



РОСЭНЕРГОРЕСУРС

№4, сентябрь 2013 г.

К. В. Булев:

«Мы отслеживаем отправку груза с самого начала и вплоть до момента доставки его клиенту, не слагая с себя обязательств на этапе отгрузки»

Продукция ЗАО «МЗВА» — золотой стандарт арматуры для СИП

Полимерные изоляторы третьего поколения от ЗАО «ИНСТА» имеют явные преимущества перед другими моделями

ИЗОЛЯТОРЫ ТИПА ПС-70Е

Подвесные стеклянные изоляторы типа ПС применяются для крепежа и изоляции проводов и грозозащитных тросов на воздушных линиях электропередач и ОРУ подстанций напряжением 6—500 кВ.

На линиях электропередач используются в виде гирлянд изоляторов, последовательно соединенных с помощью шарнирного соединения.

ПС-70Е — это самая современная модификация изолятора этого типа.

Минимальная механическая разрушающая нагрузка	70 кН
Диаметр изоляционной детали, D	255 мм
Строительная высота, H	127/146 мм
Длина пути утечки	303 мм
Сферическое соединение, d	16 мм
Выдерживаемое напряжение 50 Гц (под дождем)	100/100 кВ
Номинальное напряжение при допустимом уровне радиопомех	при 60 дБ — 20 кВ; при 86 дБ — 25 кВ
Масса, не более	3,4 кг



ОТЗЫВ КЛИЕНТА КОМПАНИИ



Леднев Денис Михайлович,
инженер отдела снабжения
ООО «Транснефтьстрой»,
филиал в г. Омске



Мы работаем с компанией «РосЭнергоРесурс» с 2008 года. Представители компании сами к нам обратились, предложили свою продукцию. В ходе проведения конкурса, которые мы регулярно проводим при отборе поставщиков согласно политике нашей компании, предложение «РосЭнергоРесурс» оказалось более выгодным, и так началось наше сотрудничество.

В нашей компании существует регламент выбора поставщиков, который регулирует основные характеристики заказываемой нами продукции: на первом месте стоит качество товаров, на втором — цена и сроки поставки.

Качество продукции имеет решающее значение: мы несем гарантийные обязательства перед нашими заказчиками, и поставщиков, качество товара которых не соответствует заявленным в нашем проекте требованиям, мы даже не допускаем к участию в конкурсе. За все время работы с «РосЭнергоРесурс» мы ни разу не получили продукцию, не соответствующую заявленным характеристикам, я не припомню ни одного случая, когда бы мы осуществляли возврат продукции или обмен ее. И это при том, что компания дает гарантию на все материалы, которые поставляет.

Далее мы рассматриваем предложенную цену — у «РосЭнергоРесурс» цена продукции очень часто оказывается наиболее интересной для нас. И весьма немаловажным фактором являются сроки изготовления и постав-

ки продукции — зачастую материалы нужны очень срочно, и мы знаем, что на «РосЭнергоРесурс» всегда можно рассчитывать в плане максимально оперативной поставки товара.

Также для нас важно и наличие у «РосЭнергоРесурс» собственного производства и то, что компания способна обеспечить комплексную поставку продукции — полностью «закрыть» наши заявки.

В дополнение к сказанному хотелось бы отметить отличную работу отдела логистики компании «РосЭнергоРесурс». В связи с тем, что география поставок охватывает большую часть страны (от г. Хабаровска до г. Рязани), это является очень важным фактором в выборе поставщика.

Наша компания по-прежнему постоянно проводит конкурсы на поставку той или иной продукции, и «РосЭнергоРесурс» как комплексный поставщик нередко их выигрывает, и мы с удовольствием продолжаем сотрудничество. За все время совместной работы у нас ни разу не возникло конфликтной ситуации — все вопросы решались максимально оперативно, сотрудники компании неизменно вежливы, корректны, отзывчивы, работать с ними — одно удовольствие.

И мы надеемся, что компания «РосЭнергоРесурс» сохранит свою политику в области цены и качества на поставляемую продукцию и наше дальнейшее сотрудничество будет только расширяться.

НОВОСТИ ОТРАСЛИ

Д. А. Медведев обсуждает вопросы субсидирования в электроэнергетике

Премьер-министр РФ Дмитрий Медведев на совещании с министрами в Сочи обсудил меры по минимизации перекрестного субсидирования в электроэнергетике. Кроме того, на совещании были затронуты вопросы повышения эффективности госрегулирования в электроэнергетике.

Перекрестное субсидирование возникает из-за действующей в российской электроэнергетике модели «последней мили»: региональные сетевые компании регулируют тарифы на электричество таким образом, чтобы сделать их доступными для населения; при этом крупные промышленные потребители вынуждены платить больше.

В результате населению дороже обходится продукция, произведенная предприятиями при дорогой электроэнергии. Президент РФ Владимир Путин неоднократно заявлял о не-

обходимости решить проблему перекрестного субсидирования и давал соответствующие поручения правительству.

В июле вице-премьер Аркадий Дворкович говорил, что график ликвидации перекрестного субсидирования в электроэнергетике должен быть подготовлен к сентябрю применительно к каждому региону в отдельности, однако это не исключает необходимости принятия федерального закона. По его словам, понадобятся графики перехода на два — четыре года, они могут быть только индивидуальными для каждого региона.

