



**СПЕЦТЯЖАВТОТРАНС**  
группа компаний

В главных проектах России



2013 г.

ГК «СПЕЦТЯЖАВТОТРАНС» отмечает 35-летний Юбилей своей деятельности. На первый взгляд, три с половиной десятка лет - срок для предприятия небольшой. Но если эти годы захватывают две исторические эпохи, сотни крупнейших строительных проектов, становление и развитие в стране особого вида транспортной деятельности - перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов, тысячи километров пути, миллионы тонн перевезенных грузов и десятки запроектированных объектов нефтепереработки и нефтехимии, то такой Юбилей нельзя не признать значительной и важной датой. И для коллектива компании, и для всех, кто стал участником событий его трудовой биографии – партнеров, коллег, соратников...



## С ЧЕГО ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

Предыстория возникновения НПО «Спецтяжавтотранс», реальным преемником которого стала ГК «Спецтяжавтотранс», началась за несколько лет до его основания. 70-е годы нередко и вполне обоснованно называют эпохой великих строек. В это время началось строительство десятков крупнейших объектов промышленно-энергетического комплекса Советского Союза. Атоммаш, Курейская, Саяно-Шушенская, Сахалинская и другие ГЭС, АЭС, Нефтехимические заводы, нефе- и газопроводы Западной Сибири... Всех «строек века» 70-х не перечислить. И каждая из них нуждалась в услугах по доставке крупногабаритных тяжеловесных грузов, технологического оборудования большой единичной мощности, которое невозможно было доставлять «rossсыпью» или частями, с последующим монтажом на месте... До 1978 года такие перевозки осуществляли, в большей степени, ведомственные транспортные организации. Ряд проведенных ими операций в полной мере можно назвать уникальными для своего времени.



### Кстати...

«...ГДР поставила для нас 7 мощных порталных кранов, 3 — для Дальнего Востока, 4 — для черноморских портов. Все краны отправили по железной дороге, через всю страну, на Дальний Восток в порт Ванино. Там 4 крана на 40 платформах 25 суток простояли, а потом отправились снова через всю страну в Одессу. Государству эта «прогулка» в 20 тысяч километров обошлась в 50 тысяч рублей» (из «засекреченной» речи Л. Брежнева на декабрьском Пленуме ЦК КПСС 1969 г.).

Однако усилий ведомственных транспортных цехов и предприятий Минавтотранса было недостаточно. Не хватало опыта, организационных ресурсов, техники, нормативно-технической базы, проектно-конструкторских решений.

Зачастую вставала необходимость использования смешанных сообщений, заказчик был вынужден проектировать и обустраивать трассы, разгрузочные площадки, согласовывать маршруты перевозки. Это нередко приводило к неразберихе, значительному экономическому ущербу...



Проблема была столь ощутима, что для ее изучения в 1974 году Госкомитетом Совета Министров СССР была создана Временная научно-техническая комиссия. И в мае этого же года в г. Горьком была образована специализированная автоколонна для перевозки крупногабаритных тяжеловесных грузов – Горьковское предприятие по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов. Первым техническим обеспечением ее работы стали 2 тягача МАЗ-7310 и прицеп ЧМЗАП-5530 грузоподъемностью 120 тонн.

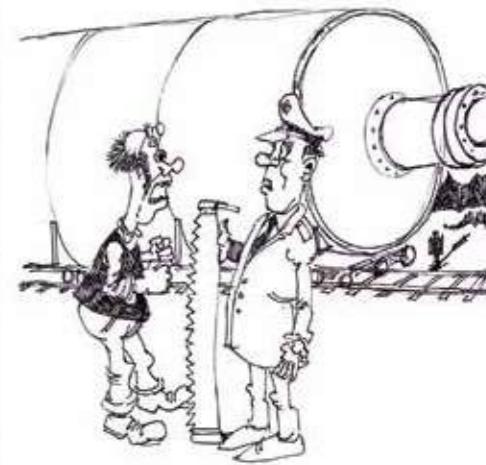
## РАССКАЗЫВАЮТ...

...Первый груз спец. автоколонны предназначался сельскому хозяйству. В Волгоградской области, в с. Быково строились оросительные системы. Для насосной станции требовался силовой трансформатор весом 120 тонн. Везли из Волжска, маршрут 130 км. В перевозке участвовали Серков, Пантелеев Саша, Крайнов, Владимир Черноглазов, Стороженко Михаил. Старший механик колонны Лёвшукин Александр Михайлович, начальник колонны Антипов Михаил Михайлович. Все, конечно, транспортники, но таких грузов никогда еще не возили. Везли без проекта, «на ощупь». Спуски, подъемы, ж/д переезды ...Скорость 7 км в час. Несколько километров пути ехали по полю. Селяне снимали пахотный слой бульдозерами перед автопоездом... К разгрузке подошли удачно.



## Кстати...

Транспортировка конвектора с применением кислородного дутья емкостью 130 тонн Южно-Уральского завода тяжелого машиностроения при перевозке железнодорожным транспортом требовала разделения на 8 частей и переноса 80% сборочно-сварочных работ на монтажную площадку.



## РАССКАЗЫВАЮТ...

...Можно сказать, внесли свой вклад в антиалкогольную кампанию. В одном из сел в продмаге, как обычно, в вино-водочный стояла длинноющая очередь. А тут наш автопоезд остановился, ждем, когда связист кабель правительенной связи поднимет, чтоб нам его грузом не оборвать. Народ косится – «громадину-то какую везут». Тронулись с места – а колеса и лопнуло. Колеса-то – ого... Взрыв! Очереди как ни бывало...



Второе задание было аналогичным – доставить силовой трансформатор в с. Черный Яр. Трасса 250 километров, 75 из них - по грунтовым дорогам, астраханским степям, через солончаки...

А затем последовала целая вереница перевозок, проектов, событий. Перевозили оборудование для очистных сооружений, строительную технику, те же трансформаторы... Исправно пополнялся автопарк предприятия - поступали тягачи, прицепы. Деятельность горьковских «крупногабаритчиков» была в зоне внимания научно-технической комиссии, которая в течение нескольких лет занималась всесторонним изучением ситуации с перевозками нестандартных тяжеловесных грузов в стране.

Результаты ее работы вылились в ряд предложений Правительству, в том числе - по созданию условий для развития смешанных перевозок с широким участием автомобильного транспорта. По мнению членов комиссии, эта деятельность требовала обязательного сопровождения проектно-конструкторскими и научно-исследовательскими работами, созданием технического, правового и организационного обеспечения...

В апреле 1978 года вышло постановление Совета Министров СССР «О мерах по улучшению организации перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов». Среди ряда мероприятий значилось создание специализированного научно-производственного объединения «Спецтяжавтотранс».

СОВЕТ МИНИСТРОВ РСФСР,  
ПОСТАНОВЛЕНИЕ от 24 мая  
1978 г. № 248 г. Москва  
«О мерах по улучшению орга-  
низации перевозок крупногабаритных  
тяжеловесных грузов.»

Во исполнение Постановления Совета Министров СССР от 6 апреля 1978 г. № 262 Совет Министров РСФСР постановляет:

1. Госплану РСФСР решить по согласованию с Госпланом СССР вопрос об увеличении численности работников предприятий и организаций Министерства автомобильного транспорта РСФСР, расположенных в г. Москве, в связи с созданием этим Министерством специализированного объединения по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов (Спецтяжавтотранса), с проектно-констру-  
торским бюро для разработки проектов организации перевозок  
указанных грузов...

С этого момента транспортировка негабаритных грузов в стране вышла на новый уровень и стала активно развиваться. За несколько лет в СССР была создана четкая и достаточно эффективная система тяжеловесных перевозок, которая функционировала вплоть до перестроек времена. А Горьковская автоколонна стала базовым автотранспортным предприятием СНПО «Спецтяжавтотранс», что позволило ее коллективу стать участником практически всех главных проектов страны.



## ГИГАНТЫ НЕФТЕХИМИИ

Особенно бурно в 70-80 годы шло развитие химической и нефтеперерабатывающей промышленности.

Строились новые производства в Губахе, Буденновске, Тобольске, в Томской области, на севере Тюмени. Химики и нефтяники стали постоянными заказчиками перевозок негабаритных тяжеловесных грузов «Спецтяжавтотранса».

