П. Углов

*A.P. Uglov, Deputy General director,  
Daltransugol LLC*



Директор по персоналу  
ООО «Дальтрансуголь»  
С.П. Бажанов

*S.P. Bazhanov, Director for staffing,  
Daltransugol LLC*



Директор по планированию  
ООО «Дальтрансуголь»  
А.Г. Николаев

*A.G. Nikolaev, Daltransugol LLC  
Director for planning*



Начальник  
железнодорожного комплекса  
И.Н. Демешков

*I.N. Demeshkov, head of the railway  
complex*

комплексы на припортовых станциях имеют тупиковую схему. Технология работы таких станций предполагает предварительную переработку поступающих маршрутов на сортировочной станции, затем формирование передач в районные парки, подачу вагонов на выгрузочные устройства, необходимость сооружения реверсивных горок для уборки выгруженных на вагоноопрокидывателях вагонов, устройство тупиков для толкателей,

накопление порожних вагонов и передачу их на сортировочную станцию для формирования порожних маршрутов. Это приводит к увеличению простоев местных вагонов в портовых узлах и не обеспечивает поточности их продвижения. Подобная схема применена, в частности, на специализированном угольном комплексе Восточного порта, расположенного в приморской бухте Врангеля. Более того, железнодорожные пути здесь проходят через контейнерный терминал, а контейнерные грузы Российские железные дороги считают для себя наиболее приоритетными. Поскольку емкость угольного склада в Восточном порту невелика — не более 400 тысяч тонн, то зачастую в склады превращаются сами вагоны с углем. В иные времена на подходах к порту их скапливается до нескольких тысяч.

Для Ванинского балкерного терминала специалисты ЗАО «Востсибтранспроект» совместно с учеными кафедры «Управление эксплуатационной работой» Иркутского государственного университета разработали принципиально новую схему, которая лишена недостатков конструктивного характера. Путевое развитие балкерного терминала включает в себя обособленные парки прибытия и

отправления составов и два пути надвига на вагоноопрокидыватели. Подача на них осуществляется группами по несколько вагонов. Поточность их передвижения обеспечивается благодаря использованию позиционером тянущего типа. Это позволяет отказаться от толкателей, применяемых в существующих схемах.

— Применение предлагаемой схемы терминала позволит наряду с высокой производительностью и четким разделением груженых и порожних вагонопотоков существенно улучшить условия обеспечения безопасности движения и маневровой работы, сократить простои подвижного состава, значительно снизить себестоимость перевозки грузов, повысить эффективность взаимодействия железнодорожного и морского транспорта, — считает генеральный директор ЗАО «Востсибтранспроект» М. Подрядчиков. — Высокая пропускная и перерабатывающая способность кольцевой схемы достигается за счет поточного продвижения вагонов, разделения поездных и маневровых маршрутов, четкой специализации всех технологических линий...

*Из пояснительной записки к проектно-*

**сметной документации Ванинского балкерного терминала.** Площадка терминала находится на западном берегу Татарского пролива между мысом Мучукей-Дуа и безымянным мысом, расположенным в 4,5 кабельтова к северо-западу, являющимся входным мысом бухты Мучке. В состав угольного комплекса входит около 50 объектов производственного и служебно-вспомогательного назначения. В их числе грузовой пирс длиной 350 метров и глубинами более 20 метров. Пирс способен

*- In respect to the proposed scheme for the Terminal together with a high throughput and a clear distinction between the loaded and empty freight rail car miles the traffic safety got improved as well as maneuverability, the idle time ratio for the rolling stock went down and the cost of cargo shipment, enhancing the intermodal operations between the railway and the sea.*

*From the Terms of Reference to design project documentation for Vanino Bulk Terminal. The site for the Terminal on the western seashore of the Tatar Strait between Muchukei-Dua Cape and the unnamed one located 4.5 cable*

*length to the north-west is the entry cape to Muchke Bay. The coal complex comprises about 50 production and auxiliary support facilities. Among them is the cargo pier 350 meters long with depths over 20 meters. The pier can handle simultaneously two giant bulkers of Capsize type with DWT up to 170 thousand tons and the length of up to 300 meters. The berthing for sea cargo is fitted with two vessel loaders with the capacity of 3.5 thousand tons of coal an hour. According to estimates the Terminal will handle over 170 vessels of different class annually.*

*of the subsidiary company of SUEC LLC called Daltransugol. — Under a high energy coal yield in the past the Siberian mining companies were able to ship below four – five million tons of coal via the Far Eastern ports. That was why we made a decision to build our own port facilities.*

*SUEC decided to build its own coal terminal in Muchke Bay close to Vanino sea port, the deepest bay on the Far Eastern seashore. This rather ambitious project received about 8 billion rubles in investments. The functions of investor, customer and builder as well as the subsequent operator of the Terminal*

*were given to the dedicated company of Daltransugol LLC. 100 hectares was allotted for the Terminal. The full projected capacity of the complex is 12 million tons per annum with an option for a fast expansion to 25 million tons. The coal storage capacity is one million tons.*

*The Company was a success meeting a number of technology challenges concerning the Terminal that so far have not been tackled with in the other locations. In particular it is the railway loop. A large storage capacity does not leave any idle time for rail cars on the approach to the port. That is perhaps the key striking feature of the project.*





Начальник юридического отдела  
ООО «Дальтрансуголь»  
В.В. Лысаков

*V.V. Lysakov, Deputy General  
director for security,  
Daltransugol LLC*



Главный бухгалтер  
ООО «Дальтрансуголь»  
М.П. Аксенова

*M.P. Aksyonova, Chief accountant  
of Daltransugol LLC*

одновременно обрабатывать два балкера-гиганта типа «capsize» водоизмещением до 170 тысяч тонн и длиной до 300 метров. Причалный морской грузовой фронт оснащен двумя судопогрузочными машинами производительностью по 3,5 тысячи тонн угля в час. Ежегодно, по расчетам, терминал сможет обрабатывать более 170 судов разных классов. Береговой перегрузочный комплекс имеет вагонооттаиватели с газовыми инфракрасными излучателями и специальными горелками, позволяющими на партию из трех вагонов затрачивать не более 20 минут; два роторных вагоноопрокидывателя мощностью по 1 750 тонн в час, способных одновременно принимать по два вагона; шесть станций пересыпки,

сложную систему конвейеров, длина которых составляет несколько километров.

Производственная зона включает в себя также здания пробоотборника, электромагнитов, дробильные установки, насосно-фильтровальную станцию, очистные сооружения. Предполагается построить здесь двухэтажный административно-бытовой корпус, ремонтно-складской блок, пожарное депо и ряд других объектов.

В разработке проектно-сметной документации активное участие принимали специалисты проектного института ОАО «СоюзморНИИпроект», а также проектно-изыскательского научно-исследовательского института морского флота (Владивосток).

Для обеспечения стабильной работы терминал должен ежедневно принимать не менее 35 тысяч тонн угля при среднем весе железнодорожных составов 4 020 тонн. Угольный склад — это четыре линии длиной 530 метров каждая. Обслуживают склад три стакер-реклаймера — специальные машины, которые способны формировать бурты и подавать уголь на судопогрузочные машины... Кстати сказать, по итогам тендера подрядчиком на поставки основного технологического оборудования для терминала стала германская фирма ТАКРАФ, которая занимается этим вот уже более 70 лет. Среди наиболее значительных проектов фирмы за последние годы — поставки оборудования для портов Пайтон в Индонезии, Ричард Бэй в Южно-Африканской Республике, Усть-Луга в Российской Федерации.

К этому следует добавить, что все управление балкерным терминалом будет осуществляться с помощью современных микропроцессорных систем, систем телефонной и громкоговорящей связи, промышленного телевидения.

Чем можно объяснить выбор СУЭК в пользу бухты Мучке, расположенной вблизи далекого дальневосточного поселка Ванино? Суммарный объем рынка энергетических углей в государствах Азиатско-Тихоокеанского региона составляет сегодня более 260 миллионов тонн. Речь в данном случае идет о таких странах, как Япония, Республика Корея, Филиппины, Таиланд, Малайзия и другие. Поэтому в ближайшей перспективе СУЭК наме-

рена довести экспорт в эти страны до 12–18 миллионов тонн. Ванино же имеет выход как на Транссиб, так и на Байкало-Амурскую магистраль. А экономика перевозок угля из Кузбасского бассейна, Восточной Сибири, Бурятии, Хакасии, с Ургальского месторождения напрямую подтверждает целесообразность распределения угольных потоков с использованием именно БАМа. В настоящее время БАМ не заполнен относительно запланированной провозной мощности на 5–6 миллионов тонн в год, имеется реальная возможность увеличения объемов еще на 6 миллионов тонн. Так что создание в бухте Мучке глубоководного морского терминала вызвано необходимостью развести угольные транспортные потоки по разным железнодорожным магистралям (БАМ и Транссиб). Обе эти составляющие позволят разместить свои поставки в страны Азиатско-Тихоокеанского

дальнейшая эксплуатация терминала дает значительный социально-экономический эффект прежде всего для Ванинского района Хабаровского края. В период строительства на многочисленных объектах его было занято до тысячи человек, в эксплуатации будут задействованы 450 человек, большинство из них — местные жители. Большая часть заказов на требуемые в строительстве материалы и изделия регулярно размещалась на предприятиях региона. В частности, определенную загрузку получили завод железобетонных изделий и судоремонтный завод в Советской Гавани, работники местной компании ООО «АК-3». К сооружению объектов терминала в качестве основных генподрядчиков были привлечены ОАО «Хабаровская ремонтно-монтажная компания» и ООО «Лизингстроймаш Амур» из Хабаровска, Дальневосточная горно-строительная компания из Владивостока, ООО «Проектно-строительная фирма «Спецфундаментстрой» из черноморского города Геленджика. Следует иметь в виду и то, что часть собственных средств СУЭК ушла на благоустройство поселков Ванино и Токи, в первую очередь, на обустройство дорог и подъездных путей.

Более того, именно с началом сооружения Ванинского балкерного терминала в бухте



Главный инженер железнодорожного комплекса С.И. Якуничкин и начальник службы организации перевозок О.Н. Демешкова

*Chief engineer S.I. Yakunichkin and head of cargo  
operations service O.N. Demeshkova*

региона, несмотря на имеющуюся здесь серьезную конкуренцию.

И наконец, инициатива Сибирской угольной энергетической компании внести собственные инвестиции в строительство угольного комплекса в этом районе весьма привлекательна для самих хабаровчан. Строительство и



Коллектив бухгалтерии ООО «Дальтрансуголь»  
*Team of accountants, Daltransugol LLC*

*For sustainable operation of the Terminal no less than 35 thousand tons of coal a day is required with the mean train weight of 4 020 tons. The cargo storage is made in four strings 530 meters each. It is serviced by three stacker reclaimers, dedicated machines that stockpile coal and carry it onto the vessel loaders. By the way the German TAKRAF won the tender for supplies of main technological equipment for the Terminal. The company has been in the market for over 70 years.*

*What can account for SUEC's choice of Muchke Bay close to the Far Eastern settlement of Vanino? The managers of Daltransugol LLC explaining the logistics strategy of the fuel exports stress that the total energy coal market in the Asia Pacific states today exceeds 260 million tons. One takes into account such countries as Japan, the Korean Republic, the Philippines, Thailand, Malaysia and other states. Hence in the near future SUEC will grow its exports to these states to 12 – 18 million tons.*



*Большое внимание строительству Ванинского балкерного терминала уделял губернатор Хабаровского края В.И. Ишаев, который часто бывал на объектах перегрузочного комплекса*

*Khabarovsk krai Governor V.I. Ishaev often visited the transshipment terminal paying great attention to the Vanino Bulk Terminal construction Project*



Мучке в правительстве Хабаровского края более уверенно стали говорить о развитии Ванино-Советско-Гаванского транспортно-промышленного узла. Вслед за СУЭК потянулись в этот регион и другие инвесторы, заинтересованные в строительстве своих перегрузочных комплексов.

— Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел наконец позволит реализовать стратегические, транспортные и географические преимущества Дальневосточного региона и Российской Федерации, — считает заместитель председателя правительства — министр экономического развития и внешних связей Хабаровского края Александр Левинталь. — Порты Вани-

*Vanino has an exit to the Trans Siberian as well as the Baikal-Amur Railway. Coal shipments from the Kuzbass area, Eastern Siberia, Buryatia, the Khakasia Republic, the Urgalskoye deposit vividly show the feasibility of coal transportation routes involving BAM in particular.*

*Now BAM is not utilized to its full capacity against the projected one of 5 – 6 million tons a year, so there is an opportunity window for the port to get another 6 million tons. So building the deep draft sea terminal in Muchke Bay is driven by the demand for splitting the*

*coal cargo flows in two, the BAM and the Trans Siberian route. Both of them will handle export coal for the Asia Pacific despite the rigid competition in that market.*

*Moreover, with the start-up of the Bulk Terminal in Muchke Bay the Khabarovsk krai Government got a more clear vision of the development in the Vanino – Sovetskaya Gavan transport and industry node. Following SUEC Sakhatrans LLC signed the land site lease contract after the application from the Sakha (Yakutia) Republic Government. The Yakutia*

но и Советская Гавань имеют сегодня почти тысячу гектаров свободной земельной территории и морские акватории с глубинами до 22 метров. Это дает возможность строить причалы без проведения дноуглубительных работ. Расстояние транспортировки грузов по международному транспортному коридору Восток—Запад через Ванино-Советско-Гаванский транспортно-промышленный узел сокращается более чем на 500 километров по сравнению с морскими портами Приморья. А привлечение грузопотоков на Байкало-Амурскую железнодорожную магистраль поможет решению проблемы эксплуатации и окупаемости БАМа. Мысль, по-моему, сегодня для всех очевидная...

Такого же мнения придерживается и ди-

ректор Ванинского филиала Федерального государственного унитарного предприятия «Росморпорт» Анатолий Георгиевич Климов. Его ведомство, являясь держателем Генеральной схемы развития портов, постоянно работает над созданием новых перегрузочных мощностей. Кстати, Климов с самого начала был принципиальным сторонником строительства Ванинского балкерного терминала, прекрасно понимая, что решение задач нормальной деятельности государственных и хозяйственных органов может быть осуществлено, прежде всего, за счет резкого увеличения грузооборота портов.

— Все железнодорожные тарифы при транспортировке через Ванино меньше, чем через Приморье, что выгодно отличает Ва-

*Коллектив специалистов ООО «Дальтрансуголь» Daltransugol LLC staff*





Генеральный директор ООО «Даль-  
трансуголь» С.И. Андреев  
General director of Daltransugol  
Public JSC S.I. Andreev



Главный инженер С.Н. Клоков с руководством подрядных организаций об-  
суждает производственные вопросы

Chief engineer S.N. Klokov is discussing operational matters with the managers  
of contractor companies

Company plans building their own transshipment complex and by 2015 increase the cargo capacity to 16.1 million tons. They will mainly handle coal from Yakutia here, including from the Elginskoye field, also iron ore and timber. Prichal LLC that represents the interest of a large holding of Basic Element plans building a transshipment complex for 3.1 million tons per annum. Euraz Group announced their plans of building an

own coal terminal. These are just a few examples.

Another advantage is that Vanino Bay has good draft right at the bank. It means that practically any bulk carrier can be shipped even to Europe as it is feasible. Sea terminals can operate year-round.

нинский порт, расположенный здесь, на берегу Татарского пролива, от других портов Дальневосточного региона, — утверждает он. — У нас нет и проблем с оформлением судов, мы эти проблемы решили еще в 1997 году. Когда работает много агентских фирм, то каждая из них одеяло старается тянуть на себя: одна таможенника уведет, другая — пограничника, третья — санитарного врача. Так и комиссию не соберешь. А у нас все сдают заявки, их ставят на очередь, и работа идет только в соответствии с ней и только в дневное время.

Есть и еще одно важное преимущество — в Ванино у берега сразу большие глубины. Это значит, что практически все типы балкеров, которые существуют в мире, могут сюда подойти. То есть уголь из Якутии можно будет даже в Европу возить, потому что это рентабельно. Морские комплексы способны работать круглогодично. В Татарском проливе толщина льда максимально может составлять 30–40 сантиметров. Суда с большим водоизмещением этого даже не замечают. В зимние месяцы их к нам приходит до 300, и все самостоятельно...









# КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ



Для осуществления строительства Ванинского балкерного терминала Сибирская угольная энергетическая компания создала дочернее предприятие — ООО «Дальтрансуголь», на которое были возложены функции заказчика-застройщика.



## THE BEGINNING

For the construction works at Vanino Bulk Terminal Siberian Coal Energy Company registered a subsidiary, Daltransugol LLC as customer and developer of the project.

Daltransugol LLC had a greenfield project. First of all they faced grading. The coastal land heard sounds of explosion. Several tens of excavators, bulldozers, heavy-duty trucks were busy at the Terminal. The total over two million tons was carried out in earth work at the first stage of construction; they literally flattened out the top of the rocky bay cutting into the sea. All work was done in shifts of 10 – 12 hours. The tight time schedule followed the construction requirements.

The person who visited Vanino Bulk Terminal facilities at least once has long ago noted an important feature of this construction project, i.e. the ever changing operational environment. Where the foundations were about ready the day before on the next day rigging of transfer towers from which long even conveyer belts were running, was in full swing. At the end of February two vessel loaders were yet in the assembly mode while in the first half of March one of them had already been moved to the pier. But before the loaders occupied the designated positions on the 350-meter long pier their test run took place.

«Months of labor for dozens of

ООО «Дальтрансуголь» пришлось начинать здесь практически с нуля. Прежде всего предстояло провести планировку территории терминала. На прибрежной полосе загремели взрывы. На объектах терминала были задействованы многие десятки экскаваторов, бульдозеров, большегрузных автомашин. В общей сложности на начальном этапе строители переместили более двух миллионов тонн грунта, в буквальном смысле срезав вершину далеко выступающего в море скалистого мыса. Все работы велись вахтовым методом, продолжительность смен — 10–12 часов. Жесткие сроки строительства диктовали неукоснительное соблюдение графиков.

...Последние дни декабря 2007 года. На въезде у поста охраны броский транспарант: «До пуска Ванинского угольного терминала осталось...». Уже тогда счет шел на дни. Прямо на терминале идет планерка с руководителями подрядных строительных организаций. Ее проводит генеральный директор ООО «Дальтрансуголь» Сергей Иванович Андреев.



— Тридцать первого декабря рабочий день заканчивается в 12 часов дня — людям надо дать возможность подготовиться к Новому году. А 2 января — обычный рабочий день. Задача — к середине года загрузить углем первый балкер, и эту задачу никто не отменял, — говорит он.

Далее идет рутинный «разбор полетов». Генерального директора беспокоит обеспечение монтажников кабельной продукцией.

— Сборка судопогрузочных машин, стакер-реклаймеров, конечно, большое дело, но без этих кабелей, которые застряли где-то в пути, оборудование не закрутится, — замечает он, глядя на электриков.

Достается и «нулевикам». Наметилось отставание на монтаже фундаментов под вагоноопрокидыватели. Те обещают увеличить количество рабочих на этих объектах и уже в январе дополнительно запустить собственный бетонный узел.

— Сегодня же мне на стол откорректированные графики производства работ, — настоятельно требует Андреев...



Начало строительства глубоководного причала в бухте Мучке  
Construction of the deep draft pier at Muchke Bay started



Подстанция, обслуживающая оборудование первой очереди терминала  
Substation servicing the first-stage hardware of the Terminal is located here





Путепровод в районе терминала стал первым объектом, который в торжественной обстановке был пущен в эксплуатацию

*The elevated passing in the Terminal area was its first facility and it got commissioned in a festive atmosphere*

professionals, assemblers, riggers, fitters, electricians – and we can see the effect, wrote the Khabarovskiy krai newspaper Tikhookeanskaya Zvezda. – The figures demonstrate the scale of performed works most vividly. The height of constructions is 36 meters, their weight 870 tons, production capacity 3 500 tons per hour. The length of the approach is close to 120 meters and the gauge of the track along which these huge machines are moving is 12 meters. The machines full of very high-tech electronics are entrusted to the young operators who underwent training in Germany.

The customer, Daltransugol LLC was satisfied with the performance results: the test run had no deficiencies.

A specific feature of this hardware is the telescopic mode of coal transshipment. The coal transported by the belt will get on board the vessels into the holds by the tube. Thus the ecologically compatible transportation is guaranteed. The construction, equipment assembly and rigging rate are such that commissioning will follow the schedule...»

A month before then in strict compliance with the schedule the team of the design and construction company Spetsfundamentstroy finished the deep-water pier. The work was also highly assessed by the customer.

The employees of AK-3 LLC headed by I.V. Boiko made a great contribution into the transshipment complex construction especially at its early stage. The professionals of this company from Vanino developed the site for construction and worked on the facilities too.

Not only the role of Daltransugol LLC professionals and contractors should be noted here but also that of SUEC Deputy General director for production V.B. Artemyev who personally monitored all works, SUEC Deputies General director V.V. Preobrazhensky, V.V. Lyalin, S.A. Krasikov and members of the Khabarovskiy krai Government V.A. Popov, V.M. Slivko, S.A. Zrazhevsky, ex-head of the Vaninsky rayon B.M. Musyanovitch and many others.

Под занавес детально анализируется работа коллективов «Спецфундаментстрой», «Лизингстроймаш Амура», Хабаровской ремонтно-монтажной компании, Дальневосточной горно-строительной компании — ведущих генеральных подрядчиков на строительстве Ванинского балкерного терминала.

Тот, кто не единожды бывал на объектах Ванинского балкерного терминала, давно приметил для себя важную особенность, присущую этой стройке, — ситуация здесь меняется чуть ли не ежедневно. Там, где еще вчера заканчивали сооружение фундаментов, сегодня уже полным ходом идет монтаж конструкций башен пересыпки, от которых протянулись длинные и ровные конвейерные линии. В конце февраля на двух судопогрузочных машинах еще работали монтажники, а в первой половине марта одна из них уже была передвинута к пирсу. Но прежде чем машины займут свои законные места на 350-метровом причале, необходимо произвести их пробный пуск.

«Месяцы труда десятков специалистов — монтажников, наладчиков, электриков, и вот результат, — писала в те дни хабаровская краевая газета «Тихоокеанская звезда». — О масштабах выполненных работ лучше всего говорят цифры. Высота конструкций — 36 метров, вес — 870 тонн, производительность — 3 500 тонн в час. Длина подъездного пути около 120 метров, а ширина колеи, по которой продвигаются эти громадины, — 12 метров. Управление машинами, буквально напиготованными сложнейшей современной электроникой, доверено молодым операторам, прошедшим обучение в Германии.