По словам главы министерства Александра Новака, Минэнерго рассчитывает, что перекрестное субсидирование к 2022 году снизится в 4,4 раза, до 50 миллиардов рублей и должно остаться на этом уровне.

ria.ru

И. С. Кожуховский назначен заместителем гендиректора Российского энергетического агентства

Генеральный директор Агентства по прогнозированию балансов в электроэнергетике Игорь Степанович Кожуховский назначен заместителем генерального директора ФГБУ «Российское энергетическое агентство» Министерства энергетики РФ. Он будет курировать вопросы создания и развития государственной информационной системы топливно-энергетического комплекса Российской Федерации (ГИС ТЭК). Для повышения эффективности данной работы на базе Российского энергетического агентства будет создан Единый центр информации, анализа и прогнозирования в сфере ТЭК, работу которого также будет курировать И. С. Кожуховский. Новая структура сконцентрирует в себе деятельность в сфере

формирования и эксплуатации ГИС ТЭК, разработку прогнозно-аналитических и стратегических документов, таких как Генеральная схема размещения объектов электроэнергетики, краткосрочные, среднесрочные и перспективные прогнозные балансы электроэнергетики и мощности Российской Федерации, прогнозный топливно-энергетический баланс отрасли, мониторинг и анализ функционирования энергетики, формирование и ведение баз данных об основных фактических и прогнозных показателях электроэнергетики, анализ воздействия ТЭК на окружающую среду и климат, прогнозирование развития энергетики, разработку методики анализа и инновационного развития электроэнергетики.

Свыше 130 подстанций подтоплено паводком на Дальнем Востоке

Свыше 130 электрических подстанций оказались подтоплены в результате паводка в Хабаровском крае, Амурской области и Еврейской автономной области, энергетики вынуждены отключать затопленные объекты.

Режим ЧС введен в пяти регионах Дальнего Востока: Якутии, Амурской области, Хабаровском и Приморском краях и Еврейской АО. В зоне подтопления оказались почти 34 тысячи жителей, в общей сложности более 140 населенных пунктов. Затоплены сотни домов, размыты дороги, повреждены линии связи и электропередачи.

Отмечается, что работе электростанций аномальный паводок не угрожает, но профилактически необходимые меры приняты. На Хабаровской ТЭЦ-2 уложена дамба из мешков с песком протяженностью около полукилометра. Приняты меры по защите объектов электростанций в зоне паводка, такие, как золоотвалы и береговые насосные станции. Обеспечены резервные подъездные пути для персонала и техники при размыве основных дорог.

energo-news.ru

Начальник отдела логистики Константин Владимирович Булев и специалист отдела логистики Дмитрий Сергеевич Ветохин рассказывают о том, как оптимальным способом организовать перевозку продукции.



К. В. Булев



Д. С. Ветохин

— Самый, пожалуй, главный вопрос, который встает, когда мы говорим об организации логистики: как минимизировать риски при перевозке груза?

Константин Булев: Мы постоянно работаем над этим. Самое главное, что я хотел бы отметить, — надо работать только с надежными перевозчиками, очень желательно — напрямую с собственниками транспорта. Чем меньше посредников, тем меньше риск. Мы предпочитаем работать с компаниями, у которых транспорт находится в собственности, у нас есть несколько проверенных партнеров, услугами которых мы пользуемся уже не первый год. И в такой ситуации мы знаем, кто за что отвечает, от кого мы сможем добиться четкого ответа, где груз, когда его ждать.

Дмитрий Ветохин: На этом рынке достаточно большая конкуренция, выживают те транспортные компании, которые работают хорошо и ответственно, но постоянно появляются и новички, которые тоже заслуживают доверия, работают на совесть и дают гарантии. Подобрать подходящий вариант можно всегда. Опираясь на имеющийся у нас опыт взаимодействия с транспортными компаниями, мы совместно с клиентом подбираем наиболее выгодный и надежный способ доставки груза.

— По каким критериям вы выбираете транспортные компании, с которыми будете работать?

КБ: Как уже говорилось, у нас есть немало партнеров, проверенных годами. Если мы начинаем работать с новой транспортной компанией, то для обеспечения надежности перевозки каждый новый потенциальный партнер проверяется специалистами нашего отдела: начиная с просмотра данных о юридическом лице по федеральным базам и заканчивая запросом рекомендаций от их клиентов.

У многих компаний есть определенные регионы, по которым они работают, виды перевозок, которые они обеспечивают. Мы просчитываем разные варианты и показываем клиенту, что у нас получилось: по цене, по срокам, по способу доставки. И он сам выбирает оптимальный для себя.

— Еще одна большая тема при отправке груза — правильное оформление документов. Что вы можете здесь посоветовать?

КБ: С оформлением документов очень острая проблема. Закон, касающийся транспортировки, мягко говоря, недоработанный, и в связи с этим возникает много сложностей.

Мы при отправке груза всё оформляем по максимуму (тщательно заполняем каждую графу накладной, следим, чтобы водитель везде расписался).

Но, к сожалению, многие грузоотправители далеко не так внимательно относятся к заполнению документов, и из-за такой небрежности могут возникнуть проблемы. Вот недавно был случай — наш водитель забирал груз. Он приехал, ему всё отдали, даже не спросив документы, и, по большому счету, он с этим грузом на три миллиона мог пропасть, и никто бы ничего не доказал и не нашел. Так что во многом держимся на человеческой честности и порядочности, конечно.