### РАССКАЗЫВАЮТ...

*...Везти должны были в присутствии представителей фирмы-изготовителя. Но когда приступили к разгрузке и, закачав воду в трюмы, притололи баржу, чтобы уровень судна был на уровне причала, англичане неожиданно уехали в Буденновск... Работу продолжили без них. Пока везли – вся степь на дыбы встала – еще бы, такое чудо едет. На подходе к Буденновску автопоезд сопровождала немалая толпа любопытных – пионеры, школьники, конные казаки... Сообщили англичанам – груз прибыл. Те были потрясены: «Как прибыл? Так его же утопили!»...*

## БУДЕННОВСК БОЕВОЕ КРЕЩЕНИЕ

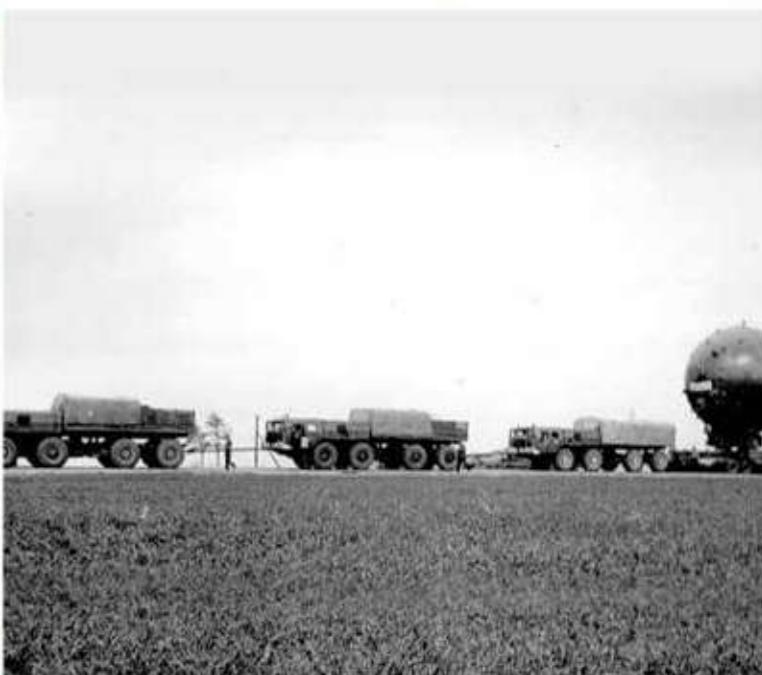
В 1975 году в Буденновске началось возведение Прикумского завода пластмасс (ныне ООО «Ставролен»). Химический гигант должен был удовлетворить потребность народного хозяйства страны в полимерах. Стройка была в центре внимания правительства, получила статус «Всесовозной ударной...». В работах принимало участие более ста организаций различных ведомств Союза. Были заключены контракты на закупку и поставку технологий и оборудования с рядом зарубежных фирм. В том числе, трех реакторов для производства полиэтилена английской фирмы «Джон Браун». Длиной свыше 18,2 м, диаметром от 4,5 до 7,6 м. Вес - 210 тонн каждый (по другим данным - 250 тонн). Обсуждая вопрос о транспортировке, англичане предложили поставить оборудование в разобранном виде. А для сборки – обучить 10 высококвалифицированных сварщиков, приобрести необходимое оборудование... Однако на строительной площадке невозможно достичь заводского качества сборки,

и было принято решение везти реакторы в готовом виде. Как вспоминает один из руководителей-проектировщиков завода Марк Курзон, кампания по их транспортировке стала целой эпопеей. Ему удалось найти решение доставки реакторов водным путем до поселка Дивный на берегу озера Маныч-Гудило. А на суше проект перевозки стал боевым крещением для молодых транспортников автоколонны «Спецтяжавтотранс»: в 1978 году предприятию было поручено доставить 2 агрегата, один за другим, к месту строительства завода. Это был период, когда еще не существовало ни типовых схем перевозки, ни нормативов. Для начала изучили маршрут – свыше 200 километров – провезли по мостам контрольный груз (смкости с песком), подогнав его вес под нужные величины... Шпальными клетками усилили мосты, подготовили трассу, объездные пути. Разгружали такелажным способом. Перевозка шла двое суток, спаренными прицепами ЧМЗАП-5212. Не обошлось и без острых ситуаций – на одном из объездных путей на р. Калаус под колесами тягачей начал проваливаться грунт... Но все трудности были преодолены, и груз был доставлен в целости и сохранности.



### РАССКАЗЫВАЮТ...

*...Под Калаусом в одном из райцентров нужно было проехать «высоковольтку». Груз по высоте не проходил под проводами, а местные руководители ни в какую не дают электрикам снять их: по телевизору речь Брежнева транслируют. А говорил Леонид Ильич долго... Стоим, ждем. Народ собирается, глазеет. Ученики из школы неподалеку высыпали на улицу, интересуются... А Степан Сергеевич Хилюй, водитель наши, экскурсию устроил: «Гляньте, хлопчики, яка гарна бочка... сколько в ней огурцов засолить можно!»*

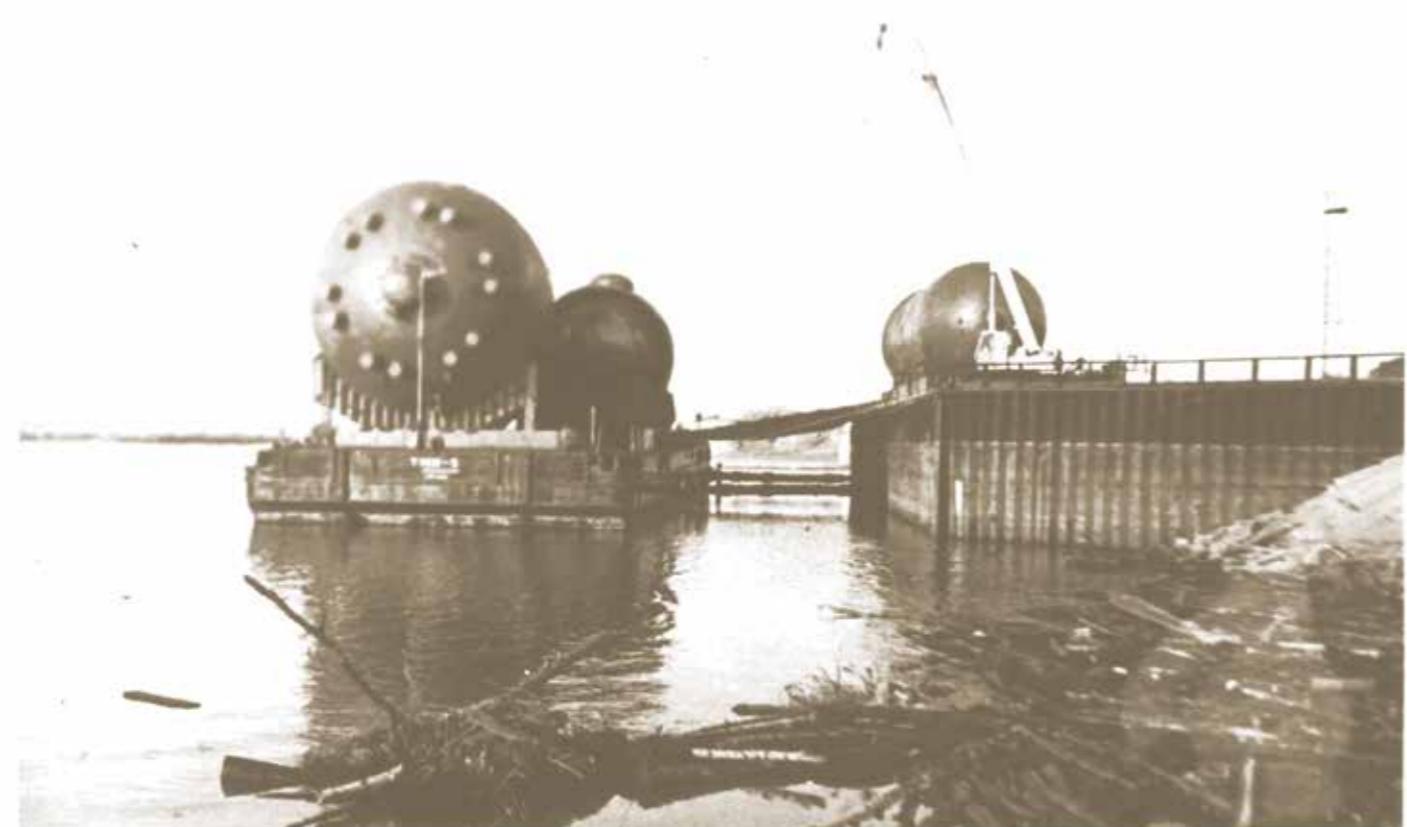


### Кстати...

С 1981 г. по 1988 г. объем перевозок крупногабаритных тяжеловесных грузов в стране вырос более чем в 3,5 раза – с 353 тыс. тонн до 1 млн 250 тыс. тонн.

## ГУБАХИНСКИЙ ХИМКОМБИНАТ

В период с октября 1979 по февраль 1980 г. «Спецтяжавтотранс» перевозил оборудование для Губахинского химического комбината, где шло строительство крупнейшей в мире установки по производству метанола. Груз представлял собой 9 аппаратов, максимальный диаметр которых составлял 6 м, длина - 33 м, масса до 220 тонн. Разгружали баржи на временном причале на Камском водохранилище такелажным способом – с помощью лебедок и полиспастов. Дождавшись ходлов, построили зимник – 110 километров. И уже по нему транспортерами Cometto, Scheuerle, тягачами Faun и MAZ-7310 доставили оборудование к месту монтажа.



## И КОРАБЛЬ ПЛЫВЕТ...

В 1981 году по заказу Киргизского управления гидрометеорологии с Азовской судоверфи до Иссык-Куля было доставлено научно-исследовательское судно «Гидрометеоролог». Длиной 26,5 м, шириной - 6,5 м, высотой 7,3 м и массой 110 тонн. Перевозка была смешанная, или как сейчас принято говорить – мультимодальная. Часть пути (до Омска) судно прошло своим ходом, через Карское море – в составе каравана, который вел ледокол «Ленин». В Омске на баржу-площадку была погружена техника для автоперевозки.