Заказчик — ООО «Дальтрансуголь» — работой остался доволен: пробный запуск прошел без замечаний.

Одной из основных особенностей этого оборудования является то, что перевалка угля будет производиться закрытым способом. Уголь, транспортируемый по закрытой ленте, будет перегружаться в судовые трюмы по углеспускному телескопическому лотку, тоже, естественно, закрытому. Таким образом, отрицательное влияние на окружающую среду исключено полностью. Темпы строительства и монтажа оборудования, а также качество выполняемых работ позволяют надеяться, что

сдача намеченных объектов пройдет в соответствии с графиком...»

Месяцем ранее в точном соответствии с графиком коллективом проектно-строительной фирмы «Спецфундаментстрой» завершено строительство глубоководного пирса. Их работа также получила высокую оценку заказчика.

Большой вклад в сооружение объектов перегрузочного комплекса, особенно на начальном этапе, внесли коллективы ООО «АК-3», которым в то время руководил И.В. Бойко, ООО «БСК-Взрывпром» (генеральный директор К.А. Рудницкий, начальник Ванинского участка В.М. Соловьев). Специалисты этих фирм вели подготовку площадки под строительство, трудились непосредственно на объектах терминала.

Следует также отметить важную роль в строительстве Ванинского балкерного терминала не только специалистов ООО «Дальтрансуголь» и подрядных организаций, но и заместителя генерального директора по производственным операциям СУЭК В.Б. Артемьева, который непосредственно курировал организацию всех работ, заместителя генерального директора по экономике и финансам, главного финансового директора СУЭК В.В. Преображенского, начальника отдела управления капитальным строительством В.В. Лялина, начальника отдела управления инвестиций СУЭК С.А. Красикова, членов правительства Хабаровского края В.А. Попова, В.М. Сливко, С.А. Зражевского, бывшего главу Ванинского района Б.М. Мусьяновича и многих других.









## «МЫ — ИЗ ГЕЛЕНДЖИКА...»



Задача проектно-строительной фирмы «Спецфундаментстрой», которой руководит кандидат технических наук Георгий Дьяченко, — строительство гидротехнических сооружений. Словосочетание «проектно-строительная» говорит само за себя.

— Мы занимаемся разработкой проектов, технологий, самим строительством, — замечает главный специалист по науке и технике, один из старейших работников фирмы Александр Викторович Пахтусов. — Головной офис фирмы расположен в Геленджике, поэтому большая часть наших объектов, которые уже сданы, находится в тех краях. Начинали со строительства противооползневых сооружений. Прошли практически всю Кубань, занимались развитием Новороссийского морского порта, для Черноморского флота построили пирс длиной 150 метров, терминал на Тамани, порт в Эстонии. Причалная стенка в порту Усть-Луга — тоже наша работа. У нас есть собственная довольно интересная разработка — предложили взлетную полосу в аэропорту Геленджика вывести над морем. Надеемся,



Генеральный директор ООО «Спецфундаментстрой», кандидат технических наук Г.И. Дьяченко

*G.I. Dyachenko, General director of Spetsfundamentstroy Design and Construction Firm, Candidate of Technology*



Начальник строительства гидротехнических сооружений угольного терминала В.Н. Ракша

*V.N. Raksha, head of hydrology engineering of the coal terminal*



## «WE ARE FROM GELENDZHİK»

The project design and construction company of Spetsfundamentstroy headed by Candidate of Technology Georgy Dyachenko is building hydrology engineering facilities. The word combination of design and construction speaks for itself.

We are dealing with project design and technologies and the construction itself, notes chief researcher and technologist, one of the Company's oldest employees Aleksander Viktorovich Pakhtusov. — The head office of our company is located in Gelendzhik so most of the facilities we have launched

are in that area. We started with building land slide protection facilities. We have operated in the Kuban area, dealt with Novorossiysk Sea Terminal, built the 150-meter pier for the Black Sea Navy, the terminal in Taman, the port in Estonia. The Ust-Luga berthing line is our project as well.

So it seems quite natural that the construction of the pier at Vanino Coal Terminal was entrusted with Spetsfundamentstroy from a small Black Sea resort town, the company with great expertise and resourcefulness.

... «This coal terminal facility is



когда-нибудь удастся этот проект реализовать. Если не в Геленджике, то где-нибудь еще...

Поэтому можно считать вполне естественным, что сооружение пирса Ванинского угольного терминала было поручено именно «Спецфундаментстрою» из небольшого черноморского курортного городка. С их-то огромным опытом, с их-то творческим подходом к делу?!

... «Объект — гидротехническое сооружение угольного комплекса. Начало строительства — 25 ноября 2006 года, окончание — 15 марта 2008 года. Начальник строительства В.Н. Ракша». Этот плакат сразу бросается в глаза еще на подходе к вагончику «Спецфундаментстроя».

— Это вы из Геленджика? — спрашиваем мы.

— Всегда к вашим услугам, — улыбается Валерий Ракша.

С моря задувает холодный норд-вест, заставляя ежиться под его порывами. Здесь, конечно, не черноморский курорт, но работать можно, считает Валерий Николаевич.

Их работа — это сооружение 350-метрового пирса, который во всех строительных документах и значится как гидротехническое сооружение. В последней декаде декабря 2007 года монтажники работали на так называемой 32-й оси. Оставалось осилить еще шесть. Длина этой самой оси 12 метров.





Подготовку к бетонированию свай причала ведут бетонщики А. Смелый и А. Животов

*A. Smely and A. Zhivotov are preparing pier piles for concrete works*

the hydrology engineering one. Its construction started on November 25 2006 and finished on March 15 2008. Head of construction team V.N. Raksha — this poster immediately catches the eye when one approaches the mobile office of Spetsfundamentstroy.

They worked on the 350-meter pier that is listed in all the construction documents as the hydrology engineering facility. In the last decade of December 2007 the riggers did the so-called Axis 32. Another 6 remained. The length of that axis is 12 meters.

— We are into the sea for over

380 meters already, remarks Raksha and explains:

— The approach jetty stretches from the bank and then follows the turning site and behind these begins the pier itself...

The pier mantling starts from the bank. The technology is exceptional in a way, designed by the project design and construction company staff. Certainly floating cranes could have been used for the work but the harsh Far Eastern climate was taken into consideration. Under any water disturbance not much can be done from the floating crane. So

— Ушли в море уже более чем на 380 метров, — уточняет Ракша и тут же поясняет: — От берега сначала идет подходная эстакада, поворотный участок, за ними, собственно, и начинается сам пирс...

Монтаж пирса осуществляется с берега. Подобная технология в некотором роде является уникальной, разработана она специалистами проектно-строительной фирмы. Конечно, на монтажных операциях можно было бы применить плавкраны, но приходилось учитывать суровую дальневосточную специфику. При любых подвижках воды, льда, при сильных ветрах, что здесь случается часто, с плавкрана много не поработаешь. Поэтому решили идти с берега, используя специальную монтажную платформу. Платформа своей консольной частью выдвигается в море. С помощью 200-тонного крана с нее заводятся металлоконструкции, потом поперечные ригели — каждый весом в 36 тонн — и, наконец, сваи. Каждая свая длиной под 40 метров. На 8 метров ее надо гидромолотом заколотить в донный грунт, плюс 22 метра — глубины в этих местах. Так что над водой до верхнего ригеля для сваи остается еще 8 метров. Привожу эти характеристики для того, чтобы лучше представить масштабность пирса, к причалам которого швартуются крупнотоннажные балкеры.

Монтаж пирса — дело рук комплексной бригады Александра Кравченко. Сам он из Геленджика, работает здесь, как говорится, с первого колышка. Есть такое понятие, как институт бригадирства. Так вот, этот самый институт Александр Кравченко достойно представляет. Когда бригадир в тонкостях разбирается в технологии, умеет руководить людьми, прораб может спокойно заниматься в бытовке документацией. Хорошо отзывается Валерий Ракша и о бригадире сварщиков Евгении Калуге, за успехи в труде здесь на терминале удостоенном почетной грамоты.

Рабочий цикл — это одна ось. Собрались инженеры-строители с бригадами, просчитали, какие материалы нужны на эту самую ось, составили графики их изготовления, поставок, и — машина закрутилась. На завершающей стадии строительства пирса здесь, на участках «Спецфундаментстроя», в общей сложности работало до 160 специалистов. Основной костяк прибыл из Геленджика. Есть на



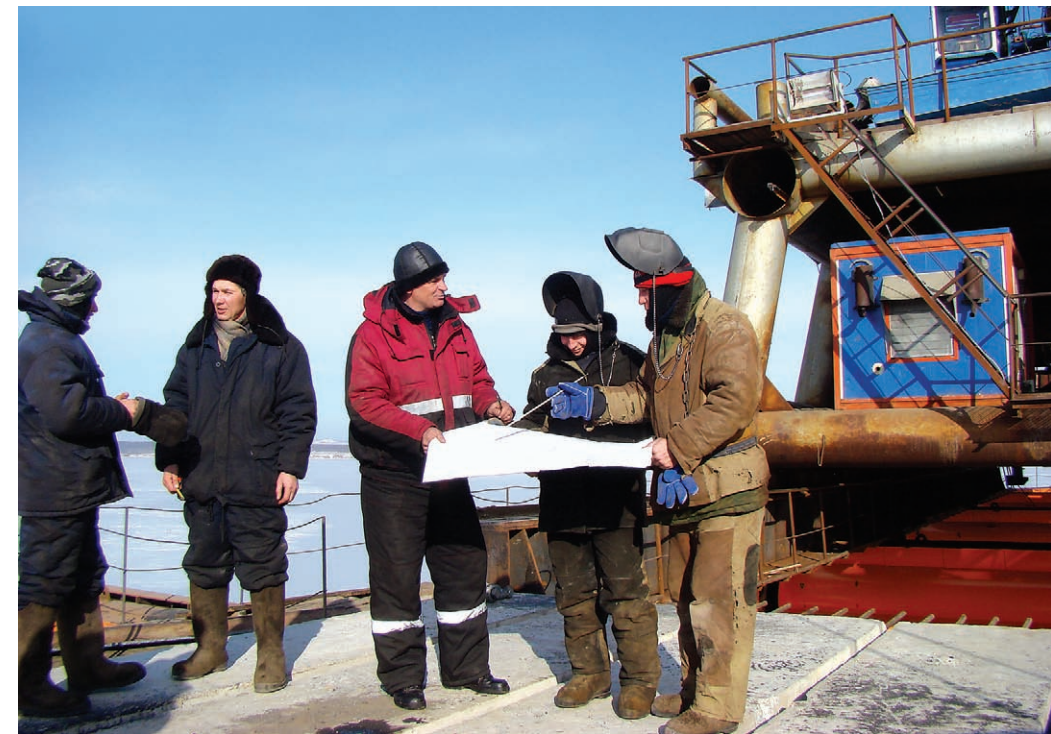
Установка болта-крепления отбойного устройства причала.  
Слесарь С. Алмаиди

*The fitter S. Almaidi is fixing the pier buffer*

участке монтажники из Самары, Комсомольска-на-Амуре.