ДВ: По закону с 2011 г. введена новая форма транспортной накладной, которая учитывает все риски. И самое главное

для любого отправителя — корректно оформить эту транспортную накладную минимум в 3 экземплярах (с подписью, печатью представителя транспортной компании), и беречь эту бумагу, как зеницу ока. Эта накладная имеет силу договора, и при ее наличии можно вести любые юридические разбирательства, обращаться в полицию, в суд и так далее.

Необходимо тщательно проверять все документы, в том числе: свидетельство о регистрации юридического лица, ПТС на машину, паспорт водителя. Чтобы в случае форс-мажора было понятно, кого и где искать — в каком городе они зарегистрированы, на кого оформлена машина.

Кроме того, иногда бывают ситуации, что приходится обращаться к перевозчикам, которые не работают с НДС. В таких случаях работа ведется через посредников — экспедиторские компании. И опять же тут надо спрашивать документы и у экспедиторской компании, и у водителя, смотреть, кому реально принадлежит машина, проверить доверенность — сверяя все цифры.

— А что вы можете сказать про страхование грузов?

КБ: У крупных транспортных компаний застрахована их деятельность, они могут сами компенсировать потерю груза. Мелкие компании не имеют такой возможности: их оборот денежных средств просто не позволяет этого.

Грузоотправитель может сам застраховать груз. Такая услуга, как страхование грузов, есть у многих страховых компаний, но среди потребителей это не особо популярно. Этот рынок слабо развит, получить страховку, чаще всего, мало реально. Для этого надо иметь в штате юриста, который будет внимательно вычитывать все договоры, контролировать страховщиков, а потом еще и долго пытаться получить с них деньги.

У нас как-то была история: наступил страховой случай, но страховщики придрались к тому, что в документах не хватало одной подписи, и страховку мы в итоге не получили. Можно, конечно, судиться годами, и получить свои деньги, но редко у кого есть на это время, силы, желание.

Так что все зависит всегда от человеческого фактора — если компания настроена на долгосрочное сотрудничество,

то они всегда пойдут навстречу, а если нет — то решить вопрос можно только через суд — но, как я уже говорил, это настолько долго и сложно, что мало кто ввязывается в эти разбирательства.

— Как вы гарантируете клиенту, что он получит свой заказ целым и в срок?

КБ: Мы отслеживаем груз с его отправки и до момента доставки его клиенту, не слагаем с себя обязательств на этапе отгрузки. У нас уже налажена система точного и оперативного отслеживания груза, который доставляют на наш склад. Сейчас мы работаем над усовершенствованием системы отслеживания груза после отгрузки с нашего склада. Мы стараемся держать клиента в курсе, пользуемся различными способами для контроля процесса доставки.

Что касается сроков доставки — всё зависит от вида транспорта: и сроки, и цена. Самый быстрый способ доставки — авиа, но он и самый дорогой. Самый дешевый — железнодорожным контейнером. Но тут доставка может затянуться на месяц. Промежуточный вариант и по срокам, и по цене — автомобильным транспортом, зачастую получается, что это самый удачный выбор.

С нашего склада отгрузка происходит в течение часа — полутора. Если на складе есть всё, что указано в заявке клиента, мы максимально быстро отправляем продукцию. Если же на складе товара нет, тогда уже сроки во многом зависят от поставщиков. Разумеется, клиент всегда в курсе сроков, в которые мы гарантируем осуществить доставку его заказа.

Отдельно стоит упомянуть про период, когда закрывают дороги для большегрузов. Эти закрытия ни для кого не являются секретом, и обычно клиенты стараются сами оформлять заказы так, чтобы получить продукцию до этого времени. Но случаются непредвиденные ситуации, аварии — в таком случае мы тоже можем найти выход из ситуации, приобрести пропуск для проезда в закрытую зону.

Иногда у клиента случается форс-мажор, и нам приходится придумывать какие-то необычные способы доставки. Например, недавно у нас был случай: нужно было доставить груз в Хабаровск, практически 20 тонн продукции. Срочно, очень срочно. Самолетом достав-

лять 20 тонн — нереально, это получается совершенно космическая стоимость. Машина от Новосибирска до Хабаровска идет дней 5–6 — это все же около 5000 км. И мы договорились с транспортной компанией, что они посадят двух водителей, которые будут гнать до Хабаровска, сменяя друг друга без остановки. И получилось доставить груз всего за 2,5 дня — клиент был счастлив.

— Отдел логистики появился в компании «РосЭнергоРесурс» 6 лет назад. Что изменилось за это время в компании и в перевозках? Какие вы видите перспективы развития логистики в компании?

КБ: Когда я пришел в «РосЭнергоРесурс» 6 лет назад, я был единственный логист. Сейчас у нас два логиста в отделе, курьер и два водителя. То есть получается, отдел расширился в 6 раз (сметаясь). Но если говорить серьезно, то компания действительно очень быстро растет, и наше направление тоже активно развивается. В частности, у нас уже налажена доставка нашей продукции по Новосибирску и области на собственных автомобилях компании. И в обозримом будущем видится перспектива расширения области доставки — с такими темпами роста без этого просто не обойтись, ведь это позволит доставлять нашу продукцию более оперативно, выгодно и для нас, и для клиентов. Имея собственный транспорт, мы сможем расширить географию доставки и при этом всегда быть уверены в сохранности груза.