Города проходили ночами, ждали, когда уйдут с линий троллейбусы, когда поднимут и отключат провода. Последние километры шли через горы. Свирепо рыча, «Ураганы» брали перевал, с которого открывался долгожданный Иссык-Куль...» Точнее, автопоезд с кораблем успешно прибыл в г. Рыбачье, где на слипе судостроительного завода под кильблоки были подставлены опоры, и ЧМЗАП, опустив платформу, выехал из-под судна. «Спецтяжавтотранс» закончил свою работу.

## РАССКАЗЫВАЮТ...

*... Когда катер везли, а это около 2 тысяч километров, Левушкин пешком прополал этот маршрут. Рядом с машинами, навьюченными катером. Он изучал этот маршрут, лично контролировал каждый метр трассы... За сезон – 6 пар обуви «в хлам» истоптал. Вот такой был товарищ Левушкин...*

## Кстати...

«Гидрометеоролог» был не единственным перевезенным судном. Дважды перевозились суда на Аральское море.



# АТОМНАЯ ЭНЕРГЕТИКА

Немалая доля грузов перевозилась на предприятия Минсредмаша, в «почтовые ящики», на АЭС и АСТ (Атомная станция теплоснабжения). Такие перевозки, как правило, выполнялись в особом режиме – груз называли просто «изделие», а конкретные исполнители перевозки, чьи анкетные данные в обязательном порядке изучались и проверялись компетентными службами, после выполнения работы вполне могли стать «невыездными», как все рядовые носители государственной тайны в стране. В 1983 году «Спецтяжтранс» завершил перевозку уникального «изделия» «13Я» массой 700 тонн и диаметром 12 м «к месту назначения». Перевозка потребовала от исполнителей высокого профессионализма, что было отмечено руководством как «места назначения», так и Института Атомной энергии им. И.В. Курчатова. Академик Евгений Павлович Велихов, (на тот момент заместитель директора института), писал в адрес Министра автомобильной промышленности: «...оригинальные технические решения ваших специалистов и привлеченных организаций, а также опыт исполнителей обеспечили перевозку уникального изделия в кратчайшие сроки и с высоким качеством...».

Решения в самом деле были оригинальными. Транспортировка «изделия» осуществлялась по водным путям (Белому морю, Беломоро-Балтийскому каналу и Волге) и автомобильным дорогам.

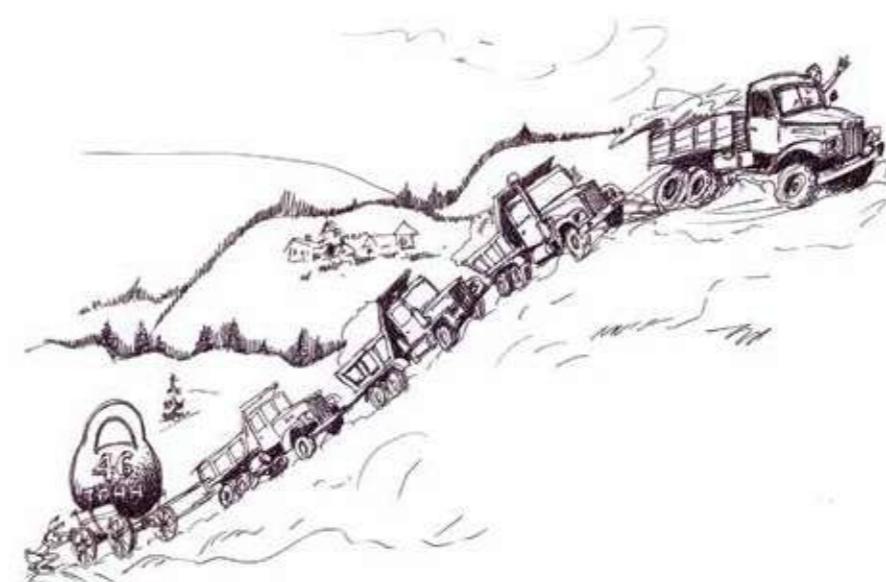


При выгрузке был использован естественный спад уровня реки после паводка. Огромная шаровая емкость, жестко прикрепленная к транспортной раме, в период высокой воды была установлена на заранее подготовленной бетонной площадке на четырех металлических опорах. Когда вода с площадки ушла, под изделие был подведен транспортер Sheuerle грузоподъемностью 760 тонн, опоры убрали и груз отправился к месту назначения. Протяженность маршрута составляла свыше 100 км по грунтовой дороге. Предварительно по маршруту следования прошли прицеп-имитатор. Изучив прочностные свойства грунтов, выявив опасные места, специалисты смогли создать оптимальный проект подготовки трассы, снизив стоимость этих работ с 23,3 до 2,3 млн.руб.

## РАССКАЗЫВАЮТ...

Из узбекского пограничного Термеза перевозили трансформаторы на строящуюся подстанцию в Афганистане. Расстояние было всего 80 км, но на афганской территории автопоезд ехал в сопровождении советской военной охраны. Обошлось без происшествий.

В 80-е и начале 90-х «Спецтяжавтотранс» перевозил оборудование, созданное ПО «Атоммаш» для Горьковской АТСТ, Запорожской АЭС, доставлял технологические установки для предприятий ГПО «Органический синтез», Менделеевского химического завода, Уфимского НПЗ. «Спецтяжевцы» принимали участие в программе по созданию космических челноков, совершили перевозки для Держинскхиммаша, Ленского золоторудного комбината. Перевозили грузы для газовиков Ямбурга, нефтяников Тюменского севера. Работали в Сирии, весной 1982 года возили негабаритное оборудование в Болгарию и в Афганистан.



## РАССКАЗЫВАЮТ...

... В районе реки Чусовой тащили КРАЗом 46-ти тонный прицеп. И на подъеме КРАЗ не потянул. Встали. А тут мимо грузовики «Магирусы» идут. Мы - к ним: Мужики, помогите... Те - да без проблем. Один подключился, второй... чуть-чуть не хватает. Хоть руками толкай. Бац - 157 «ЗИЛ» едет, женщина за рулем, тушки сайгаков куда-то в об щепит везет. Мы - к ней: «Мать, выручай!» Та глянула: «Да вы что, сыники, у вас такая техника, а у меня что? Смех один». Все же таки уговорили. Зацепили ЗИЛок - и ведь вытащили! Вот такая сказка про ремпку получилась.

### Кстати...

Прицепы-тяжеловозы модульной конструкции семейства ЧМЗАП-8388 («советские Голдхоферы») были разработаны по правительльному заданию и начали поставляться на предприятия «Спецтяжавтотранса» в начале 80-х.

### Кстати...

**... Совет Министров РСФСР распоряжением от 20 марта 1991 г. N 224-р:**

- возложил на Минтранс РСФСР осуществление государственного руководства ... специализированным научно - производственным объединением автомобильного транспорта по перевозке крупногабаритных тяжеловесных грузов "Спецтяжавтотранс" и Государственным научно - исследовательским институтом автомобильного транспорта (НИИАТ)...
- обязал Минтранс РСФСР осуществить меры, направленные на проведение в установленном порядке разгосударствления и приватизации государственной собственности указанных предприятий и организаций, имея в виду преобразование их в акционерные общества...



Главным же итогом нескольких лет работы СНПО «Спецтяжавтотранс» стало создание в стране единой системы перевозок негабаритных грузов большой массы, ее организационной, нормативно-правовой, технологической основ. Каждый из документов, будь то положение о техническом обслуживании, методики расчетов, инструкции по безопасности, типологические схемы – был результатом тщательного и ответственного изучения практики перевозок, возможностей техники, всесторонней оценки реальных условий работы транспортников. Поиск оптимальных путей и технологий транспортировки грузов, тщательная подготовка проектов и высокий профессионализм исполнителей стали базовым принципом «крупногабаритчиков». Их работа утвердила как отдельный вид транспортной деятельности, представляющий собой нераздельный комплекс инженерных услуг.



У старшего механика штанга была немалых килограмм...  
Так он новичкам экзамен устраивал:  
«Поднимешь – возьмем тебя в крупногабаритчики...»

### Кстати...

В первой половине 1980-х годов по заказу объединения «Спецтяжавтотранс» на Курганском заводе колесных тягачей был спроектирован балластный тягач КЗКТ-7427 для проведения специальных транспортных операций по доставке сверхтяжелых крупногабаритных грузов в сложных дорожных и погодных условиях.

Значительный вклад в организацию, создание и развитие техники и технологии перевозок негабаритных грузов внесли А.М. Левушкин, Л.Я. Бызер, В.С. Молярчук, В.Н. Андросюк, А.Г. Александров, А.С. Диамидов, Н.А. Троицкая, В.А. Александров, В.П. Сафонов, Л.М. Мошек, А.А. Львов, А.Я. Коган, П.А. Полянский, Р.А. Атанасян и многие другие.

Основы были созданы. Комплексной программой развития негабаритных перевозок до 2000 года были определены перспективы. Предполагалось дальнейшее техническое и организационное развитие системы, с оптимальной дислокацией транспортных организаций в стране, оснащением техникой, научно-исследовательским сопровождением...

Но в стране началась перестройка.



Так в отчет и записях:  
в нашем районе проведены работы  
по расширению дорожного полотна...