Когда за плечами более трех десятков уже пройденных осей, все для всех кажется обыденным и простым. Нет перебоев с доставкой на пирс нужных материалов и конструкций — работа идет, как говорится, в автоматическом режиме. Закончили сборку очередной оси, монтажная платформа выдвигается дальше в море. И опять словно бы по заведенному кругу. Каждый монтажник прекрасно знает, чем ему в данный момент необходимо заниматься. Хотя Валерий Ракша соглашается, что на начальном этапе действительно были трудности именно технологического плана — пока все освоишь, отработаешь, немало усилий и настойчивости надо приложить. Первоначально планировали все операции выполнять отдельно — забили сваи, сделали внутри них бетонную подушку, подвели ригели, укрепили их... В конце концов решили вести сборку и монтаж блоками. Это позволило резко ускорить ход монтажных работ.

Четкая работа бригады Кравченко — это, прежде всего, заслуга тех, кто трудился на верхнем участке. Так называется база под-



готовки производства, которую возглавляет Александр Николаевич Бердин. Практически все, что надо для монтажа пирса, обрабатывается, сваривается и собирается именно здесь. Сюда доставляются ригели, производство которых было налажено на Советско-Гаванском заводе железобетонных изделий, есть свой цех по покраске металлоконструкций (начальник покрасочного участка Эрик Бужан). Прежде чем металлоконструкции отправятся на монтаж, их надо обработать пескоструйным аппаратом, покрасить.

Как и во всех строительных подразделениях, занятых на сооружении объектов Ванинского балкерного терминала, специалисты «Спецфундаментстроя» работают вахтовым методом. Полмесяца здесь, потом заслуженный отдых дома. Так что мастера, прорабы, рабочие постоянно меняются. Люди, приезжая сюда на вахту, снимают частные квартиры в поселках Ванино, Токи, благо зарплата позволяет. А вот Валерий Ракша в далеком от Геленджика дальневосточном поселке находится постоянно, даже жену привез сюда. Убежден, что Ванинский терминал останется у него заметной и запоминающейся вехой

Подготовка к монтажу очередного ригеля. Слесарь-монтажник И. Трунилов, инженер-гидравлик К. Герасимчук, бригадир комплексной бригады А. Кравченко, сварщики А. Арсентьев и А. Сапсай (слева направо)

*The fitting rigger I. Trunilov, the hydrology engineer K. Gerasimchuk, the integrated team leader A. Kravchenko and the welders A. Arsenyev and A. Sapsai are preparing the installation of a collar beam (from left to right)*



Крановщик  
В. Елистратов  
The crane  
operator  
V. Elistratov



Сварщики В. Власов, А. Жулин и В. Корнейчук  
The welders V. Vlasov, A. Zhulin and V. Korneychuk

we decided to start from ashore with the help of a dedicated platform for man-  
tling.

The pier is being built by the com-  
plex team of Aleksander Kravtchenko.  
He is from Gelendzhik and works in the  
company from the very first. There is  
a notion of team leadership. This kind  
of institute is duly represented by Alek-  
sander Kravtchenko. When the team  
leader knows the specifics of technol-  
ogy, is able to lead the people, then the  
master of the team can work with the  
documentation in the mobile office.

The operational cycle is one axis.  
The construction engineers gathered  
with team leaders and estimated what  
materials were required for the very  
axis, elaborated schedules for their  
production and shipment and the engine  
got started so to speak. At the pre-final  
stage of the pier construction here at  
Spetsfundamentstroy total of 160 pro-  
fessionals were engaged. Most of them  
arrived from Gelendzhik. But there are  
also staff members from Samara and  
Komsomolsk-na-Amure.

в биографии благодаря уникальности этого  
проекта, а также здешнему суровому клима-  
ту. Ему — южанину — ранее не приходилось  
работать в таких условиях, привычных для  
любого дальневосточника.

У него довольно необычная судьба. Рань-  
ше он жил и работал на западе Казахстана.  
Когда СССР развалился, оказался в числе  
вынужденных переселенцев. Считает, что  
ему несказанно повезло, что встретился  
на жизненном пути генеральный директор  
«Спецфундаментстроя» Георгий Игнатьевич  
Дьяченко, который сразу разглядел в Валерии  
Николаевиче незаурядного инженера-строи-  
теля и отличного человека. Дьяченко помог  
В. Ракше обустроиться в России, предоставил  
работу...

В начале февраля 2008 года специалисты  
ООО «Спецфундаментстрой» одержали важ-  
ную победу — была забита последняя свая в  
основание пирса. По этому поводу, как водит-  
ся, разбили на причале бутылку шампанского.  
Вскоре они с помощью специально разрабо-  
танной платформы провели уникальную опе-  
рацию по транспортировке на причал двух  
судопогрузочных машин. Операция прошла  
благополучно.









# МОНТАЖ — ДЕЛО ТОНКОЕ



В каждой сфере есть физики и лирики. Так вот, как мне кажется, начальник участка ОАО «Хабаровская ремонтно-монтажная компания» Борис Павлович Лимарев по складу больше относится к физикам. Один из старейших работников предприятия, опытный инженер, он не любит растрачиваться на эмоции. О работе говорит несколько суховато,



## ASSEMBLY IS A DELICATE MATTER

*There are sober minded people and lyrics so to speak, in every field. I believe that Boris Pavlovitch Limaryov, head of the site of Khabarovsk Repair and Assembly Company rather belongs to sober-minded ones. He is one of the oldest Company employees, an experienced engineer and does not like to show emotion. He speaks of his work in discreet words thinking that the work his staff are doing at Vanino Bulk Terminal is very ordinary.*

*— We specialize in metal and equipment. 12.5 thousand tons of metal items*

*have to be assembled into technology equipment. We started assembly in May 2007. First the lighting masts were erected. On June 14 the first stacker reclaimers were ready and by December one of the three machines for coal storage was completely ready; after that we immediately went into its adjustment while the rest of the machines were about finished. By the end of the year we performed a test assembly of the car dumpers.*

*And here is Evgeny Alekseevich Gerasjkin, head of the other site of*



*Генеральный директор ОАО «Хабаровская ремонтно-монтажная компания», кандидат технических наук Б.М. Кунтулов*

*B.M. Kuntulov, Candidate of Technology, General Director of Khabarovsk Repair and Assembly Company*

считая, что дело, которым заняты его монтажники на Ванинском балкерном терминале, самое что ни есть обыденное:

— Наша специфика — металл, оборудование: 12,5 тысячи тонн металла, которые надо превратить в технологическое оборудование. К монтажным работам на комплексе мы приступили в мае 2007 года. Сначала изготовили и установили восемь осветительных мачт, каждая по 45 метров высотой и более 20 тонн весом. Тем временем подошло из Германии основное оборудование терминала, и 14 июня мы начали его монтаж — подняли первый блок стакер-реклаймера. Тогда же начали монтаж металлоконструкций башен пересыпных станций, в августе начали собирать на берегу судопогрузочные машины. К концу 2007 года были полностью закончены монтажом и подготовлены под пусконаладочные работы два стакер-реклаймера, а также собраны на временной площадке на берегу и подготовлены для проведения пусконаладки и последующей перекатки на пирс обе судопогрузочные машины. Провели контрольную сборку для последующего монтажа роторов



вагоноопрокидывателя, смонтировали пять из семи башен пересыпных станций.

У нас смены по 12 часов, работаем круглосуточно, — продолжает далее Лимарев. — На третьем стакере вчера стрелу поставили, за ночь ребята цепи натянули. Работы здесь хватает. Главный штурм начнется, когда строители закончат строительство пирса и перекачат на него судопогрузчики. Только после этого можно будет начать монтаж всего остального оборудования на пирсе, а времени до пуска останется всего ничего. За какой-то месяц мы должны будем завести все оборудование конвейеров ба, потом начнем монтировать седьмую башню пересыпки. Башня эта — порядка 200 тонн металла, она уже изготовлена. Одновременно надо смонтировать конвейер 5а и 5в от шестой до седьмой башни и пробоотборное устройство. Сейчас на объектах участка около 200 человек занято, при необходимости это число легко можем удвоить. Нам важно, чтобы была полная строительная готовность...

Для монтажников это проблема из проблем. Сроки сжаты до предела. Проектирование идет параллельно со строительными работами, строители ведут свои работы «с листа», монтажники начинают монтаж, не дожидаясь, когда уйдут строители. В конце 2007 года всех беспокоило наметившееся отставание с монтажом фундаментов под вагоноопрокидыватели. Лимарев насаждает на «нулевиков»: «Мужики, надо бы побыстрее, мне там

*Khabarovsk Repair and Assembly Company whose team has been here too and they assess work in kilometers so to speak. The people managed fitting the electric equipment of stacker reclaimers and vessel loaders and carried out work on the inner distribution substations S1, S2, S3 feeding these machines. Earlier the fitters participated in the pre-commissioning of the substations of Vanino and the Terminal, laid many kilometers of cable lines on the entire area and carried out the initial start-up and adjustment of all the electric equipment of the Terminal.*

*For Khabarovsk Repair and Assembly Company the coal terminal is the first facility of the kind. It special-*



*Чтобы ускорить пуск угольного терминала в эксплуатацию, монтаж судопогрузочных машин был начат на берегу. Впоследствии была проведена уникальная операция — их транспортировка непосредственно на пирс*

*To accelerate the commissioning of the coal terminal they started assembly of vessel loaders onshore. Later on an exceptionally challenging operation took place, i.e. their delivery to the pier*



Начальник участка  
ХРМК, один из старей-  
ших и опытных специа-  
листов компании  
Б.П. Лимарев

*B.P. Lomaryov, one of  
the most experienced  
employees with a long  
record of work, head  
of production site of  
Khabarovsk Repair and  
Assembly Company*



после вас еще полторы тысячи тонн металла и оборудования надо смонтировать».

Борис Павлович привык все оценивать в тоннах...

А вот Евгений Алексеевич Гераськин, начальник другого участка Хабаровской ремонтно-монтажной компании, коллектив которого тоже работает здесь, «тяготеет», если можно так выразиться, к километрам. Его люди проложили десятки километров силовых и контрольных кабелей для питания и управления оборудованием терминала, успешно справились с монтажом немецкого электрооборудования на стакер-реклаймерах и судопогрузочных машинах, провели монтаж внутренних распределительных подстанций «С1», «С2» и «С3», которые эти машины питают. Ранее электромонтажники ХРМК реконструировали подстанцию 220 кВ «Ванино» и участвовали в строительстве подстанции 35 кВ «Терминал», от которых будет поступать электроэнергия для работы всего оборудования



Коллектив бригады монтажников ХРМК, которой руководит  
С.И. Антоненко

*The team of Khabarovsk Repair and Assembly Company led by S.I. Antonenko*

комплекса. Все это и многое другое сделано умелыми руками опытных специалистов, таких как электромонтажники Юрий Жданов, Тамара Вершинина, бригадир Раис Галимов, мастер Константин Пархоменко, Илья Кашаев и другие. А специалисты по наладке и испытаниям недавно созданного специализированного участка ХРМК осуществили первичную пусконаладку всего электрооборудования терминала.