ДВ: Мы активно занимаемся отработкой тонких моментов, таких как доставка и забор товара, чтобы сделать процесс максимально автоматизированным и быстрым. Мы разработали систему оптимизации всех текущих процессов снабжения и доставки, и продолжаем совершенствовать ее, корректируя под текущее состояние дел. У нас постоянно увеличивается оборот товара, количество отправляемых грузов, и без отладки всех процессов, мы просто ничего бы не успели.

КБ: Таким образом, мы можем гарантировать нашим клиентам, что продукция, заказанная в компании «РосЭнергоРесурс», будет доставлена в максимально сжатые сроки, удобным для клиента видом транспорта по адекватной цене.

СПРАВКА О КОМПАНИИ

ООО «БАЙТ-ТРАНЗИТ-КОНТИНЕНТ» занимается комплексными железнодорожными и автомобильными перевозками по РФ, в том числе и в мультимодальном режиме. Компания обеспечивает доставку любых партий грузов от одного пакета до вагонных поставок почтово-багажными вагонами.

Компания осуществляет:

- ▶ скоростные железнодорожные перевозки грузов в собственных почтово-багажных вагонах по Транссибирской магистрали от Москвы до Владивостока;
- ▶ грузовые автомобильные перевозки грузов по всей России (собственным транспортом);
- ▶ доставка грузов по схеме «дверь-дверь», экспедирование;
- ▶ оптимизация стоимости и сроков доставки, гибкая система оплаты, удобные погрузо-разгрузочные площадки и склады хранения груза;
- ▶ «Б-Т-К» имеет свои представительства в крупных городах, таких как Москва, Санкт-Петербург, Набережные Челны, Екатеринбург, Барнаул, Бийск, Кемерово, Красноярск, Новосибирск, Новокузнецк, Омск, Томск, Владивосток, Благовещенск, Иркутск, Чита, Хабаровск, Нерюнгри, Якутск, Находка, Алматы, Урумчи.

«Б-Т-К» располагает многофункциональным транспортным терминалом, находящимся рядом с железнодорожной станцией «Клещиха».



Мария Айгарова,
руководитель отдела
по работе с клиентами
компании «Б-Т-К»



— Мария, чем выделяется ваша компания среди других транспортных компаний?

Мы имеем парк собственных вагонов, которые являются одним из самых быстрых и стабильных видов транспорта, они могут отправляться в составе как скорых поездов, так и пассажирских. Соответственно, из Москвы наша компания доставляет груз в Новосибирск ежедневно, всегда выполняя поставленные сроки от 2 до 4 дней, на Дальний Восток — 9–12 дней. Груз в Москве мы принимаем 6 дней в неделю, в Новосибирске — 7 дней в неделю. Для решения логистической задачи клиента мы можем предложить комбинированный способ доставки, что минимизирует затраты на логистику и сохранит оптимальный срок доставки.

В каждом городе у нас есть диспетчерский отдел, который оперативно уведомляет клиента посредством электронного письма и отправки смс-сообщения о прибытии груза и времени его выдачи, что дает возможность клиенту подготовить свой склад к приему товара. Также при отправке любым видом транспорта клиент имеет возможность отслеживать груз на нашем сайте — по номеру регистрационной карточки, которая заводится для каждого клиента. Кроме того, менеджер направления всегда может исчерпывающе ответить на вопрос о местонахождении груза в любой момент.

Также наша компания предлагает услугу отправки целыми вагонами по различным маршрутам в составе скорых и пассажирских поездов.

— Сколько груз бесплатно хранится в пункте выдачи?

Это зависит от города. Например, в Новосибирске, в Екатеринбурге — трое суток, в Москве — только одни сутки. Это связано с тем, что загруженность склада временного хранения в этих городах существенно различается. Но так как наша компания ориентирована на потребности клиента, мы всегда сможем помочь и найти варианты взаимовыгодного сотрудничества.

— Каковы сроки доставки грузов и как вы добиваетесь их выполнения?

Если говорить об отправке вагонов, то сроки доставки регламентированы расписанием ОАО «РЖД», например, из Новосибирска в Хабаровск — 6 дней, из Москвы во Владивосток — 9 дней и т. д. Что касается выполнения сроков, то я могу сказать, что наша компания на протяжении всего ее существования тесно сотрудничает с ОАО «ФПК», ОАО «РЖД» и поддерживает вагоны в исправном техническом состоянии, что обеспечивает своевременный выход из пункта отправления и беспрепятственный путь следования по железной дороге. Иногда сроки доставки срываются по причине ремонтных работ на железной дороге, но мы всегда уведомляем своих клиентов об изменении сроков доставки и отправляем официальное письмо с приложенной телеграммой от ОАО «РЖД».

— Как вы гарантируете, что клиент получит свой груз в целостности и сохранности?

При приемке груза мы даем гарантию и берем ответственность на себя за его сохранность. Для этого груз предварительно проходит визуальный осмотр, при нарушении упаковки обязательно делаются отметки в транспортной накладной, и уведомляется грузоотправитель и принимаются меры по устранению нарушенной упаковки.

Для клиентов у нас имеется приложение к договору, в котором обозначено, как должен быть упакован груз.

