

# Ямалтрансстрой – к уникальным месторождениям углеводородов

Ю.А. МОРОЗОВ, собственный корреспондент газет  
«Крайний Север» и «Тюменская правда»



Указатель на «нулевом»  
километре  
железнодорожной линии  
Обская–Бованенково.

*ОАО «Ямалтрансстрой» образовано в 1992 г. на базе одноименного производственного строительного-монтажного объединения «Ямалтрансстрой», созданного в 1986 г. для реализации программы развития нефтяной и газовой промышленности в Западной Сибири, в том числе, на ее крайнем Севере в Ямало-Ненецком автономном округе.*

**В** основную его задачу входило строительство железнодорожной магистрали от станции Обская Северной железной дороги к уникальным месторождениям углеводородов Бованенково и Харасавэй на западном берегу полуострова Ямал вблизи мыса Харасавэй. Эта магистраль общей протяженностью 509 км полностью проходит за Полярным кругом и не имеет аналогов в мировой железнодорожной практике из-за особых геологических, климатических и природных условий.

Ямалтрансстрой возглавили опытные инженеры-транспортники, за их плечами был значительный опыт работы на многих магистралях СССР. Начальником стал инженер-строитель Владимир Григорьевич Нак. Он неоднократно избирался депутатом Тюменского областного и Ямало-Ненецкого окружного советов народных депутатов. Был награжден орденами Знак Почета и Дружбы народов, медалью «За доблестный труд в ознаменование 100-летия В.И. Ленина». Ему также присвоены звания Заслуженного строителя России, Почетного транспортного строителя, Почетного работника газовой промышленности.

Главным инженером объединения назначили Владимира Александровича Линника – кавалера орденов Знак Почета и Трудового Красного Знамени, Заслуженного строителя России. Заместителями генерального директора стали А. Выбиранцев, В. Востоков, В. Босый, П. Мищенко, начальниками строительного-монтажных поездов – В. Орлов, В. Бядов и В. Детковский, начальником отдела временной эксплуатации дороги – А. Гоцак.

Как многие важные объекты народного хозяйства, магистраль Обская – Бованенково была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. В короткий срок в районе станции Обская вырос крупный производственный и жилой комплекс. Кроме инженерно-производственных зданий и объектов были построены жилые дома, две средние школы, музыкальная и спортивная школы, детские сады и ясли, дом культуры, спортивный зал и другие объекты социально-бытовой инфраструктуры. Возведены также биологические очистные сооружения – первые в автономном округе. Жилой поселок и производственная база строителей магистрали получили полное инженерное обеспечение для проживания и производства работ на Крайнем Севере.



Завершение строительства железной дороги по разработанному Ленгипротрансом проекту планировалось в середине 90-х годов. К тому времени предполагалось сдать в эксплуатацию и месторождения углеводородов, к которым прокладывалась трасса. Но политическая и экономическая ситуация в стране привела к постоянным переносам сроков вовлечения в промышленную разработку залежей природного газа, нефти и газового конденсата в недрах полуострова Ямал. Это обстоятельство задерживает и окончание строительства железнодорожной линии.

Тем не менее, несмотря на все проблемы, в частности, сокращение капитальных вложений, трасса неумолимо идет на север полуострова Ямал. К началу 2003 г. в тело земляного полотна железной дороги, в притрассовые автодороги, площадки под жилье и производственные базы отсыпано около 34 млн м<sup>3</sup> грунта, из них свыше 4,5 млн м<sup>3</sup> скального. Уложено 268 км верхнего строения главного пути, около 67 км станционных погрузочно-разгрузочных и инвентарных путей. Построено 35 мостов, среди них единственный в мире на креопэгах длиной 102 м и 560 водопропускных искусственных сооружений общей протяженностью 20 км. На всем построенном участке открыто рабочее движение поездов. Во временную эксплуатацию передан 200-километровый участок трассы. Таким образом, на сегодняшний день построено более 50 % железнодорожной линии Обская – Бованенково, которая действует в нормальном технологическом режиме.

Эта огромная программа выполнена многопрофильной строительной компанией ОАО «Ямалтрансстрой». В ее состав, кроме общестроительных организаций, входят мостопоезд, мехколонна и другие специализированные подразделения. Большой вклад в сооружение магистрали внесли коллективы ОАО «Севстроймеханизация» и Мостострой № 6.

В ОАО «Ямалтрансстрой» создана мощная производственная база по сооружению магистрали. Подвиж-

Железная дорога Обская–Бованенково проходит между многочисленных озер по территории Приуральяского и Ямальского районов Ямало-Ненецкого автономного округа. 1994-1995 гг.

Тепловоз приостановил оленью упряжку







Ямал. Разработка скального карьера. Массив Рай Ив. 1990 г.

Владимир Григорьевич Нак.  
В 1986 г. возглавил ПСМО «Ямалтрансстрой», с 1997 г. – председатель Совета директоров ОАО «Ямалтрансстрой»



ной состав насчитывает более 400 единиц специализированной железнодорожной техники. Это магистральные и маневровые тепловозы; вагоны хоппер-дозаторы, думпкары, специальные платформы для перевозки рельсошпальной решетки, цистерны, полувагоны, платформы, крытые, специальные и пассажирские вагоны. Предприятие владеет большим парком общестроительной и специализированной техники (мощные экскаваторы, бульдозеры, краны). Работает изготовленная по специальному заказу в ФРГ буровая установка «Клемм», предназначенная для бурения скважин диаметром до 1,5 м и глубиной до 50 м под опоры мостов. Действующие у транспортников звеносборочные цеха могут обеспечить сборку до 200 км рельсошпальной решетки в год.