Трудно найти объект на балкерном терминале, где бы не работали специалисты ХРМК. Так, коллектив строительного участка, которым руководит Сергей Жадан, участвовал в строительстве здания поста ЭЦ и прокладке здесь всех коммуникаций, занимался внешним водоснабжением — чрезвычайно важным





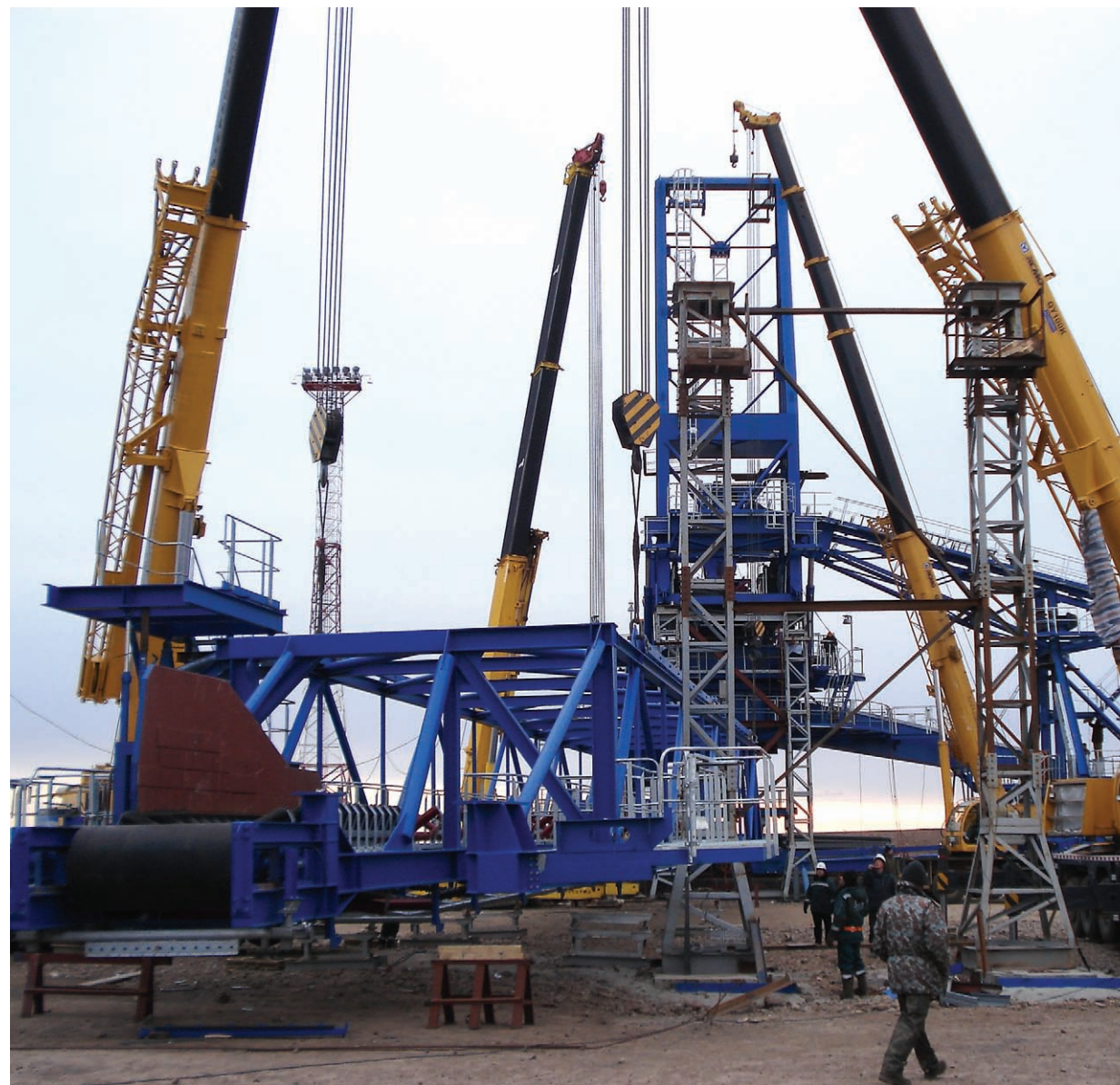


Электрослесари  
Хабаровской ремонтно-монтажной компании В.А. Лабуз и Т.А. Вершинина

V.A. Labuz and  
T.A. Vershinina,  
fitters of electric gear,  
Khabarovsk Repair and  
Assembly Company

объектом с точки зрения экологии, устройством кабельных колодцев электроснабжения, монтажом наружной обшивки зданий вагоноопрокидывателей, вагонооттаивателей, башен пересыпки, грохотов и дробилок, пробоотборника, магнитных сепараторов и других. В эти объекты вложен самоотверженный труд опытных специалистов Сергея Кулышкина, Сергея Кравцова, Дмитрия Демиденко и других.

Для Хабаровской ремонтно-монтажной компании угольный терминал — первый объект подобного рода. Ее основная специализация — монтаж и ремонт энергетического оборудования. Раньше она так и называлась — «Энергоремонт». В конце 2003 года в связи с реформированием энергосистемы преобразована в открытое акционерное общество, став дочерним предприятием тогдашнего «Хабаровскэнерго». Директором «Энергоремонта», а затем генеральным директором Хабаровской ремонтно-монтажной компании был назначен ветеран энергетики Булат Мухамедьярович Кунтулов. Специалист с огромным производственным и организаторским опытом, он прошел в свое время все ступени профессионального мастерства. Вклад кандидата технических наук Б.М. Кунтулова в развитие российской энергетики отмечен орденом Трудовой Славы. Ему присвоено звание «Заслуженный работник Минтопэнерго».



Хотя предприятие существует чуть более десяти лет, у него уже солидный послужной список. Силами «Энергоремонта» были построены подстанции 110/6 кВ «Судоверфь» и «Здоровье», 110/35/6 кВ «ХЭС» в Хабаровске. В активе компании перевод на газовое топливо трех агрегатов на Амурской ТЭЦ, в настоящее время ведется реконструкция с переводом на газ Хабаровских ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2. В 2006 году компанией была построена газопоршневая теплоэлектростанция в поселке Де-Кастри Ульчского района и, наконец,

сдан в эксплуатацию четвертый энергоблок Хабаровской ТЭЦ-3. Кроме строительства и монтажа новых объектов основное место в деятельности компании занимает ремонт тепломеханического и электротехнического оборудования большой энергетики. Ежегодно до семидесяти процентов этих работ на всех электростанциях Хабаровского края выполняется именно силами ХРМК.

Компания во главе со своим директором не просто строит, воплощая нарисованное на чертежах, но старается это сделать не только



быстро, но и красиво. В этом состоит традиции и фирменный стиль ХРМК.

Эти же качества монтажники демонстрируют и здесь, на объектах Ванинского балкерного терминала. Возглавляет и координирует работу коллектива ХРМК на всех объектах терминала главный инженер компании, монтажник с многолетним опытом Сергей Дмитриевич Ракуса. Естественно, сюда направлены наиболее опытные и проверенные в деле люди. Бригады, звеньевые не один десяток лет трудятся в энергетике. По постоянному местожительству монтажников, сварщиков, электриков, наладчиков, строителей можно, как говорится, изучать географию Дальнего Востока — Хабаровск, Владивосток, Комсомольск, Биробиджан... С большой теплотой начальник участка Борис Лимарев называет

Сборка и наладка технологического оборудования Ванинского балкерного терминала — дело рук опытных специалистов из бригады ХРМК, которой руководит Ю.А. Куйдин

Assembly and fitting of the production equipment of Vanino Bulk Terminal is also in the hands of the Khabarovsk Repair and Assembly Company team professionals led by Yu.A. Kuidin

izes mainly in fitting and repair of electric power equipment. In the past it had the name of Energoremont. At the end of 2003 according to the reform of the energy system it got transformed into a Public Joint-Stock Company and became a subsidiary of Khabarovskenergo. Veteran of the energy sector Bulat Mukhamedyarovitch Kuntulov became director of Energoremont and later on of Khabarovsk Repair and Construc-

tion Company. With his great expertise in production and management he in his time went through all the stages of professional career. The contribution of B.M. Kuntulov, Candidate of Technology into the Russian energy sector was marked by the Order of Labor Glory. He was also awarded the title of Honorary Worker by Ministry for Fuel and Energy.



Вице-президент  
компании ТАКРАФ  
Нильс Шарфенберг

*Nils Sharfenberg,  
TAKRAF Vice-President*



Глава представительства ТАКРАФ в Москве  
А.М. Великанов

*A.M. Velikanov, TAKRAF representative in Moscow*



Руководитель проекта Клаус Миллер (слева)

*Head of the Project Klaus Miller (left)*

имена Геннадия Судакowa, Ивана Воронина, бригадира Владимира Федосейкина, опытных мастеров Сергея Антоненко, Валерия Сергеева, Александра Корчагина, братьев Игоря и Павла Стрекоза, сварщика Юрия Очеретного и многих других, на которых и держатся все успехи его подразделения.

— Наших людей не надо принуждать, — говорит Борис Павлович. — Случается, сутками не уходят с рабочего места. Монтаж ведется блоками, бывают блоки весом до 80 тонн. Приходится поднимать их тремя-четырьмя кранами. На сборке судопогрузчика подняли однажды такой блок. А тут с моря резкий, холодный ветер. По совести, работать-то при такой погоде нельзя. Краны гидравлические, на подвеске такой блок не оставишь. Так наши ребята ушли лишь после того, как блок был закреплен на машине на своем законном месте...

Как мы уже отмечали выше, основное технологическое оборудование на термина-

ле — немецкого производства. Поэтому здесь постоянно находятся представители фирмы ТАКРАФ, для которых прямо на территории терминала возведены красивые и уютные коттеджи. Они следят за технологией, правильностью сборки стакер-реклаймеров, судопогрузочных машин. Шеф-монтажник Тино Новак поясняет, что их компания уже лет пятнадцать работает в России. Сам он здесь далеко не новичок, с 1999 года познает премудрости русского бытия, научившись довольно сносно объясняться по-русски. Не трудно ли ему в суровых условиях Дальнего Востока?

— Нормально, — говорит он. — Я уже побывал со своей миссией в Москве, Санкт-Петербурге, Мурманске...

Вместе с ним здесь работают его коллеги Лотар Орликовский, Вольдемар Ротфус и Рольф Нотц.









# ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С ДОРОГИ. ЖЕЛЕЗНОЙ...



Одним из первых крупных объектов Ваннинского балкерного терминала, который был сдан в эксплуатацию раньше других, стало путевое развитие припортовой станции. Начав работать в ноябре 2006 года, генподрядчик — ООО «Дальневосточная горно-строи-

тельная компания» (Владивосток) — годом позже практически уже сумел предъявить свои объекты рабочей комиссии, а затем и государственной. За сравнительно короткий период на 100-гектарной площадке перегрузочного комплекса было уложено 27 километров железнодорожных путей, обустроено более 40 стрелочных переводов, смонтировано сложное оборудование электрической

централизации на самой станции и в пункте управления.