### Кстати...

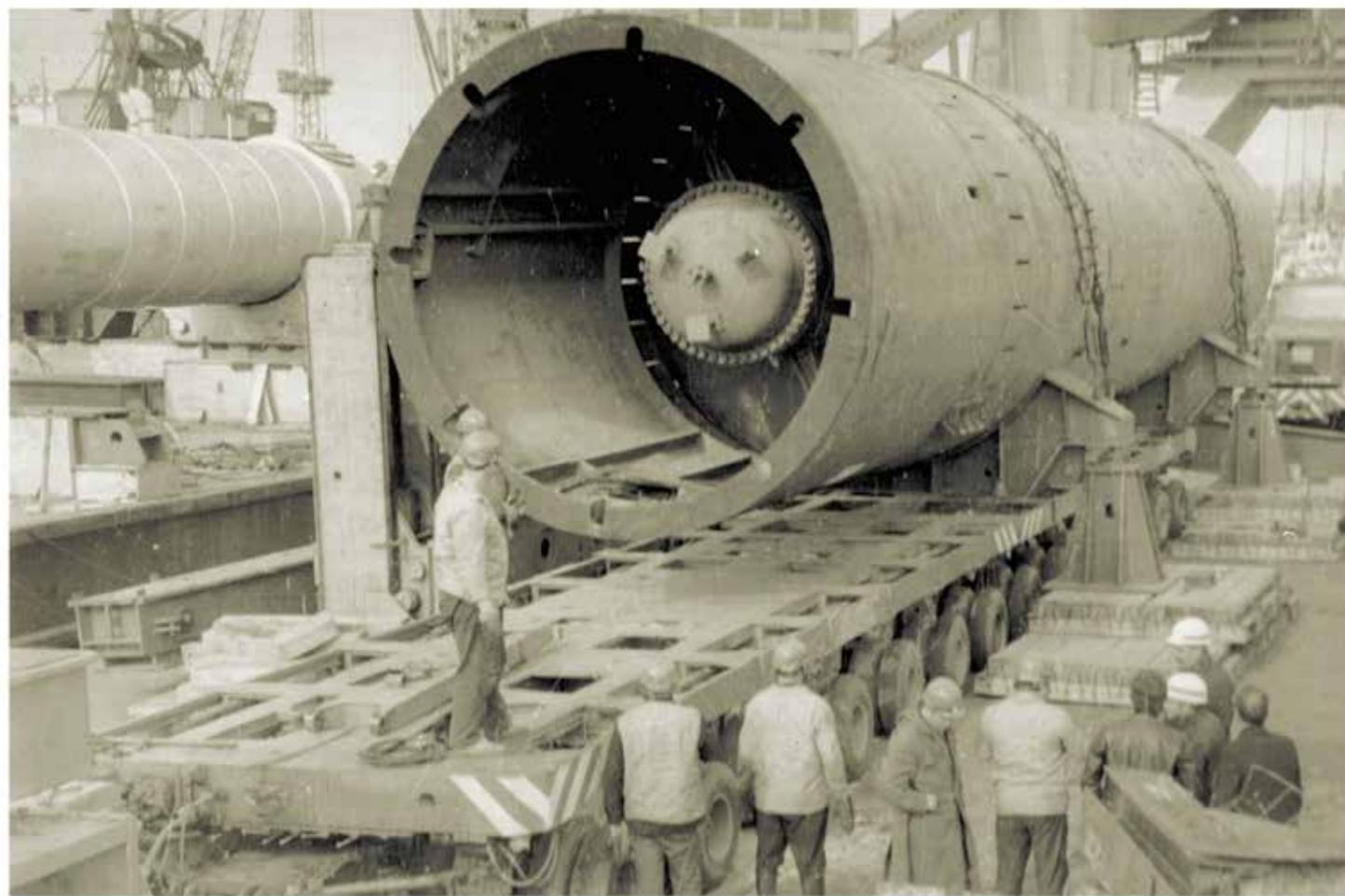
Поскольку наиболее часто перевозимым грузом являлись трансформаторы, специалистами объединения была разработана «Типовая схема...» их перевозки. В этом документе представлены, в зависимости от массы и габаритов груза, схемы его размещения и крепления, графики, по которым можно определить численные значения тяги автопоезда, и другие данные, необходимые для обеспечения безопасной транспортировки.



1980 г.  
Дзержинск  
Дзержинский завод Химмаш



1982 г.  
Испытания тс на воздушной подушке  
в местах с труднопроходимым рельефом



1982 г.  
Установка автотранспортного средства  
под погрузку колонны синтеза



1985 г.  
Ленинград  
Мраморная стелла



1985 г. Ленинград  
Мраморная стелла 180 тонн





1985 г.  
Москва  
Перевозка катера



1986 г.  
Ильичевск  
– Бургас  
(Болгария)



1986 г.  
Москва  
Пьедестал памятнику В.И. Ленина



1987 г.  
Корсаков  
Перевозка трансформатора

1987 г.

**Томск**

Колонна Томский нефтехимический комбинат





1995 г.  
п.Михальчиково на р. Волге  
Колонна риформинга для ОАО Нижегороднефтесинтез

1996 г.  
Дзержинск  
причал  
ОАО Дзержинск-  
химмаш  
Погрузка  
трансформаторов  
на баржу



1996 г.  
Дзержинскхиммаш  
Перевозка  
в Чистополь

К концу 90-х единая и стройная централизованная система перевозок тяжеловесных негабаритных грузов в стране неотвратимо рассыпалась на части.

Сначала отсоединились и приобрели самостоятельность филиалы. Из-за хронических неплатежей заказчиков были закрыты производственные участки в Сибири и других регионах. На Нижегородском предприятии сменилось административное руководство, было проведено акционирование. Коллектив продолжал выполнять заказы, но в условиях тотального кризиса и обострившейся конкурентной борьбы это становилось с каждым годом все сложнее.

Российский рынок тяжелых перевозок – потенциально один из самых крупных в мире - интересовал не только отечественных «игроков». В стране стали активно работать зарубежные транспортные и инжиниринговые компании. Нижегородская площадка, в силу своего выгодного географического положения, казалась привлекательной многим, а избавиться от неопытного в рыночных войнах конкурента не составляло особого труда.



На предприятии все меньше становилось работы, задерживалась зарплата. Активно распродавалась техника, оборудование иногда просто сдавалось в металломол. Происходящее все больше напоминало сценарий банкротства, традиционный в те годы на многих промышленных предприятиях России... Но, как в голливудском боевике, произошел неожиданный поворот событий. В Нижний Новгород пришла молодая и успешная компания дилеров Горьковского автозавода, лидерами которой были Сергей Тропин, Казимагомед Тагиров, Игорь Меркулов... У них была отлажена сеть продаж по всей России, имелись средства, парк автовозов. Но нужна была площадка, ремонтная база.

#### РАССКАЗЫВАЮТ...

*Мы стали ходить по округе, искали... Нам говорят: «Тут предприятие на боку лежит». Пришли, посмотрели. Места много. Правда, площадка – не пойми что, вся завалена металлическим хламом. Предложили взять в аренду, на нормальных условиях. А нам говорят: «Нет». Странно как-то: у них люди без зарплаты сидят, а они от денег отказываются. Решили купить 10 процентов акций – одно место в совете директоров. Тогда уже точно на аренду договоримся. Купили. А нам снова говорят – нет... А мы уже пристмотрелись, обсуждали стажи, что за предприятие и что вокруг него на самом деле происходит. В общем, купили контрольный пакет. Рабочему коллективу сказали: «Будем постепенно восстанавливать здесь все, искать заказы. Всё не станет сразу идеально, но мы будем пахать вместе с вами». Команда практически вся сохранилась. Конечно, людям нужна зарплата, и мы ее платили... Но дело не только в этом. Люди испытывают гордость за то, что они были причастны к великим событиям в жизни страны, и это на самом деле важно.*

Нижегородский «Спецтяжавтотранс» обрел новых владельцев и новое руководство. В 2004 году на общем собрании более 50 процентов коллектива проголосовало за назначение на должность директора автотранспортного предприятия Казимагомеда Тагирова, одного из членов московской команды акционеров. Создание бизнеса тяжелых перевозок увлекло молодых, амбициозных и талантливых инженеров и менеджеров. Их не пугала конкуренция, они прекрасно ориентировались в условиях рынка, который, в отличие от советской централизованной системы, требовал инициативы, активного поиска заказчиков, более сложных процедур согласований. Но многому пришлось и учиться.