Если же грузополучатель увидел нарушение упаковки или повреждение груза, мы в обязательном порядке проводим внутреннее разбирательство и уведомляем клиента о его результате.

Но, к счастью, такие прецеденты встречаются все реже и реже, так как главной задачей, которую мы перед собой ставим, является высокое качество наших услуг. И за более чем 20-летний опыт работы мы приобрели не просто клиентов, а надежных партнеров, которые довольны качеством наших услуг.

И об одной из таких с компаний я с радостью могу рассказать.

С компанией «РосЭнергоРесурс» сотрудничаем более четырех лет, доставляем их грузы из Новосибирска на важные объекты строительства, расположенные на Дальнем Востоке, на Севере, также осуществляем перевозки грузов из Москвы и по другим регионам РФ. Мое знакомство с компанией началось с работы с начальником отдела логистики Константином Булевым. В процессе работы я познакомилась с большинством сотрудников этой компании: с директором Светланой Ивановной Корчагиной, руководителем отдела продаж Андреем Полевым, менеджером отдела продаж Павлом Аксаковым. Хотелось бы отметить, что директору Светлане Ивановне удалось создать дружный, сплоченный и интересный коллектив профессионалов и отличных специалистов в своей сфере. Мне всегда было приятно и интересно вместе с ними решать возникающие задачи по доставке их грузов различной сложности. При общении с грузополучателями — клиентами ООО ПО «РосЭнергоРесурс» я неоднократно слышала положительные отзывы об их работе. Я очень надеюсь, что наше сотрудничество будет таким же плодотворным и позитивным, и искренне желаю ООО ПО «РосЭнергоРесурс» успехов, удачи и процветания!



ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ ПРИ ОФОРМЛЕНИИ ТРАНСПОРТНОЙ НАКЛАДНОЙ!

В транспортной накладной должны быть указаны:

- ✓ полное правильное наименование и ИНН грузоотправителя и грузополучателя;
- ✓ лицо, которое является плательщиком;
- ✓ количество мест, вес, объем;
- ✓ если есть замечания к упаковке или особенности транспортировки, об этом должна быть отметка в транспортной накладной или на грузе.

ВЫСОКОВОЛЬТНЫЕ ШТЫРЕВЫЕ СТЕКЛЯННЫЕ ИЗОЛЯТОРЫ ШТИЗ-10Г, ШТИЗ-20Г

Высоковольтные штыревые стеклянные изоляторы применяются на всех типах ВЛЭП для обеспечения надежного электрообеспечения. В изоляторах ШТИЗ-10Г и ШТИЗ-20Г применена оригинальная конструкция крепления на штырь траверсы, исключающая ошибки при монтаже и обеспечивающей надежное крепление без использования полиэтиленовых колпачков. Изоляторы лишены многих недостатков других типов изоляторов.

Преимущества стеклянных штыревых изоляторов:

- стабильные электроизоляционные свойства, недоступные в керамике;
- не стареют, на теле изолятора со временем не появляются микротрещины;
- имеют точные размеры и более высокие механическую и электрическую прочность;
- исключают возможность потерь электроэнергии.
- Изоляторы ШТИЗ-10Г и ШТИЗ-20Г имеют следующие преимущества:**
- крепление на штырь траверсы без полиэтиленового колпачка;
- не требуется специальный инструмент для монтажа;
- отсутствуют требования к квалификации и опыту монтажников;
- сокращение времени на монтаж;
- надежность электрообеспечения;
- одинаковая стоимость с традиционными изоляторами.
- защищенный самый ответственный и напряженный узел в головке изолятора;
- монтаж прост и удобен;
- отсутствие скрытых дефектов внутри изоляционного тела (каждый изолятор проходит оптический контроль на отсутствие пузырьков в силовой головке изолятора);





ПРОДУКЦИЯ ЗАО «МЗВА» — ЗОЛОТОЙ СТАНДАРТ АРМАТУРЫ ДЛЯ СИП

Всю арматуру для СИП, представленную на российском рынке, можно условно разделить на три группы:

- 1) арматура отечественного производства,
- 2) арматура производства Европы,
- 3) арматура производства Китая.

О продукции китайского производства даже и говорить особо не надо — все знают, что это обычно самая низкая цена на рынке и не менее низкое качество. Поставки дешевой низкокачественной продукции, в частности — арматуры для проводов СИП, из стран Юго-Восточной Азии ста-

новятся все более массовыми. В то же время это не означает, что в Китае нет высококачественной продукции. Безусловно, она есть. Но выпускается она, в основном, на государственных предприятиях и практически вся идет на строительство новых современных ВЛ в Китае, развитию которых сегодня в «поднебесной» придается первостепенное значение. И стоит такая продукция отнюдь не дешево. А вот в Россию идет как раз ширпотреб «кустарных» фабрик, поставки которого осуществляют некоторые российские бизнесмены, наладившие связи с Китаем. Они хорошо осведомлены о том, что их деятельность наносит стране вред, но, к сожалению, это их не волнует, чувство патриотизма и ответственности за родную страну им не знакомо. И, не задумываясь о последствиях, эти горе-бизнесмены в погоне за наживой везут в отечество самый дешевый, а значит — и самый низкокачественный продукт.

Поэтому застройщик, закупивший арматуру производства Китая, сегодня очень сильно рискует столкнуться с проблемами при ее эксплуатации и понести серъ-

езные расходы, не говоря уже о потере репутации. Разумеется, это не вариант для человека, который дает гарантию на свою работу и не планирует исчезнуть в ближайшее время.