Главное действующее лицо от строителей на железнодорожной станции Терминал — Михаил Алексеевич Лидский. Он представляет Дальневосточную горно-строительную компанию. Должность его звучит достаточно громко — руководитель проекта. Это значит, на его плечах организация планомерной и четкой работы не только своего коллектива, но и многочисленных субподрядчиков. Помимо специалистов самой ДВГСК на объектах железнодорожного комплекса было занято до десятка самых разных субподряд-

ных организаций: ООО «Желдорремстрой», ООО «Портал» и другие. Например, «Желдорремстрой» занимался сооружением верхнего строения пути, объектами энергообеспечения, частично строительством станционного комплекса — трансформаторной подстанцией, компрессорной. Объектов на станции много, поэтому Михаила Алексеевича заставить в своем штабном вагончике чрезвычайно трудно. Он старается всюду побывать, все успеть, все проверить и проконтролировать. В те декабрьские дни 2007 года особенно много специалистов было в здании поста электрической централизации — там заканчивался монтаж

*На территории терминала было уложено 27 километров железнодорожных путей, обустроено свыше 40 стрелочных переводов*

*27 kilometers of rail tracks were laid on the Terminal area and over 40 rail switchers got installed*



## EVERYTHING STARTS WITH THE RAILWAY

The trackage of the pre-port railway station was among the facilities launched first at Vanino Bulk Terminal. Having started in November 2006 the general contractor Far Eastern Mining and Construction Company (Vladivostok) a year later managed to prepare its project facilities for acceptance of the working commission first and then the state one. In a comparatively short time over 40 rail switchers were installed on 100 hectares of the transshipment area, and comprehensive electrical signaling gear of the station itself and the control center.

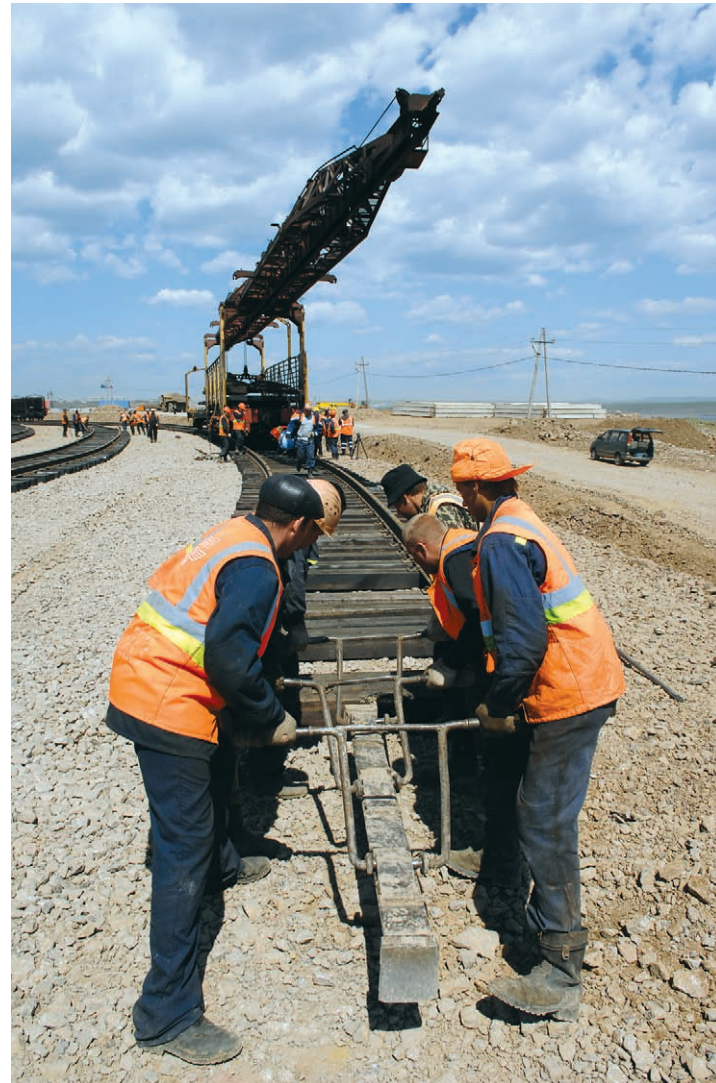
Choosing Far Eastern Mining and Construction Company for building the pre-port station in Vanino was no chance. This company sole in the construction sector of Primorye has successfully introduced the international quality system of ISO-9000. The Company keeps two quality certificates, one of them from Gosstandart Russia and the other from the Russian Marine Register so it is able to participate in any tenders for construction works.





Дежурный по станции Д.В. Крутов и начальник  
отдела пути и искусственных сооружений  
В.Л. Шмирага

*The railways station dispatcher D.V. Krutov and head of  
department for trackage and constructions  
V.L. Shmiraga*



сложного оборудования, с помощью которого будет осуществляться все управление железнодорожным комплексом.

Выбор Дальневосточной горно-строительной компании для сооружения припортовой станции в Ванино не был случайностью. Это единственное предприятие в строительной отрасли Приморья, успешно внедрившее международную систему качества по стандартам ISO-9000. Компания имеет два сертификата качества, один из которых выдан Госстандартом России, второй — Российским морским регистром, что позволяет ей участвовать в любых конкурсах и тендерах на строительные работы.

— Высокий смысл нашей профессии —

созидать, обустраивать землю, на которой нам довелось родиться, — считает генеральный директор ДВГСК Алексей Михайлович Летуновский. Первое — это люди. Второе — совершенствование системы управления, постоянная модернизация производства и улучшение качества работ.

Звучит, может быть, и несколько высокопарно. Но весьма точно определяет кредо компании. Она имеет громадный опыт в строительстве подъездных путей на Дальневосточной и Забайкальской железных дорогах, железнодорожных тоннелей, путепроводов, подземных переходов, морских причалов. В составе компании — опытные инженеры, прошедшие хорошую школу БАМа, Метро-



строая, сложных горных подземных работ при сооружении шахт, рудников, экономисты, проектировщики, юристы, специалисты в области системы менеджмента качества.

Сам Алексей Летуновский после окончания Новосибирского института инженеров железнодорожного транспорта прошел все ступени строительного роста. Горный инженер, сменный инженер, заместитель и главный инженер в тоннельно-мостовом отряде... Работая в Дальневосточной горно-строительной компании, был удостоен знака «Почетный строитель»...

Здесь важно обратить внимание на то, по какому принципу будет работать припортовая станция. Угольные маршруты с поездным локомотивом прибывают в парк приема. После этого закрепляется хвостовая часть состава и выполняются маневры по отцепке и перестановке группы вагонов на смежный путь. После закрепления головной группы поез-



Начальник участка СЦБ и связи А.В. Гончаров

*A.V. Goncharov, head of site for control and  
telecommunications*



Главное действующее  
лицо от строителей  
на железнодорожной  
станции Терминал –  
М.А. Лидский.  
Он представлял  
Дальневосточную  
горно-строительную  
компанию

*Number One Person  
at the Terminal  
railway station is  
M.A. Lidsky. He is  
from Far Eastern  
Mining Construction  
Company*



Главный инженер Дальневосточной горно-строительной компании В.Ю. Слепокуров

*V.Yu. Slepukurov, Chief engineer of Far Eastern  
Mining Construction Company*

дной локомотив отцепляется и по ходовому пути следует в обратном направлении. При следовании по ходовому пути мимо поста централизации машинист сбрасывает пакет документов в приемный бункер, оператор их извлекает и доставляет в товарную контору.

После ограждения состава выполняется его технический осмотр и отпуск тормозов. Параллельно осуществляются коммерческий осмотр вагонов и обработка перевозочных документов.

По окончании обработки состава со стороны входной горловины заезжает маневровый локомотив и надвигает его на пути вагоноразмораживателя. Дальнейшее продвижение вагонов осуществляется позиционерами, пути которых расположены вдоль путей надвига. Маневровый локомотив отцепляется от состава и отправляется за следующей группой вагонов. Емкость размораживающих устройств составляет несколько вагонов. Длительность оттаивания первой партии не превышает 20 минут. Из вагоноразмораживателя вагоны с помощью позиционера партиями по две единицы подаются на роторные вагоноопроки-

дыватели. Между вагоноразмораживателями и вагоноопрокидывателями предусмотрен прямой участок для взвешивания и расцепки вагонов. После выгрузки вагоны осаживаются на пути парка отправления следующей группой вагонов.

Пути отправочного парка предназначены для накопления порожних вагонов, технического и коммерческого осмотра составов. Здесь устраняются неплотности тормозной магистрали. В случае обнаружения неисправных вагонов они отцепляются от состава через маневровую вытяжку, предусмотренную в выходной горловине отправочного парка, и подаются на пункт технического ремонта. Затем производится прицепка поездного локомотива, опробование автотормозов, машинисту вручаются поездные документы, и состав отправляется.

В этом, собственно говоря, и заключается принцип кольцевой схемы работы подвижного состава на Ванинском балкерном терминале, схемы, которая впервые в России была применена и опробована именно здесь.









# ВЫСОКАЯ МАРКА КОМПАНИИ «ЛИЗИНГСТРОЙМАШ АМУР»



Задача по строительству ключевых объектов Ванинского балкерного терминала легла на хабаровскую компанию «Лизингстроймаш Амур», которая специализируется на земляных, бетонных и общестроительных работах.



## HIGH IMAGE OF LEASINGSTROYMASH AMUR

Construction of key facilities at Vanino Bulk Terminal was entrusted to Leasingstroyamash Amur of Khabarovsk that is specializing in earth and concrete works and site development.

Early in 2007 the Company began the construction of the foundation for the car dumper but in a short time Leasingstroyamash Amur greatly increased its role in the grandiose construction project on the shore of the Tatar Strait.

The quality and timely performance of Leasingstroyamash Amur was

duly appreciated by the Port management and as a result new contracts were signed for the other facilities of the Terminal: concurrent with building the foundation for the car dumper the Company professionals started the construction of the industrial sewer facilities. Further on the Company was awarded the construction contract for the car refreezer, the vibrator and grinder facility, the foundation for the aspiration columns, the train positioner as well as other facilities.



Генеральный директор ООО «Лизингстроймаш Амур» Д.Л. Дмитриев

*D.L. Dmitriev, General Director of Leasingstroyamash Amur LLC*

В начале 2007 года компания приступила к строительству фундамента вагоноопрокидывателя, который является важным объектом данного проекта, однако в короткое время «Лизингстроймаш Амур» значительно увеличил свое участие в грандиозном строительстве, развернувшимся на берегах Татарского пролива.

Затем были заключены новые договоры на строительство других объектов терминала: одновременно с возведением фундамента вагоноопрокидывателя специалисты компании начали работы по строительству очистных сооружений промышленной зоны. В дальнейшем им было поручено устройство фундаментов установок по оттаиванию вагонов и здания грохота и дробилки, фундаментов башен аспирации и позиционера, а также строительство других объектов.

Стандарты качества и экологической безопасности, предъявляемые при возведении всех объектов балкерного терминала, были очень жесткими, тем не менее «Лизингстроймаш Амур» выдержал их на высоком уровне.

Необходимо отметить, что подряд на рабо-



## НАЧАЛО БИОГРАФИИ

Начальник участка  
ООО «Лизингстрой-  
маш Амур»  
Р. Камалев

*R. Kamalev, head  
of production site,  
Leasingstroyamash  
Amur LLC*



ты по этому проекту «Лизингстроймаш Амур» выиграл в серьезном конкурсе: проверенная временем репутация сыграла свою роль, поскольку предприятие отлично зарекомендовало себя, участвуя в реализации других инвестиционных проектов на территории региона. К ним, в частности, относится строительство нефтеналивного терминала в поселке Де-Кастри Хабаровского края, которое велось в рамках международного проекта «Сахалин-1» и было закончено в октябре 2006 года. На этом объекте среди прочих работ компания произвела устройство фундамента резервуара хранения сырой нефти емкостью 100 тысяч тонн, получив при этом объективно высокую оценку со стороны заказчика.