#### РАССКАЗЫВАЮТ...

*Сергей Тропин: Тяжелые перевозки – это интересно, гораздо интересней, чем все, чем мы занимались до сих пор. Однажды Левушкин привез меня со старыми спецамизнакомиться, а я кресь мозговой «подушевлевший! У нас же продажа машин с Горьковского автозавода по всей стране назначена, сколько такое модное гнездо «логистика». Дяди посыпали меня, и говорят: «Шарен, в тяжелых перевозках слово «логистика» это так: «фф-фф». Тут все очень серьезно». Потом мы учили идеально чистое дело. Помогли Смирнова Альбера Алексеевича, он в свое время был самым молодым руководителем проектов в «Спецтяжаге». Саканян Вячеслав Петрович, Бессатеев Александр Алексеевич. Когда мы начинали Виксу делать, Левушкин (ему было тогда 72 года) сказал мне: «Наконец-то у меня ученик широк». Это была высокая похвала.*





2005 г. Строительство моста через р.Казанку в г.Казань (1-я очередь)



# ВЫКСА или ИРОНИЯ СУДЬБЫ

Информация о том, что ОМК-СТАЛЬ начинает строительство нового литейно-прокатного комплекса, не могла не заинтересовать «спецтяжевцев». Упустить шанс на крупный контракт было бы непростительно. На ЛПК планировалось устанавливать оборудование производства итальянской фирмы «Даниэли». Вооруженный концепцией перевозки, ксерокопиями карт «километровок» и полной уверенностью в успехе, Сергей Тропин отправился в Италию - договариваться. В компании, которая занималась производством оборудования, его выслушали очень внимательно. Русский «крупногабаритчик» высказывал весьма неплохие идеи, со знанием местных обстоятельств и технических ресурсов. Предлагалось погрузить оборудование на суда в Италии, привезти их на Стрелку (место слияния Оки и Волги) в Нижний Новгород, перегрузить на мелкосидящие баржи (другие по нужному маршруту не пройдут), доставить к поселку Досчатое, а там - плавкраном перенести груз на автотранспорт и - до Выксы. Итальянцы, особо не вдаваясь в детали, искренне поблагодарили... И отдали контракт на перевозку оборудования другому предприятию. Эта история должна была стать поводом для шуток менеджеров компаний по причине собственной самонадеянности ... Но судьба распорядилась по-другому.



...Спустя несколько месяцев в Шиморском затоне Оки вмерзли в лед несколько барж, груженных станинами и другим оборудованием листопрокатного производства весом от 60 до 200 тонн. Металлурги грозили поставщикам немалыми штрафами за срыв графиков поставок. Итальянцы подсчитывали возможные убытки. «Перевозчик» разводил руками: плавкрана в Досчатом не было. (Авторы концепции перевозки, озвученной поставщикам, намеревались арендовать его у «дружественного» предприятия и доставить по воде, в период навигации. Но это были детали...). Наконец, было принято решение о смене перевозчика. Оставшиеся по контракту работы были переданы «Спецтяжвотрансу». В том числе, и доставка оборудования, застрявшего в Шиморском затоне, толщина льда в котором уже достигала 60 см. О прибытии плавкрана в декабре не могло быть и речи, так же как о бетонировании площадки под разгрузку при 20-градусном морозе...

Осложняли ситуацию и «проблемы» в техническом оснащении самого предприятия, полученные в годы безвременья. Но в активе был опыт и желание взять верх над обстоятельствами. В ход пошли все известные «дедовские» приемы, потрясшие своей простотой и результативностью иностранных партнеров.

«Причал» сооружали из фундаментных блоков, местами скрепляя сваркой. Бензопилами пиляли лед затона, баграми заталкивали выпиленные куски вглубь, освобождая полынью для прохода барж к берегу. Затем домкратами поднимали груз, подводили под него рельсы, выкатывали на сушу, где с помощью всех тех же домкратов поднимали его до уровня причепов... Задача, казавшаяся на долгое время нерешаемой, была выполнена – оборудование доставлено к месту строительства.



## РАССКАЗЫВАЮТ...

*Пусть дедовским способом, но проблему мы решили. Выкса зимой - первый проект, который дал перелом. Люди поверили, что они востребованы, что их знания и умения нужны, что их участие ценится.*

*И от коллектива пошла отдача. Без этого эффективная работа в тяжелых перевозках невозможна.*

*Это была главная победа.*



Памятное «ледовое сражение под Выксой» случилось в декабре 2007 года. Но уже через пару лет эта история стала восприниматься как далекое прошлое. Новое руководство осознавало, что для успешной работы необходимо восстановить научные, изыскательские мощности. Делая ставку на профессионалов, собирали в команду лучших специалистов, талантливых инженеров, конструктировщиков-проектировщиков. Было фактически заново создано ОКБ «Спецтяжпроект», а в 2008 году – «НефтеГазЭнергоСтрой инжиниринг» (ООО «НГЭС инжиниринг»), в это же время в группу компаний вошло ООО «Полином». Шло формирование новой производственно-научной структуры, которая не только обеспечивала высокое качество инженерного сопровождения перевозок, но и повысила уровень деятельности группы компаний до проектирования объектов химической и нефтехимической промышленности. Всего лишь несколько лет потребовалось ООО «Полином» и ОКБ «Спецтяжпроект», чтобы встать в ряды лучших проектных организаций России.

# ООО «ПОЛИНОМ»

ООО «Полином» был основан в 2006 году группой высококвалифицированных специалистов. Его появление стало ответом на растущую потребность нефтеперерабатывающей отрасли в качественном и быстром выполнении проектных работ. Немногим спустя «Полином» примкнул к ГК «Спецтяжавтотранс». Это дало компании дополнительные возможности для реализации профессионального потенциала коллектива. Стали стремительно расти продажи – всего с 2008 по 2011 года их объем увеличился почти в 10 раз. Расширилась сфера деятельности. С 2009 года компания занимается созданием систем автоматизированного проектирования в области атомной энергетики. Основным заказчиком здесь выступает ОАО "Концерн Росэнергоатом", для которого был выполнен ряд крупных проектов.



ОАО “Салаватнефтеоргсинтез”



ОАО “Московский НПЗ”



Комплекс НП и НХЗ ОАО “ТАНЕКО”



В числе конкурентных преимуществ ООО «Полином» - умение его специалистов при осуществлении проектно-конструкторских работ выявить наиболее оптимальные методы и способы строительства или реконструкции; разработать производственные и технологические процессы, наиболее выгодные для данного конкретного случая; учитывать рациональность инвестирования.

По итогам работы 2012 года ООО «Полином» стал победителем IX Всероссийского конкурса на лучшую проектную, изыскательскую организацию и фирму аналогичного профиля. Дипломом первой степени коллектив был награжден за эффективность работы, высокие результаты деятельности в современных экономических условиях.





*IX Всероссийский конкурс на лучшую проектную, изыскательскую организацию  
и фирму аналогичного профиля за 2012 год*



*Диплом первой степени  
«ООО «ПОЛИНОМ»*



К 2009 году «Спецтяжавтотранс» стал группой компаний, предоставляющей комплекс услуг, включая проектирование объектов нефтеперерабатывающей и нефтехимической промышленности, поставки оборудования, его монтаж, перевозку крупногабаритных тяжеловесных грузов, таможенное сопровождение, экспедирование и многое другое. ГК «Спецтяжавтотранс» по праву можно назвать реальным преемником легендарного советского «Спецтяжавтотранса». Не только практического опыта, но и его идеологии, суть которой в неразрывности науки и производства.

Следуя ей, ГК «Спецтяжавтотранс» пошла по пути системной интеграции инженерных работ по созданию промышленных объектов, связав в единое целое проектирование, поставку оборудования и его монтаж, стала успешной инжиниринговой компанией. Инжиниринг обеспечивает в проектах единство ожиданий заказчика и интересов исполнителя, эффективность инвестиционных вложений, движет развитие технологий. А главное, делает востребованной знаменитую способность российских инженеров к творчеству, их умение придумывать «изюминку» проекта. Именно то, что стало конкурентным преимуществом «Спецтяжавтотранса» в его новой истории.

В последующие годы компания стремительно двигалась вперед, реализуя десятки сложнейших проектов, масштабных, а подчас – уникальных транспортных операций и проектных решений.





2009 г. Ижорские Заводы (Колпино, Ленинградская обл.),  
Лукойл НОРСИ (Кстово, Нижегородская обл.).