После акционирования предприятия генеральным директором Ямалтрансстрой был избран начальник производственного строительного-монтажного объединения В.Г. Нак. С 1997 г. он возглавляет Совет директоров ОАО «Ямалтрансстрой». В апреле 1997 г. генеральным директором ОАО «Ямалтрансстрой» становится И.В. Нак, потомственный производственник и железнодорожник. Закончил МИИТ по специальности строительство железных дорог. В 1987 г. уехал работать на Крайний Север в объединение Ямалтрансстрой, где прошел путь от производителя работ в СМП-351 до генерального директора ОАО. Награжден орденом «За заслуги перед Отечеством» II степени, удостоен звания Почетный транспортный строитель. Избирался депутатом Лабытнангского городского Совета народных депутатов (1989 г.). С 1996 г. И.В. Нак – депутат Государственной Думы Ямало-Ненецкого автономного округа.

Добывали имя, благосостояние и славу коллектива заместители генерального директора Б.Ф. Новиков, И.А. Лапенков и И.Д. Литовченко, директор по экономике – А.А. Выбиранцев, директор по общим вопросам – В.И. Бузиян, технический директор – В.П. Сидуи, директор по планированию – Е.И. Пахоменко, директор представительства в Москве – В.А. Линник, директор по маркетингу и коммерции – А.В. Вылиток, начальники: СМП-351 – Л.И. Науменко, СМП-619 – Н.С. Усов; МП «Ямал» – Ю.А. Жданов, МК-1 – А.А. Казаров. Все руководители, а также большинство инженерно-технических работников и рабочих являются высококвалифицированными специалистами, хорошо знающими условия Севера.

При всей приоритетности строительства железной дороги Обская – Бованенково ОАО «Ямалтрансстрой» выполняет множество других строительных работ. Ямалтрансстрой построил и ввел в эксплуатацию механизированный грузовой порт в г. Лабытнанги на Оби с полным обеспечением (фронт причальной стенки составляет 550 м). Коллектив участвует в строительстве бытового газопровода Лонг – Юган – Салехард – Лабытнанги – Харп. Введена в эксплуатацию автодорога второй категории Салехард – Аэропорт, сооружаются мосты на автодороге Салехард – Аксарка, производится реконструкция автодороги Лабытнанги – Харп, ведутся работы по усилению пропускной способности действующей железной дороги Чум – Лабытнанги.

В окружном центре Салехард «Ямалтрансстрой» сооружает новый цех с импортным оборудованием для рыбоконсервного завода, строит цеха для авиационно-транспортной компании «Ямал». В городе Лабытнанги сданы в эксплуатацию жилые дома новой серии, построена теплая автостоянка на 30 автобусов для автотранспортного предприятия. Сооружается дорога общей протяженностью около 40 км от поселка Харп к месторождению хромитов на массиве Рай – Из, для круглогодичной добычи и доставки руды на местные фабрики. Кроме того, предприятие участвует в освоении и промышленной разработке Хойлинского месторождения баритовой руды. Вспомогательные предприятия выпускают ежегодно более 2,5 тыс. м<sup>3</sup> товарного бетона, около 7 тыс. т асфальта, более 1 тыс. м<sup>3</sup> теплоизоляционных материалов – супертонкого базальтового волокна, которое получают путем переработки горной породы – базальта.

Расширяя сферу производственной деятельности, Ямалтрансстрой стремится не только к сохранению своего трудового коллектива. Предприятие стало многоотраслевым и многофункциональным в зоне формирования нового экономического района на северо-западе Ямало-Ненецкого округа.

Но главным для коллектива остается завершение строительства железной дороги Обская – Бованенково, которое относится к разряду особо сложных из-за засоленных и высокольдистых вечномерзлотных грунтов с линзами не замерзших засоленных грунтов и большим количеством сильноминерализованных напорных грунтовых вод – криопэгов. Поэтому прежние технологии устройства земляного полотна и действовавшие строительные нормы и правила оказались неприменимы в условиях Ямала.

Учеными ЦНИИС разработаны временные строительные нормы на проектирование и строительство железных дорог на полуострове в экстремальных климатических, географических и гидрогеологических условиях арктической тундры полуострова, предусматривают выполнение комплекса природоохранных мероприятий.

Завершение строительства магистрали Обская – Бованенково приобретает важное значение во взаимосвязи с энергетической стратегией России, прежде всего, планов по дальнейшему развитию газовой индустрии в Ямало-Ненецком автономном округе.

В ноябре 2001 г. Президент России В.В. Путин на совещании в Новом Уренгое предложил руководству ОАО «Газпром» разработать долговременную программу значительного увеличения объемов добываемого газа за счет вовлечения в эксплуатацию новых месторождений, преимущественно на Ямале. Документ закрепил стратегическую роль полуострова как главного района газодобычи в России на ближайшие 30-50 лет. Без реализации этого проекта, который должен заработать в 2007 - 2010 гг., не представляется возможным выполнение энергетической стратегии страны. Поэтому проблема транспортного обеспечения нефтегазодобывающей индустрии приобретает особое значение.



Игорь Владимирович Нак.  
Заместитель генерального  
директора, генеральный  
директор  
ОАО «Ямалтрансстрой»  
с 1998 г.

72-х квартирный дом  
в г. Лабытнанги.  
2001 г.