В Сибири и на Дальнем Востоке пока традиционно предпочтение отдают арматуре иностранного, европейского производства. Она отличается высоким качеством (хотя последнее время стали появляться сведения, что нередко эта арматура не является оригинальной, очень много на рынке подделок, да и сами производители все чаще поставляют на российский рынок товар не лучшего качества) и значительно дороже арматуры отечественного производства.

В то время как арматура производства завода МЗВА (Россия) ничем не уступает по качеству и техническим характеристикам европейской продукции. Единственным отличием арматуры МЗВА от европейской можно, разве что, назвать не такой броский внешний вид, но это такие мелочи по сравнению с уровнем качества этой арматуры и — что немаловажно — значительно более доступ-

ной ценой. Арматура МЗВА примерно в 1,5–2 раза дешевле, чем аналог иностранного производства. Последнее играет значительную роль в условиях повсеместной организации тендеров на закупку. Еще одним немаловажным фактором является то, что ЗАО «МЗВА» дает гарантию на всю свою продукцию, специалисты завода оперативно решают все вопросы, которые могут возникнуть при эксплуатации их арматуры.

Продукция ЗАО «МЗВА» может служить эталоном высокой надежности и реальной цены за такой уровень качества. Более дорогая арматура обычно отличается только наличием раскрученного европейского бренда. Более дешевая продукция, скорее всего, производится с использованием материалов, на качество которых существенно сэкономили или без необходимого комплекса испытаний, которые гарантируют надежность изделий в эксплуатации.

Таким образом, арматура МЗВА — это продукция, которая представляет собой идеальное сочетание доступной цены и высокого качества, золотой стандарт,

который может служить отправной точкой при оценке предложений других производителей.

ЗАО «МЗВА» уже 13 лет на рынке, из них последние 10 — производит арматуру СИП, компания постоянно наращивает обороты, чувствует себя стабильно и уверенно. Они открыты к предложениям и замечаниям, потому что это позволяет им постоянно совершенствовать свою продукцию. Наши клиенты, которые попробовали использовать арматуру производства МЗВА, продолжают ее покупать, потому что они увидели: это продукция высокого качества, сопоставимого с арматурой производства известных европейских производителей. При производстве арматуры используются современные надежные материалы, передовые конструкторские решения.

Завод предоставляет покупателям возможность посетить производство, где можно своими глазами посмотреть, как изготавливается арматура, задать любые вопросы специалистам завода, увидеть все производственные циклы, включая посещение уникальной открытой лаборатории, где проводятся испытания качества продукции. Эта лаборатория прошла аттестацию на соответствие требованиям стандартов ОАО «ФСК ЕЭС» по проведению испытаний в полном объеме или частично по ГОСТ Р 51155-98, ГОСТ Р 51177-98, ГОСТ 6490-93, ГОСТ 28856-90, ГОСТ Р 52082-2003, МЭК 61284, МЭК 61897, стандарту EN 50483 (CENELEC) и СТО ОАО «ФСК ЕЭС» в части, касающейся линейной арматуры и изоляторов, а также другим стандартам. Вся продукция, выпускаемая ЗАО «МЗВА», также прошла аттестацию и рекомендована для применения на объектах электросетевого комплекса РФ.

Компания «РосЭнергоРесурс» является официальным дилером ЗАО «МЗВА» и поставляет продукцию завода по дилерским ценам по всей территории Сибири и Дальнего Востока. Особо хотелось бы подчеркнуть, что специалисты «РосЭнергоРесурс» всегда следят за тем, чтобы у них на складе сохранялось достаточное количество продукции по всей номенклатуре, отслеживают наличие неумываемого остатка по всем позициям.

«РосЭнергоРесурс» нередко предлагает своим клиентам поставить бесплатно в единичном экземпляре весь спектр арматуры МЗВА, для того чтобы они могли оценить качество продукции. Это практически беспроблемно: обычно после такого «тест-драйва» клиенты начинают заказывать арматуру производства ЗАО «МЗВА».

Попробуйте и вы!

Приглашаем поделиться вашим опытом работы с арматурой от ЗАО «МЗВА» — ждем от вас писем на адрес rer@rernsk.ru



СПРАВКА

3.06.2013 г. предприятие ЗАО «МЗВА» «Чкаловский электромеханический завод» посетила комиссия ОАО «Российские сети», созданная с целью аттестации арматуры для воздушных линий электропередачи до 1 кВ с изолированными проводами (СИП). Аттестация арматуры для СИП проводилась в России впервые. ЗАО «МЗВА» — единственное отечественное предприятие, выпускающее арматуру СИП, и при этом завод успешно конкурирует с европейскими и китайскими производителями.

В основе производства лежат лучшие разработки арматуры для СИП, соответствующие европейским стандартам, требованиям ОАО «Российские сети», а также — ГОСТ.

Квалификационные и периодические испытания проводятся в собственном испытательном центре завода. Центр аккредитован на техническую компетентность, и не имеет аналогов в России по номенклатуре и объему проводимых испытаний. Руководство ЗАО «МЗВА» считает, что наличие испытательного центра — это не роскошь, а объективная необходимость для добросовестного производителя, так как благодаря его наличию они всегда могут быть уверены в качестве выпускаемой продукции. Кроме того, испытательный центр не только позволяет проводить приемочные, квалификационные и типовые испытания. Он также является полигоном для апробации новых разработок, научных исследований, конструкторских решений.