Водно-автомобильная перевозка двух реакторов массой 800 тонн каждый

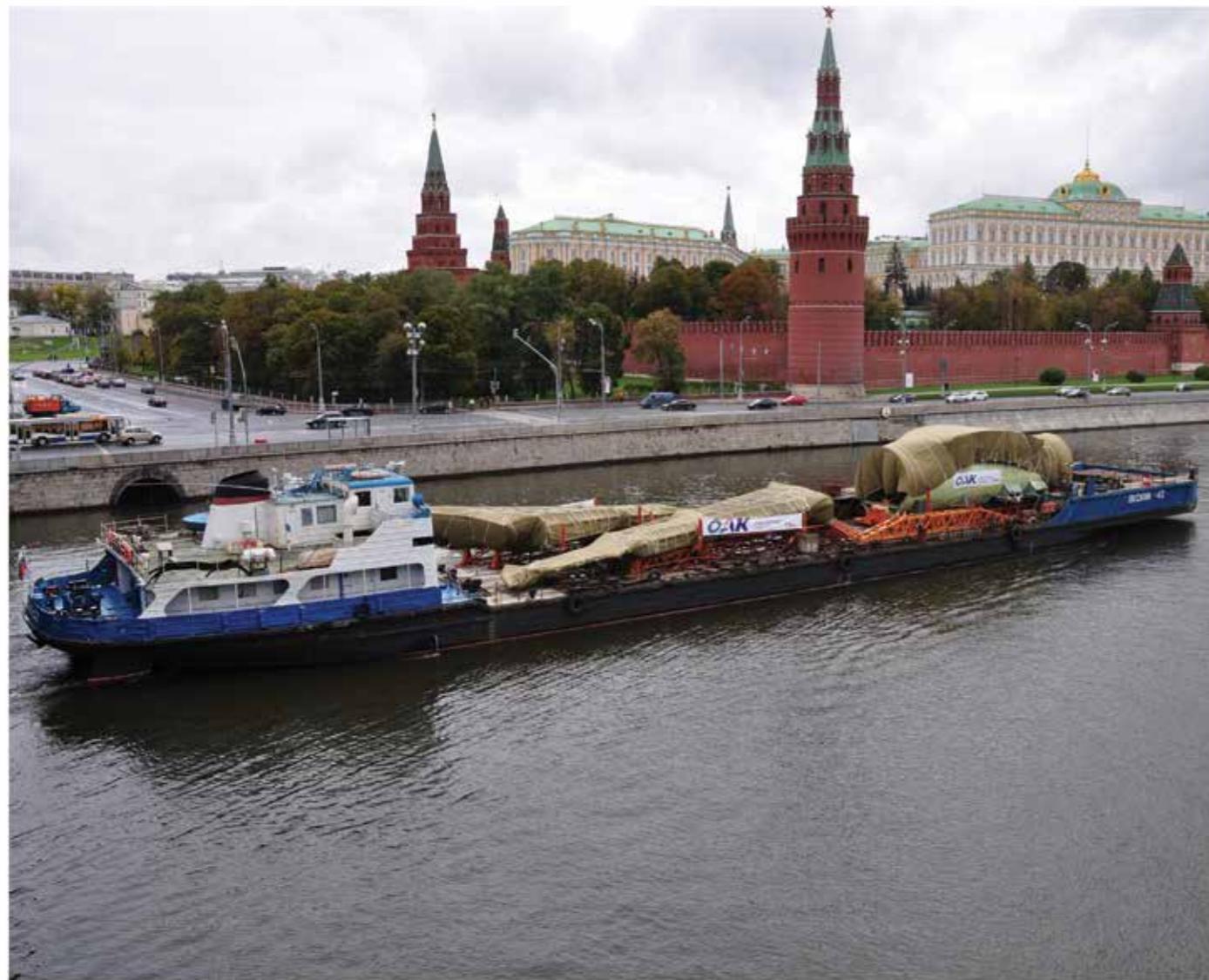




2009-2010 гг. Волгомост (Сорочьи горы).

Водно-автомобильная перевозка мостовых конструкций общим весом свыше 3500 тонн





2011 г.

*Мультимодальная транспортировка деталей опытного образца нового самолета*

2011 г. Ульяновск



2011 г. Интермодальная перевозка и таможенная очистка 14 мест оборудования Mangiarotti (Италия) на «ТАНЕКО» (РФ, РТ)



2012 г.

Нижнекамск

Колонна С0202 длина 67 метров  
для ОАО «ТАНЕКО»



# ОАО «НИЖНЕКАМСКНЕФТЕХИМ»

ОАО «Нижнекамскнефтехим» - одна из крупнейших нефтехимических компаний Европы, лидер по производству синтетических каучуков и пластиков в России. В течение многих лет – партнер ГК «Спецтяжавтотранс». В 2008 году по заказу фирмы «Saga Italia S.p.a» (Италия) была осуществлена перевозка двух реакторов R-1201 (115 тонн, дл. около 30 м) и R-1202 (310 тонн, дл. свыше 38 м) от причала ЗАО «Транскама» до строительной площадки завода полиолефинов. Это был один из множества проектов, дающих представление о текущей работе крупногабаритчиков.

Доставка реакторов длилась всего две недели, но ее подготовка потребовала несколько месяцев. Маршрут перевозки - менее 20 километров - таил немало особенностей, которые необходимо было учесть. Во-первых, состояние трассы. Специалисты компании тщательно исследовали будущий путь: дорожное покрытие, обочины, радиусы поворотов, продольные и попечные уклоны, места пересечения с железнодорожным полотном.



Чтобы определить, выдержит ли вес автопоезда (св. 506 тонн) путепровод, построенный над ж/д путями 25 лет назад, потребовались изыскания специализированной организации ООО «ТКМ». Заключение порадовало: груз пройдет. Однако покрытие мостового сооружения и подъезды к нему требовали ремонта, так же как и многие другие участки трассы. Инженеры «Спецтяжавтотранса» разработали проект реконструкции дорог, получили экспертную оценку в ФАУ «Главгосэкспертиза России». Подрядная организация начала ремонтно-строительные работы.

Еще одной сложностью маршрута стало большое количество воздушных пересечений - линии электропередач и связи, трубные пучки и др. Часть ЛЭП высокой мощности располагалась ниже высоты автопоезда, и их предстояло отключить и демонтировать.

Специально подготовленные к будущей перевозке тягачи МАЗ-7310 «Ураган» и тяжеловесные прицепы ЧМЗАП перебазировали из Нижнего Новгорода на причал «ТРАНСКАМА».

Организовали пробный проезд по маршруту автопоезда с рамой, имитирующей внешний размер реакторов. Проверка показала полную готовность трассы и участников перевозки к работе.

И вот, наконец, по прибытии теплохода «Suna», доставившего в своем трюме реакторы, «таможня дала добро» и началась разгрузка...

Операция по транспортировке реакторов была осуществлена в срок и согласно проекту. По утверждению самих перевозчиков, в этом успехе - 99,9 % профессионализма и 0,1 % везения. В том смысле, что во время перевозки не случилось никаких техногенных или природных катализмов. Что бывает далеко не всегда....

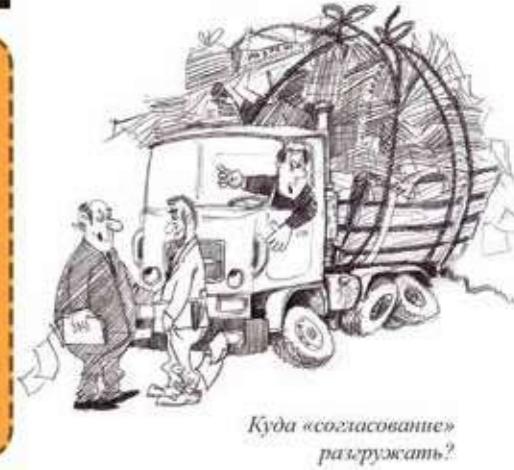


## Кстати...

Для исключения во время выгрузки сминающих нагрузок на тело реакторов в Италии были заказаны две текстильные стропы грузоподъемностью 280 тонн и длиной 16 метров каждая, четыре стропы грузоподъемностью 140 тонн и длиной 4 метра каждая, две траверсы, грузоподъемностью 160 тонн каждая, серьги – 8 штук, грузоподъемностью 85 тонн.

## Кстати...

Поскольку груз следовал из Италии под таможенным контролем, на территории причала «Транскама» было организовано открытие временной таможенной зоны. Кроме того, по действующему законодательству деревянные ложементы, на которых поконился груз в трюме судна, должны были пройти процедуру фитосанитарного контроля. Заключение об их соответствии нормам было получено в «Россельхознадзоре». И для того, чтобы обеспечить беспрепятственное прохождение груза, потребовалось еще свыше десятка договоров с предприятиями и учреждениями г. Нижнекамска.





2008 г. Перевозка колонны С0401 340 тонн для установки ЭЛОУ-АВТ ОАО «ТАНЕКО» на трёх шестиосных модулях, выстроенных в одну линию



2008 г. Перевозка рактора R1202 348 тонн для установки по производству полипропилена (на Нижнекамскнефтехим) на трёх шестиосных модулях, выстроенных в одну линию



# САЯНО-ШУШЕНСКАЯ ГЭС

Перевозка рабочих турбин и крупногабаритного оборудования для Саяно-Шушенской ГЭС не представляла особой сложности – такие грузы специалисты «Спецтяжавтотранса» возили не один раз. Но, тем не менее, за этой транспортной операцией следила вся Россия: она была частью работ по ликвидации последствий аварии 2009 года и восстановлению станции. Всего в Хакасию из Петербурга было доставлено свыше 9 комплектов гидросилового оборудования, созданного на заводе «Силовые машины». Доставлялось оно водным и автомобильным транспортом, двумя рейсами – в 2011 и 2012 г.

Маршрут протяженностью около 5,9 тысяч км проходил по Ладожскому и Онежскому озерам, Северному морскому пути, по Енисею. В Красноярском порту оборудование перегружалось на речные баржи, которые, преодолев судоподъемник Красноярской ГЭС, с помощью речного буксира достигали причала в нижнем бьефе Майнской ГЭС. Отсюда спецавтотранспортом груз доставлялся до монтажной площадки Саяно-Шушенской ГЭС.



Погрузка на судно первой партии оборудования в июне 2011 года проходила в торжественной обстановке на причале Свердловской набережной Петербурга, как мероприятие международного экономического форума. Были речи высокопоставленных чиновников, знамена, зрители...

На Майнскую ГЭС техника пришла даже с некоторым опережением плана.

А вот в график доставки второй партии свои корректировки внесла природа. Енисейские речники надолго запомнили аномальную жару лета 2012 – такого мелководья не могли вспомнить даже «речные волки» времен СССР... Преодолев почти 5,8 тысяч километров, груз для Саяно-Шушенской ГЭС в начале октября остановился в районе Усть-Абакана, всего лишь в ста километрах от пункта назначения. Глубины когда-то полноводной реки не хватало для прохода барж. Каждый день простая обостряла ситуацию. Судоходный сезон официально заканчивался 15 октября, но своеенравная сибирская осень могла в любой момент одарить как почти летним теплом, так и зимними морозами.