По просьбе руководителей проекта «Лизингстроймаш Амур» ввел дополнительные мощности по производству товарного бетона, поскольку существующих здесь оказалось недостаточно. Менеджеры компании с пониманием отнеслись к нуждам заказчика и в корот-



Бригадир монтажников Ю.А. Пашуев  
лично контролирует качество работ  
*Yu.A. Pashuev, the riggers' team leader personally  
monitors the work quality*



Коллектив бригады  
ООО «Лизингстроймаш Амур»,  
которую возглавляет  
Ю.А. Пашуев

*The team of  
Leasingstroyamash Amur  
LLC headed by  
Yu.A. Pashuev*





Монтаж фундаментов – чрезвычайно сложное дело. Особенно на таких стройках, как Ванинский балкерный терминал. С этим прекрасно справлялись специалисты компании «Лизингстроймаш Амур»

*Making foundations is extremely hard, especially under such projects as Vanino Bulk Terminal. But professionals of Leasingstroyamash Amur LLC manage that very well*

кие сроки развернули серьезную инвестиционную программу: буквально за два зимних месяца был куплен и запущен в эксплуатацию автоматический бетонный завод немецкой компании ELBA, производительностью 60 кубометров в час, который был установлен на производственной базе «Лизингстроймаш Амура» в поселке Токи. При этом компании пришлось увеличить свой парк специальной техники, в том числе и автобетоновозов. Всего же на строительстве объектов балкерного терминала «Лизингстроймаш Амур» задей-



Газоэлектросварщик Е. Насонов  
*The electric gas welder E. Nasonov*

товал более 20 единиц тяжелой техники, большое количество самосвалов и специального оборудования.

Производство работ было организовано вахтовым методом, а рабочим предприятия созданы все необходимые условия для работы и отдыха. Коллектив «Лизингстроймаш Амура» работал на этом строительстве с полной самоотдачей. На начальном этапе здесь трудилось около 50 человек в смену, а к моменту завершения проекта «Лизингстроймаш Амур» представляли уже свыше 250 специалистов высокой квалификации.

— На строительстве угольного терминала в Ванино сложилось содружество сильных и компетентных компаний, которые постоянно оказывали помощь и поддержку друг другу в реализации общей задачи, обеспечении ра-



Члены комплексной бригады, которой руководит Р. Золотухин

*Members of the integral team led by R. Zolotukhin*





бочего процесса техникой, материалами, услугами, — отмечает генеральный директор ООО «Лизингстроймаш Амур» Д.Л. Дмитриев. — Все это позволило воплотить в жизнь этот сложный проект и запустить терми-

нал в эксплуатацию. Его работа, без сомнения, окажет значительное влияние на динамику развития экономики Дальнего Востока. Мы получили здесь бесценный опыт, который поможет нашей компании в реализации других масштабных проектов на территории Дальнего Востока и за ее пределами.

В том, что эти проекты у компании будут, сомневаться не приходится. «Лизингстроймаш Амур» — это динамично развивающаяся компания, обладающая высоким инженерным, техническим и интеллектуальным потенциалом, которая делает ставку на использование высокопроизводительной техники и современных технологий. Здесь неуклонно придерживаются взятых на себя обязательств, гарантируя при этом высокое качество работ. Не случайно в 2006 году «Лизингстроймаш Амур» прошел добровольную сертификацию по международному стандарту качества ISO 9001:2000, а в 2007-м — по стандарту экологического менеджмента ISO 14001:2004 в британском сертификационном центре «Moody Int. Cert».

Сегодня компания морально и технически готова участвовать в строительных проектах самой высокой категории сложности, выполняя различные виды работ и предоставляя гарантию качества и пунктуальности во всех вопросах производства.



*We have to note that for obtaining the contract under the project Leasingstroyamash Amur met serious tender competition. But the time-proven reputation brought the Company excellent references from participating in the other investment projects of the region. They are for instance the construction of the crude oil terminal in De-Kastri of the Khabarovskiy krai under Sakhalin-1 international project that was launched in October 2006. Among other works performed under that project the Company built the foundation for the crude oil tank for 100 thousand tons and got highly assessed by the Customer.*

*— At the construction site of the coal terminal in Vanino a working partnership of strong and competent counterparts has been formed. They always render support to each other in meeting the general target, in supplying machinery, materials and services, remarks General director of Leasingstroyamash Amur LLC Dmitry Leryevitch Dmitriev.*

*— This all helped us implement the most comprehensive project and launch the Terminal which operation no doubt will bring a meaningful contribution to the economy of the Far East. Here we obtained the invaluable experience that will help in other large-scale projects on the territory of the Far East and beyond.*

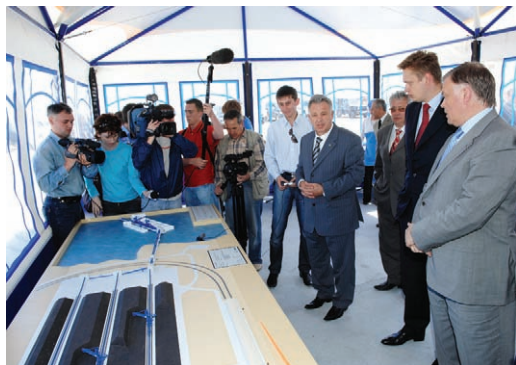
*The Company will no doubt get these other contracts. Leasingstroyamash Amur is a dynamically growing company with a high engineering, technology and intellectual potential and it counts on highly efficient equipment and current technologies. Here they steadily follow the obligations taken and guarantee high performance quality. No chance in 2006 Leasingstroyamash Amur underwent voluntary certification after the international quality standard of ISO 9001:2000, and in 2007 after the ecological management standard of ISO 14001:2004 from the British certification center of «Moody Intl. Cert».*







# ПАРТНЕРСТВО РАДИ ПРОГРЕССА



Сибирская угольная энергетическая компания с дочерним предприятием ООО «Дальтрансуголь» свою задачу выполнила успешно — как и было запланировано, уже в июне 2008 года причалы терминала были готовы принять первые балкеры. Предполагается,

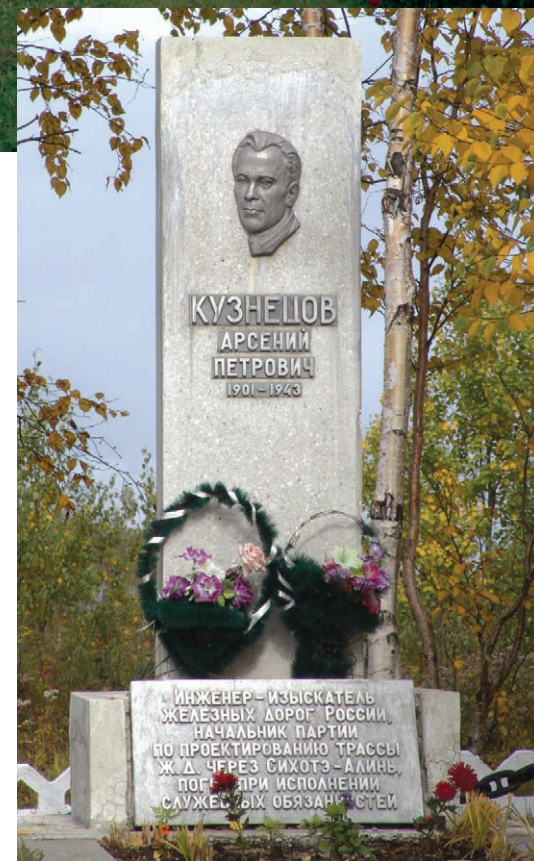
что до конца года здесь будет переработано до трех миллионов тонн угля, а через три года его производительность достигнет проектной отметки, то есть 12 миллионов тонн.

Однако все, кто в той или иной степени причастен к организации грузоперевозок через Ванинский транспортный узел, никогда не забывают о серьезной проблеме, которая существует и будет существовать здесь, по крайней мере, в ближайшие годы — ограничение провозной и пропускной способности на железнодорожном участке Комсомольск-на-Амуре — Ванино. По оценкам экспертов, объем грузопотоков с ныне существующих 7,4 миллиона тонн к 2013 году может возрасти здесь до 30 миллионов тонн. Решение этой проблемы является определяющим в развитии транспортного узла. Нельзя сказать, что железнодорожники ею не озабочены. В октябре 2006 года для обследования состояния БАМа и определения перспектив его дальнейшего развития ОАО «Российские железные дороги» организовало специальную выездную комиссию. В июне 2007 года уже в самом поселке Ванино состоялось выездное совещание при

участии президента ОАО «РЖД» Владимира Якунина, губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева и руководителей здешних бизнес-структур. Были подписаны соглашения между Хабаровским краем и Российскими железными дорогами, а также между ОАО «РЖД» и ОАО «СУЭК» по усилению железнодорожной инфраструктуры. Предусмотрены три этапа ее реконструкции.

На первом этапе будут проведены технические мероприятия, увеличивающие пропускную способность участка к 2009 году до 17 миллионов тонн грузов. Это важнейшее условие обеспечения проектной мощности угольного терминала, введенного СУЭК в строй в бухте Мучке, которое должно быть выполнено еще до ввода в эксплуатацию Кузнецовского тоннеля на участке Комсомольск-на-Амуре — Ванино.

Второй этап — реализация проекта «Реконструкция участка Оунэ — Высокогорная со строительством нового Кузнецовского тоннеля ОАО «РЖД». Реконструкция позволит увеличить провозную способность с 3 200 до 5 600 тонн и пропускную — до



Кузнецовский тоннель и перевал на железнодорожном участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань названы по имени инженера-изыскателя А.П. Кузнецова, погибшего при исполнении служебных обязанностей в 1943 году

The Kuznetsovsky tunnel and the mountain pass on the railway span between Komsomolsk-na-Amure – Sovetskaya Gavan is named after the prospecting engineer A.P. Kuznetsov who perished on the job in 1943



## PARTNERSHIP FOR PROGRESS

Siberian Coal Energy Company together with its subsidiary Daltransugol LLC has performed extremely well and as planned in May 2008 the Terminal berths were ready to receive the first bulkers. It is expected that by the end of the year 4 million tons of coal will be handled here and in 3 years the Terminal capacity will reach the projected level, i.e. 12 million tons.

But everyone who to some extent has been involved in organizational work for starting cargo shipments through Vanino hub never forgets the serious problem that exists and will be

there at least in the near future - that is a restricted carrying and overall throughput capacity of the railway span between Komsomolsk-na-Amure and Vanino. According to experts the cargo flows from the current level of 7.4 million tons will by 2013 amount to 30 million tons. The solution of the problem determines the development of the transport hub. We cannot say that the Railways ignore it. In October 2006 for inspection of BAM and its future operations Russian Railways Public JSC organized a dedicated field commission.