Видеоролик об этом мероприятии вы можете посмотреть на нашем сайте www.rernsk.ru в разделе «Новости»: www.rernsk.ru/news/23.html.



ПОЛИМЕРНЫЕ ИЗОЛЯТОРЫ ОТ ЗАО «ИНСТА» — ПРЕИМУЩЕСТВА БЕЗ НЕДОСТАТКОВ

Еще недавно доля полимерных изоляторов в объеме всего строительства ВЛ составляла не более 2%. Однако сейчас ситуация заметно изменилась: доля полимерной продукции постоянно растет и на данный момент оценивается уже не менее, чем в 15% от общего объема рынка линейной изоляции. Это обусловлено и мировыми тенденциями, и стремительным развитием в последнее время технологий внутри страны, а главное — во многом связано с открытием в 2005 году в России завода по производству полимерных изоляторов третьего поколения ЗАО «ИНСТА».

На заводе «ИНСТА» производятся полимерные изоляторы третьего поколения. Что это значит? Эти изоляторы разработаны с учетом недостатков предыдущих моделей, в них учтены все слабые места, и при этом — использованы имеющиеся преимущества. Одним из главных достоинств полимерных изоляторов третьего поколения является наличие конструктивной защиты узла входа стержня в оконцеватель от проникновения влаги. Обеспечивается это благодаря тому, что защитная оболочка заходит на оконцеватель с высокой степенью адгезии, которая создается особыми условиями вакуума, температурой и давлением в специальных пресс-формах. В результате использования такой технологии изоляторы не имеют ни одного клевого шва, что существенно повышает их надежность при применении на линиях электропередачи.

Другой важной особенностью в технологии изготовления изоляторов третьего поколения на заводе «ИНСТА» является исключение возможности неконтролируемого повреждения стеклопластикового стержня при опрессовании оконцевателей в процессе сборки изолятора.

Принципиальное отличие изоляторов третьего поколения от изоляторов первого и второго поколений заключается

в том, что опрессование оконцевателей производится ДО нанесения на стержень кремнийорганической оболочки, и повреждение стержня, если оно произошло при опрессовании оконцевателей, контролируется визуально и с помощью акустических аппаратов, которыми оснащены опрессовочные агрегаты. Автоматизированный контроль процесса опрессования оконцевателей полностью исключает наличие скрытых дефектов у готовых изоляторов.

ОТК и испытательный центр завода тщательно контролируют качество материалов и комплектующих, процесс производства изоляторов, а также проводят приемосдаточные испытания. Заводской испытательный центр имеет аттестат аккредитации на техническую компетентность. Современное испытательное оборудование и квалифицированный персонал позволяют проводить широчайшую гамму испытаний и проверок изоляторов по ГОСТ 28856-90, ГОСТ Р 51204-98, ГОСТ Р 52082-2003, МЭК 61109, МЭК 61952, МЭК 61466, МЭК 60383.

За семь лет ЗАО «ИНСТА» поставило энергетикам (по России и за рубежом) более 1,2 миллиона изоляторов, и спрос на них продолжает расти. Изоляторы от ЗАО «ИНСТА» легкие, удобные в монтаже, имеют отличные технико-экономические характеристики.

Номенклатура ЗАО «ИНСТА» включает в себя несколько десятков видов линейных подвесных и опорных стержневых полимерных изоляторов. Охарактеризуем некоторые виды:

Новые для российского рынка **линейные опорные стержневые полимерные изоляторы типа ОЛСК на напряжение 10 кВ**. Эти изоляторы представляют собой сплошное изоляционное ребристое тело из композитных материалов, армированное в нижней части стальным фланцем.



Стержневые изоляторы характеризуются «непробиваемостью» при всех видах электрических воздействий (в отличие от штыревых). Это обусловлено толщиной твердой изоляции между проводом и заземленным фланцем — она соизмерима с длинами пути разряда по воздуху и по поверхности, в результате чего ее электрическая прочность несоизмеримо выше прочности воздушного промежутка. Изоляционное тело стержневых изоляторов полностью определяет высокую механическую прочность изоляционного узла.

С использованием изоляторов ОЛСК серийно выпускаются изоляционные конструкции высокой заводской готовности — изолирующие траверсы веерного типа ТВИ, предназначенные для крепления и изоляции защищенных изоляцией проводов типа СИП-3 на промежуточных опорах ВЛ электропередачи переменного тока напряжением 6–10 кВ. В состав изделия входят также оголовки для крепления на опоре и необходимый крепеж. Кроме того, конструкция ТВИ позволяет осуществлять раскатку проводов СИП-3 непосредственно по центральному изолятору, в том числе — проводов крайних фаз с последующей перекладкой и закреплением на крайних изоляторах, без применения раскаточных роликов. Это сокращает время монтажа и уменьшает его стоимость.

Линейные подвесные стержневые полимерные изоляторы с улучшенными характеристиками модификации ИГ разработаны для районов с особой степенью загрязнения и высокой грозовой активностью. Отличаются улучшенными характеристиками, используются на напряжение до 220 кВ.