Вставала реальная угроза зимовки судов на Енисее. Беспокойство за судьбу груза вылилось в ленты новостей и программы российских телевизионных каналов. Проблема разрешилась после Московского совещания оперативно-рабочей группы по регулированию режимов работы Ангаро-Енисейского водного каскада ГЭС, где были установлены объемы сбросов воды.

Через несколько дней судоходный уровень воды в Енисее был обеспечен.

7 октября баржа прибыла к причалу Майнской ГЭС. Через двое суток первое рабочее колесо турбины было доставлено в машинный зал Саяно-Шушенской ГЭС.

А 11 октября пошел снег, ударил мороз, дорога покрылась ледяной коркой. Но это уже не могло повлиять на ход работ, и к полуночи 14 октября 2012 года транспортировка крупногабаритного оборудования для Саяно-Шушенской ГЭС была завершена.



## РАССКАЗЫВАЮТ...

*Каждый проект, он индивидуален, как человек. Нет двух абсолютно похожих проектов. А Саяно-Шушенский, он ближе к душе получился. Мы с нашими перевозками всегда местному населению беспокойство приносим. То провода нам снимать надо, то дорогу занимаем, шумим... И относятся к нам по-разному. Так вот, на Саяно-Шушенской, когда мы везли первую турбину, народ стоял вдоль дорог... и были люди, которые нас крестили. Мы идем, а они нас крестят...*



2011-2012 гг. Саяно-Шушенская ГЭС  
Перевозка рабочих колес гидротурбин



# ООО «РН ТУАПСИНСКИЙ НПЗ»



Туапсинский НПЗ - единственный завод «Роснефти» на побережье Черного моря, одно из самых старых предприятий нефтяной отрасли России... К 2014 году здесь планируется закончить глобальную реконструкцию, которая позволит производить топливо европейских стандартов. Примечательно то, что уникальное оборудование - реакторы весом от 600 до 1300 тонн - для Туапсинской «дочки» «Роснефти» изготовлено в России, на ОАО «Ижорские заводы». И, конечно, не может остаться без внимания проект доставки этих грандиозных судов на склоны Большого Кавказа...

От Петербурга до побережья Черного моря груз доставляли по воде. Эта часть пути была самой продолжительной, но, по мнению знатоков, не самой сложной. Больше опасений вызывал у специалистов небольшой отрезок пути по сухому, до завода. Многие не без оснований считали маловероятным разгрузить баржи с 43 метровыми реакторами весом до 1300 тонн в Туапсинском порту и выехать из его терминалов.

Не секрет, что даже при отсутствии ветра в акватории порта нередко начинается тягун - самое опасное из всех видов прибрежных течений, иногда настолько сильное, что стальные швартовые концы не выдерживают и лопаются... Еще одно препятствие - слишком узкие выездные пути, с малым радиусом разворота и высокой загруженностью объектами инфраструктуры и коммуникаций... «...Груз технически возможно выгрузить, но не вывезти» - так писалось в заключении одного из потенциальных перевозчиков.

Инженеры «Спецтяжавтотранса» разработали проект, который предусматривал выгрузку реакторов не в порту, а на причал, специально построенный на городском пляже, где море уже на расстоянии 2-3 м от берега имеет достаточную глубину. От мысли задействовать подъемные краны отказались - для их установки потребовалось бы залить бетоном значительную часть пляжа...

Разгружали без опищения судна на грунт. Прямо на палубе подводили под реакторы, отрезанные от металлических опор, самоходный модульный транспортер, опоры убирали, начинали движение... По мере выезда груза на причал, нужный баланс весовой нагрузки поддерживали, закачивая в трюм воду. Выгрузка одного реактора продолжалась не менее 8 часов.

«Операция по разгрузке таких габаритных деталей напоминает доставку космических кораблей на плавучие стартовые площадки - те же расчеты, та же многомесячная подготовка, те же движения буквально по миллиметрам», - делились своими впечатлениями журналисты.

Эту уникальную по своим параметрам операцию инженеры «Спецтяжавтотранса» успешно повторили 6 раз. Правда, выгрузка одного из реакторов потребовала особенного напряжения. Во время одной из операций, когда уже сварщиками были отрезаны опоры, в Туапсе произошло землетрясение - подземные толчки магнитудой до 4 баллов в этом регионе не редкость. Началось волнение на море. Оставлять судно у причала и продолжать разгрузку было опасно. Чтобы уйти в море, где усиливался шторм, необходимо было заново приварить опоры. Это тоже требовало времени и было не менее рискованно.

Было принято решение: разгружать. Работали точно и слаженно. И снова взяли верх над обстоятельствами.







# АЧИНСКИЙ НПЗ



В трудовой биографии любого мастера или коллектива есть разные события. Одни - будничные, хорошо отлаженные, шлифующие мастерство... Другие - памятные, яркие, этапные... И есть такие, которые, как взятие рекордной высоты, требуют напряжения всех сил коллектива – интеллектуальных, физических, душевных.

Таким рекордом стал для ГК «Спецтяжавтотранс» проект перевозки 4-х реакторов гидрокрекинга весом от 350 до 1300 тонн на Ачинский НПЗ.

В 2012 году «Спецтяжавтотранс» выиграл тендер на перевозку нового оборудования для Ачинского НПЗ. Маршрут транспортировки был уже определен: из Италии реакторам надлежало проследовать Северным морским путем через Обь в Чулым. Далее, после зимовки, на подъеме воды в половодье пройти 1200 км до Ачинска, откуда автотранспортом - до площадки НПЗ.

После подписания контракта началась подготовительная работа. И сразу же последовали сюрпризы. При изучении условий прохождения каравана с грузом по Чулыму выяснилось, что когда-то половодная река более чем на две трети несудоходна. Многочисленные меандры - крутые повороты, мели и перекаты даже в лучшие времена затрудняли здесь судоходство, а с деятельностью Назаровской ГРЭС, которая существенно изменила жизнь крупнейшего притока Оби, ситуация усугубилась. Идея пройти Чулым на волне половодья тоже при ближайшем рассмотрении оказалась несостоятельной. Доклад о необходимости изменить маршрут перевозки реакторов вызвал немалое беспокойство заказчика – проект транспортировки по Чулыму получил одобрение весьма авторитетных экспертов...

Но аргументы инженеров «Спецтяжавтотранса» были бесспорны – по Чулыму реакторы не пройдут. Заказчику предложили иной маршрут: через Северный морской путь по Енисею до Красноярска и дальше 203 км по трассе М-53, до пункта назначения. Последовали кардинальные изменения проекта. И, соответственно, новый тендер. Группа компаний «Спецтяжавтотранс» во второй раз выиграла предложенный конкурс. Чем обеспечила себе возможность решить одну из самых сложных и рискованных транспортных задач, когда-либо стоявших перед цивилизованным человечеством.

В конце августа 2013 года к специально построенной пристани недалеко от поселка Кубеково под Красноярском подошли баржи с грузом, общим весом около 2 500 тонн. В ночь на 28 августа навигированная по масштабам транспортная операция началась. Самый мощный из реакторов весом 1306 тонн двигался на платформе длиной около 36 м. На пути к площадке Ачинского НПЗ караван должен был пересечь 168 линий электропередач, 16 рек (и, соответственно, 16 мостов), три переезда через железнодорожное полотно, путепровод, надземный пешеходный переход, одолеть несколько спусков и подъемов с уклоном до 12 процентов.



## Кстати...

Для пересечения водных преград ГК «Спецтяжавтотранс» разработано специальное оборудование – сборно-разборные мосты. Подобную технологию применяли советские инженерные войска во время Великой Отечественной войны. Количество пролетов такого моста варьируется в зависимости от ширины реки, они монтируются и разбираются в течение нескольких часов. Мост из деталей «конструктора», созданного по проекту «Спецтяжавтотранса», способен выдержать нагрузку до 1600 тонн.

## Кстати...

После доставки реакторов на Ачинском НПЗ был осуществлен их подъем в проектное положение. Сделано это было специалистами ГК «Спецтяжавтотранс» с помощью подъемно-транспортной системы B-SEL, изготовленной голландской фирмой ENERPAK. Это оборудование способно поднимать колонны весом свыше 1400 тонн на высоту до 100 метров и устанавливать их с точностью до 1 миллиметра. На осень 2013 года в мире работало только две такие системы, вторая – на территории США.

Двигаться приходилось в ночное время, со средней скоростью 1,5 км в час. Операция продолжалась более двух месяцев под пристальным вниманием общественности, дорожных служб и ГИБДД и, конечно, средств массовой информации.

Уже по ходу движения расширялась трасса, строились обходные пути, готовились технологические операции по безопасному прохождению искусственных объектов дороги и природных препятствий. При этом дополнительного укрепления дорог не понадобилось, даже для самого тяжелого из грузов. Он перевозился на платформе, имеющей 24 сдвоенных оси, по 16 колес на каждой – всего 384. На каждое приходилась нагрузка в 3,87 тонн, что вполне сопоставимо с нагрузкой на колесо обычного тяжелого грузовика. Этот проект дал возможность реализовать немало интереснейших инженерных идей.