In June of 2007 a field trip meeting





Подписание соглашения между Хабаровским краем и ОАО «Российские железные дороги» по усилению железнодорожной инфраструктуры на участке Комсомольск-на-Амуре – Советская Гавань

Signing an Agreement between the Khabarovsk krai and Russian Railways Public JSC to enforce the railway infrastructure of the span between Komsomolsk-na-Amure and Sovetskaya Gavan



Специалисты подрядных организаций на производственном совещании в ООО «Дальтрансуголь»

Contractor companies represented at the ops meeting at Daltransugol LLC

31 миллиона тонн к 2013 году. Цена проекта составляет почти 60 миллиардов рублей. Учитывая высокую стоимость, инициаторы проекта представили его в правительство России на оказание господдержки за счет средств Инвестиционного фонда РФ на основе государственно-частного партнерства. Правительство Хабаровского края поддержало проект перед Министерством транспорта и Министерством экономического развития и торговли Российской Федерации.

На третьем этапе, рассчитанном до 2020 года, необходимо реализовать проект «Стратегическая программа развития Байкало-Амурской магистрали», разработанный Гипротранс-ти, который позволит довести пропускную способность БАМа до 55 миллионов тонн в год. В то же время правительство Хабаровского края просит скорректировать этот проект и увеличить проектную пропускную способность на участке Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань до 65–70 миллионов тонн, заявленных инвесторами.

— Мы не понаслышке знаем ситуацию с пропускной способностью железных дорог, — замечает генеральный директор Сибирской угольной энергетической компании Владимир Рашевский. — Мы реализовали

один из крупнейших проектов на Дальнем Востоке, построили Ванинский балкерный терминал мощностью 12 миллионов тонн угля. Кроме того, у нас есть еще три проекта по добыче угля в Кузбассе, Бурятии и Хабаровском крае, куда мы намерены вложить еще 40 миллиардов рублей. Однако пропускная

held in Vanino settlement attended by Vladimir Yakunin, President of RZhD Public JSC, and Khabarovsk krai Governor Viktor Ishaev and top business leaders of the area. Agreements between the Khabarovsk krai and Russian Railways as well as between RZhD Public JSC and SUEC Public JSC were signed to enforce the railway infrastructure. Three stages were identified for its upgrading.

At Stage 1 technical works will be carried out to increase the throughput capacity of the railway span to 17 million tons of coal by 2009. This key provision to support the projected capacity of the launched coal terminal in Muchke Bay must be followed before the Kuznetsovsky tunnel is launched on the span between Komsomolsk-na-Amure and Vanino.

Stage 2 is upgrading of the Oune

— Vysokogornaya railway span and the construction of the new Kuznetsovsky tunnel by RZhD Public JSC. The reconstruction project will increase the carrying capacity from 3 200 to 5 600 tons and the throughput capacity to 31 million by 2013. The cost of the project is close to 60 billion rubles. Considering its high cost the project developers applied to the federal Government of Russia for subsidies from the RF Investment Fund to this new public-private partnership. The Khabarovsk krai Government supported the project at the Ministry of Transport and the Ministry of Economic Development and Trade of the Russian Federation.

At Stage 3 as far as 2020 the Strategic program for development of the Baikal-Amur Railway drafted by Giprottransstroy will increase the throughput capacity of the span from Komso-



способность железной дороги, ведущей в Ванино, на сегодня, можно сказать, исчерпана. Поэтому мы выступаем за реализацию проекта железнодорожников.

— Угольная и железнодорожная отрасли должны развиваться не просто параллельными курсами, а на основе общих интересов, как коммерческих, так и государственных, — дополняет Владимир Якунин. — Ведь уголь в стратегической перспективе остается для железной дороги наиболее приоритетным грузом...

Таким, наверное, и должно быть партнерство ради общего прогресса.

Поэтому достаточно оптимистично воспринимаются итоги заседания правительства России, состоявшегося 13 декабря 2007 года в Москве. Одна из тем повестки дня заседания касалась развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке. Владимир Якунин напомнил членам Кабинета министров, что в перспективе в соответствии со «Стратегией развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года», которая в ближайшее время будет принята правительством, планируется выделение БАМа для пропуска тяжеловесных поездов, а Транссиба — для пропуска специализированных контейнерных поездов и для пассажирского



В апреле 2008 года прошла встреча генерального директора ОАО «Сибирская угольная энергетическая компания» Владимира Рашевского и губернатора Хабаровского края Виктора Ишаева, в ходе которой было подписано соглашение о социально-экономическом сотрудничестве между СУЭК и регионом

*In April 2008 General director of Siberian Coal Energy Company Public JSC Vladimir Rashevsky had a meeting with Khabarovsk krai Governor Viktor Ishaev during which they signed an agreement on social and economic partnership between SUEC and the krai*

движения. Это позволит повысить транзитный потенциал РЖД и в целом положительно стимулирует транспортную активность в Дальневосточном регионе.

С ним согласен и губернатор Виктор Ишаев. На том же заседании правительства он подчеркнул, что Дальний Восток — весьма перспективный регион и он может быть самодостаточным. Но только при условии быстрого развития транспортной системы...

В Хабаровском крае Сибирская угольная энергетическая компания реализует три крупных инвестиционных проекта. Помимо строительства Ванинского балкерного терминала в СУЭК заинтересованы в увеличении объемов добычи и коренной модернизации производства на крупнейшем угольном активе — «Ургалугле» и строительстве Ургальской ГРЭС. Порядка сорока процентов всех инвестиций, которые делает СУЭК в восьми регионах Сибири и Дальнего Востока, сегодня идут именно в Хабаровский край. В интервью, опубликованном в марте 2008 года в газете «Приамурские ведомости», генеральный директор

СУЭК Владимир Рашевский так объяснил интерес своей компании к этим проектам:

— В ближайшем будущем мы предполагаем осуществлять поставки хабаровских углей, а также углей из сибирских бассейнов на экспорт в страны Азиатско-Тихоокеанского региона. Это быстрорастущий рынок. Поставки угля с каждым годом здесь увеличиваются на пять-шесть процентов. Сегодня доля России в этом процессе крайне мала и составляет менее пяти процентов от общего объема поставок угля в АТР, но есть прекрасные возможности изменить ситуацию. Существует потенциал для роста поставок на рынки Японии, Кореи, Тайваня, Китая, Индии. Ожидаем, что в ближайшие пять — семь лет эти рынки вырастут примерно на 30 процентов...

Главную скрипку в реализации этой программы, без всякого сомнения, будет играть Ванинский балкерный терминал. В 2008 году завершен первый этап его строительства, который позволит начать перегрузку угля на экспорт. Параллельно с отгрузкой топлива на экспорт продолжится сооружение оставшихся

объектов. В их числе — административно-бытовой корпус и пожарное депо, часть башен пересыпки и конвейерных линий, окончание монтажа третьего стакер-реклаймера... Полностью эти работы предполагается завершить в 2009 году. Следующей задачей для коллектива перегрузочного комплекса будет достижение проектной мощности — доведение отгрузки угля до 12 миллионов тонн в год. По расчетам, это должно произойти в 2011 году. Единственным препятствием на сегодняшний день является уровень железнодорожной инфраструктуры. Нельзя забывать, что железнодорожный участок Комсомольск-на-Амуре — Советская Гавань был построен еще в годы Великой Отечественной войны и давно уже не обеспечивает все возрастающие объемы перевозок. Это прекрасно понимают в ОАО «Российские железные дороги», понимают и в правительстве России. Ряд важных решений по реконструкции этого участка дороги уже принят на самом высоком уровне. Неоспорим и тот факт, что произошло это при самом активном участии Сибирской угольной энергетической компании.

*molsk-na-Amure to Sovetskaya Gavan to 65 — 70 million tons as expected by the investors.*

*— We are certain about the throughput capacity of railways, says General Director of Siberian Coal Energy Company Vladimir Rashevsky. — We have implemented one of the most ambitious projects in the Far East; we have built Vanino Bulk Terminal for 12 million tons of coal. Besides we have other three projects for mining coal in Kuzbass, Buryatia and the Khabarovsk krai where we plan to invest 40 million rubles more. But the throughput capacity of the railway leading to Vanino cannot grow any further. So we are all for the project of the railway company.*

*On December 13 2007 the sitting of the Russian Government took place in Moscow. Among other items transport*

*infrastructure of the Far East and its prospects were on the agenda. Vladimir Yakunin reminded the Cabinet members that in the prospect according to the Strategy of development of the railway transport in the Russian Federation as far as 2030 that will in the near future be adopted by the Government BAM will carry heavy-load trains and the Trans Siberian will take container and passenger ones. This will enhance the transit capacity of Russian Railways and in overall will tell positively on transport operations in the Far Eastern region.*

*Governor Viktor Ishaev agrees with him. At the sitting of the Government mentioned above he stressed that the Far East is rather a prospective area and can become self-sufficient but only through a fast development of its transport network.*









## ОГЛАВЛЕНИЕ

|                                                      |    |
|------------------------------------------------------|----|
| ОКНО СУЭК В АЗИЮ.....                                | 4  |
| ВАЖНАЯ ПОБЕДА СТРОИТЕЛЕЙ.....                        | 6  |
| ТЕРМИНАЛ — В СТРОЮ! .....                            | 8  |
| СУЭК И МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ.....                         | 14 |
| КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ.....                              | 26 |
| «МЫ — ИЗ ГЕЛЕНДЖИКА...» .....                        | 32 |
| МОНТАЖ — ДЕЛО ТОНКОЕ.....                            | 40 |
| ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ С ДОРОГИ. ЖЕЛЕЗНОЙ... ..              | 52 |
| ВЫСОКАЯ МАРКА КОМПАНИИ<br>«ЛИЗИНГСТРОЙМАШ АМУР»..... | 60 |
| ПАРТНЕРСТВО РАДИ ПРОГРЕССА.....                      | 70 |



**Начало биографии:** Ванинский балкерный терминал. – Хабаровск : Издательский дом «Приамурские ведомости», Н17 2008. – 80 с. : ил.

ISBN 978-5-8003-0217-2

Ванинский балкерный терминал, построенный на средства Сибирской угольной энергетической компании, стал самым крупным морским перегрузочным комплексом в Хабаровском крае. Книга рассказывает о людях, принимавших участие в его сооружении, перспективах развития транспортной инфраструктуры на Дальнем Востоке.

УДК 908(470+571.620)+629.5

ББК 63.3(2Рос255.3)+65.37

## НАЧАЛО БИОГРАФИИ ВАНИНСКИЙ БАЛКЕРНЫЙ ТЕРМИНАЛ

*Автор текста* Валерий ГОЛОВИН

*Фотографии:*

Александр ГОЛОДНЕВ,

Николай ЧУКИН

*Дизайн* Ольга ЗАЯЦ

Использованы фотографии Сергея Балбашова,  
Валерия Спидлена, Валерия Токарского, а также снимки,  
предоставленные ООО «Дальтрансуголь»

*Редактор* В.А. Головин

*Художественный редактор* А.В. Колесов

*Корректоры* Т.В. Киевская, И.Л. Руднянская

*Техническое обеспечение* И.Г. Заволока

Подписано в печать 30.04.2008. Формат 60х90/8.  
Бумага мелованная. Печать офсетная. Усл. печ. л. 10,0.  
Тираж 2 000 экз. Заказ \_\_\_\_\_

**Издательский дом «Приамурские ведомости»**

680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.

Генеральный директор В.В. Смирнов.

Тел./факс (4212) 76-48-39.

E-mail: postmaster@phpv.khv.ru

Http://www.priamurskie.ru

Отпечатано в ОАО «ИПК «Дальпресс»  
690950, г. Владивосток, пр. Красного Знамени, 10.