Линейные подвесные стержневые полимерные изоляторы ЛКГ предназначены для изолированного подерживающего и натяжного крепления грозозащитного троса на ВЛ 110–500 кВ. Изоляторы ЛКГ представля-

ют собой конструкцию, состоящую из линейного полимерного стержневого изолятора с кремнийорганической защитной оболочкой на 70 и 120 кН и разрядных рогов, обеспечивающих создание искрового промежутка, шунтирующего изолятор. Изоляторы ЛКГ предлагается использовать вместо гирлянд стеклянных изоляторов (не менее двух изоляторов в поддерживающем тросовом креплении и не менее четырех в натяжном по пункту 2.5.122 ПУЭ-7) и комплектов разрядных рогов типа РРВ и РРН.

Для повышения надежности линий электропередачи и сокращения затрат на монтаж на предприятии разработана целая гамма изолирующих подвесок и межфазных распорок на напряжение 10–35 кВ. В частности, подвески ИПРД и ИПД обеспечивают двойное резервирование, особенно актуальное при эксплуатации ответственных объектов.

Используя лучшие качества различных материалов, специалистам ЗАО «ИНСТА» удалось создать продукт, который имеет явные преимущества перед фарфоровыми изоляторами типа ПФ и стеклянными типа ПС:

- улучшены влагоразрядные характеристики в условиях загрязнения, благодаря высокой гидрофобности поверхности изоляторов;
- снижена масса и, соответственно, расходы на транспортировку;
- значительно увеличена живучесть при механических (вандалных) воздействиях;
- отсутствует бой при транспортировке;
- снижена трудоемкость монтажа (отсутствует необходимость сборки тяжелых гирлянд);
- значительно меньшая цена относительно гирлянд стеклянных изоляторов, что становится нагляднее с увеличением класса напряжения.

ЗАЖИМЫ НАТЯЖНЫЕ БОЛТОВЫЕ НБ 2-6А И НБ 2-6

Предназначены для крепления алюминиевых, сталеалюминевых, медных и защищенных проводов сечением от 70 до 120 мм² к натяжным изолирующим подвескам анкерных, анкерно-угловых и концевых опор.

Зажим НБ 2-6А имеет корпус и прижимные плашки из алюминиевого сплава.

Зажим НБ 2-6 имеет корпус из сплава стали и прижимные плашки из алюминиевого сплава, что значительно сокращает потери от перемагничивания.

Конструкция не требует применения алюминиевой пластины и не повреждает провода. Требуется снятие изоляции с защищенных проводов в месте наложения зажима.

Изготавливаются по ТУ 3449-001-52819896-2010.

Производство:
ООО ПО «РосЭнергоРесурс»



Зажим НБ 2-6А



Зажим НБ 2-6

ОТПУСК, ОТПУСТИ!

Отпуск — это прекрасное время, никто с этим не поспорит. Мы все его ждем, строим планы, надеемся отдохнуть за весь год, и чтобы потом продолжить работать с новыми силами.

Но, к сожалению, пролетает отпуск практически мгновенно, и внезапно оказывается, что не только малой толики запланированного не успели сделать, но и отдохнуть-то полноценно не получилось. А завтра уже опять вставать по будильнику, и на работе ждут накопившиеся за месяц дела и начальство, рассчитывающее, что вы после отпуска сейчас с двойным энтузиазмом начнете работать.

Очень часто после отпуска люди испытывают апатию и усталость, с трудом входят в рабочий ритм, обычные повседневные дела кажутся неподъемным бременем. У психологов есть даже такой термин — «постотпускной синдром».

Постотпускной синдром появляется из-за стресса, нервного напряжения, связанного с резкой переменой обстановки. И чем больше отпуск от-

личается от обычного режима жизни, тем выше вероятность развития постотпускного синдрома. Согласно статистике в той или степени постотпускной синдром наступает примерно 40% человек.

Как справиться с постотпускным синдромом?

1. Разбивайте отпуск на части — вам будет легче вернуться на работу, если вы будете знать, что у вас еще есть в запасе кусочек отпуска, и не через год, а значительно раньше.

2. Если вы уезжали из города — постарайтесь вернуться за несколько дней до выхода на работу, чтобы акклиматизироваться, адаптироваться после смены часовых поясов, разобраться с домашними делами и настроиться на работу.

3. Постарайтесь подгадать выход из отпуска на середину недели, а не на понедельник. Отработать 2–3 дня значительно проще, чем полноценную трудовую неделю. Таким образом вы сможете войти в рабочий ритм более мягко.

4. Накануне первого рабочего дня ложитесь спать пораньше — чтобы ранний подъем, от которого вы уже отвыкли, не стал совсем уж невыносимым.

5. Настройтесь на приятную встречу с сослуживцами, подготовьте наиболее удачные отпускные фотографии, чтобы рассказать коллегам про отпуск.

6. Побалуйте себя вкусняшками: углеводистая еда способствует выработке гормона счастья — отступите на пару дней от диеты. Особенно эффективно действуют бананы и шоколад.

7. Больше гуляйте, посещайте мероприятия, встречайтесь с друзьями — чем больше в вашей жизни развлечений, тем меньше в ней места для депрессии и апатии.

Надеемся, что наши советы помогут вам максимально безболезненно пережить окончание отпуска и с удовольствием включиться в работу. Если же вам станет совсем грустно, вспомните: не так уж много осталось до длинных новогодних каникул!