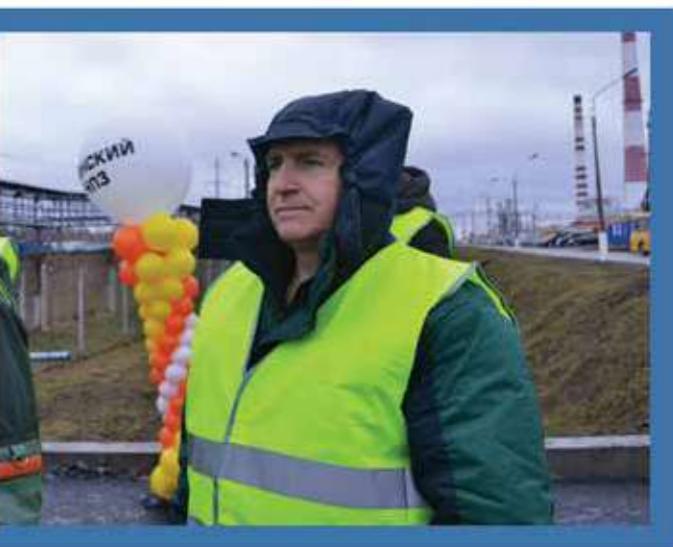
В конце сентября жители поселка Емельяново стали свидетелями невероятного зрелища: для проезда самого большого из реакторов четырьмя мощными домкратами был на два метра приподнят пешеходный виадук. Не обошлось и без сложных ситуаций. В октябре в прессе вспыхнули сообщения о том, что «самоходный транспортер сломан – не выдержал нагрузки двигатель Mercedes, сроки сорваны», но тут же угасли – поломка была быстро ликвидирована, караван медленно, но верно продолжил движение к пункту назначения.

28 октября 2013 года уникальный технологический проект завершился. Груз единичным весом 1306 тонн был перевезен автотранспортом на расстояние 203 километра по дорогам общего пользования.

Это было сделано впервые в мире, специалистами ГК «Спецтяжавтотранс».



24 декабря 2013 года. Монтаж 4 реакторов гидрокрекинга на Ачинском НПЗ с помощью подъемно-транспортной системы B-SET





2013 г.  
Реактор-рекордсмен 1306 тонн  
для Ачинского НПЗ



2013 г.  
Реактор для Ачинского НПЗ  
1306 тонн



2013 г.

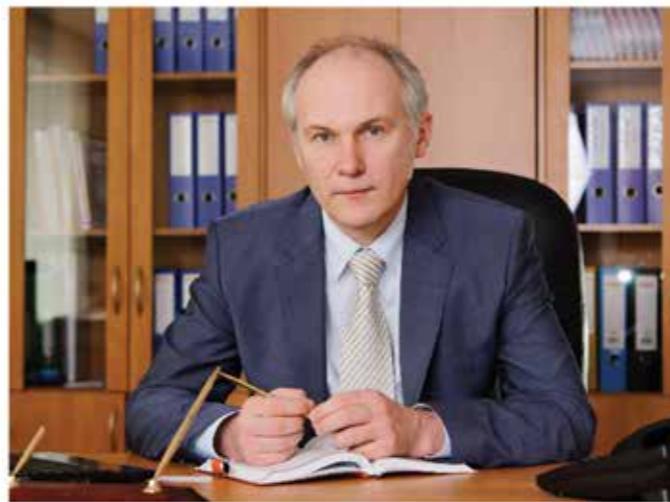
Доставка четырех реакторов  
для Ачинского НПЗ



2013 г.  
монтаж четырех реакторов  
на Ачинском НПЗ

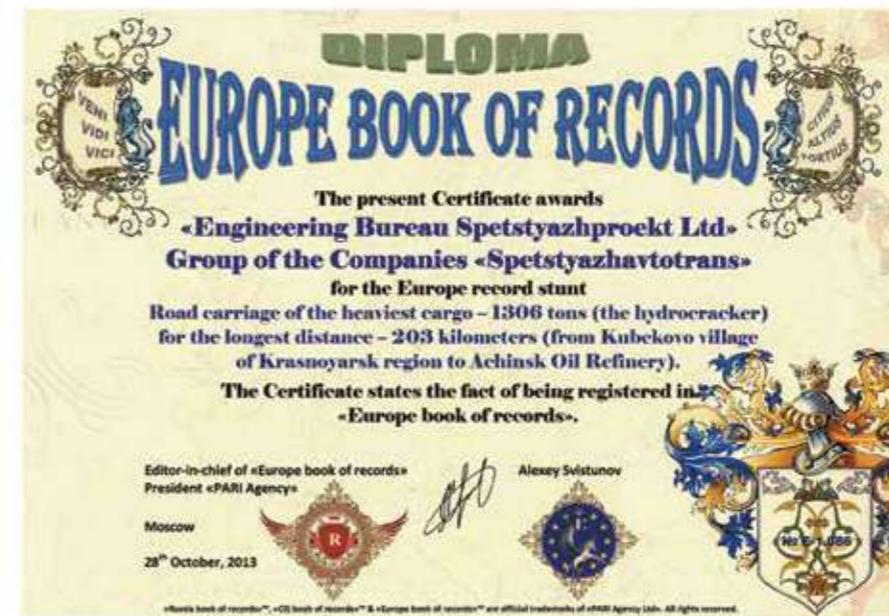


Председатель правления  
ГК «Спецтяжавтотранс»  
Тропин Сергей Львович



28 октября 2013 года на Ачинском НПЗ (г. Ачинск, Красноярский край) был зафиксирован Мировой рекорд «Автомобильная перевозка самого тяжелого груза (реактора гидрокрекинга) весом 1306 тонн на самое дальнее расстояние 203 километра от деревни Кубеково Красноярского края до Ачинского НПЗ».

Диплом  
Рекорд Европы



Диплом  
Рекорд России



## В ЧИСЛЕ ПРОЕКТОВ ГК "СПЕЦТЯЖАВТОТРАНС": ПЕРЕВОЗКИ

### 1978-2005 годы

- Турбины, генераторы, трансформаторы для Бурейской, Колымской, Красноярской ГЭС и других.
- Реакторы и колонны для Прикумского завода пластмасс, Тобольского НХК, ОАО «Нижегороднефтеоргсинтез», ГП «Томский нефтехимический комбинат», Омского, Ярославского, Бакинского, Грязненского НПЗ и других.
- Реакторы для Нововоронежской, Запорожской АЭС и Горьковской атомной станции теплоснабжения.
- Космический аппарат «Буран» для РКК «Энергия».
- ПРСО «ТАТАВТОДОР».
- Казанский метрополитен.
- Магнитогорский металлургический комбинат.

### 2006-2010 годы

- Оборудование для ОАО «Выксунский металлургический комбинат».
- Металлоконструкции и вагоны для Казанского метрополитена.
- Оборудование для проекта «Северный поток».

### 2008 год

- Реакторы весом до 350 тонн для ОАО «Нижнекамскнефтехим».

### 2009 год

- Реакторы весом 800 тонн для ООО «Лукойл-Нижегороднефтеоргсинтез».

### 2010 год

- Оборудование для КС «Портовая» ОАО «Газпром».

### 2006-2012 годы

- Транспортировка крупногабаритного тяжеловесного оборудования для ОАО «ТАНЕКО».

### 2011-2012 годы

- Рабочие колеса гидротурбин для Саяно-Шушенской ГЭС.

### 2012-2013 годы

- Реакторы весом до 1300 тонн для ООО «РН Туапсинский НПЗ».

### 2013 год

- Перевозка и монтаж 4 реакторов весом до 1306 тонн для Ачинского НПЗ.

## В ЧИСЛЕ ПРОЕКТОВ ГК "СПЕЦТЯЖАВТОТРАНС": ПРОЕКТИРОВАНИЕ

2006-2013 годы

### Комплекс НП и НХЗ ОАО «Танеко»:

Разработка проектной и рабочей документации ряда технологических объектов и объектов инфраструктуры.

### НПЗ ОАО «Салаватнефтеоргсинтез»:

Проектная документация факелов углеводородных и углекислых сбросов и дымовой трубы установки ЭЛОУ-АВТ-6.

### НПЗ ЗАО «НАФТАТРАНС»:

Специальные технические условия (СТУ) на проектирование, строительство и эксплуатацию факельной системы, дымовой трубы Н=150 м установки производства серы и дымовой трубы Н=100 м ТЭЦ.

### ТОО «Атырауский НПЗ»:

Разработка ряда нормативов потерь нефти и нефтепродуктов, топлива в процессе деятельности завода и программы по их снижению.

### ОАО «Московский НПЗ»:

Разработка проектной и рабочей документации ряда технологических объектов и объектов инфраструктуры.  
Архитектурно-строительная часть.

### ЗАО «Рязанский НПК»:

Рабочая документация по реконструкции и техническому перевооружению объектов РНПК.

### ООО «Специальные системы и технологии»:

Разработка проектной документации предприятия по производству кабелей и изделий с их применением (II очередь строительства).

### ОАО «Концерн Росэнергоатом»:

Научное сопровождение мероприятий по реализации информационных технологий поддержки жизненного цикла объекта АЭС;  
Разработка ряда проектов в области систем автоматизированного проектирования.

### ОАО «Сибур-ПЭТФ» (г. Тверь):

Разработка проектной документации.

### Комплекс глубокой переработки тяжелых остатков ОАО «ТАИФ-НК»:

Проектно-изыскательские работы 2 этапа строительства, разработка проектной и рабочей документации.



111020, Москва,  
ул. 2-я Синичкина, д. 9а, стр. 7  
Тел. +7 (495) 726-59-95  
[www.statgk.ru](http://www.statgk.ru)  
[info@spectyazh.ru](mailto:info@spectyazh.ru)