

2 СТР. ЗАВОДАМ ПОРУЧЕНО ОТРАБАТЫВАТЬ ВОПРОСЫ ЗАМЕНЫ ПО В СВЯЗКЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ

3 СТР. В СТОРОНУ ЮЖНУЮ – «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ СУРГУТ» УВЕЛИЧИТ ПОСТАВКИ ГАЗА НА УРАЛ

4 СТР. СПАСИБО, УТТИСТ! – СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК ОТМЕЧАЮТ ТРАНСПОРТНИКИ ОБЩЕСТВА

8 СТР. «ПИНГВИНЫ» НА ТРАССЕ – О РАБОТЕ ВОДИТЕЛЕЙ 1970-Х РАССКАЗЫВАЕТ ВЕТЕРАН ОБЩЕСТВА

КАМАЗ ДЛЯ НАС



В мире

Экспортный коридор

По решению Правительства РФ НОВАТЭК построит газопровод длиной около 1,5 тысячи км и мощностью 40 млрд куб. м в год к Мурманскому СПГ-заводу, который впоследствии будет продан Газпрому. Проект станет снабжаться газом с месторождений полуострова Гыдан. Как подчеркнул на заседании Государственной Думы глава Минэнерго, президентом страны поручено принять законодательные решения о доступе данного проекта к экспорту.



В стране

Каршеринг на метане

«Газпром газомоторное топливо» и служба каршеринга «Делимобиль» запустили в Туле сервис аренды автомобилей на природном газе. Предыдущий опыт партнеров проекта хорошо себя показал с позиции экономической эффективности в Нижегородской области. В Тульской области под использование компримированного природного газа оборудовано более 100 машин. Программа реализуется в рамках проекта «Народное топливо».



В регионе

Цифровизируют сектор

Ростелеком внедрит отечественный программно-аппаратный комплекс «Кедр» для цифровизации ряда промышленных объектов в районах Ханты-Мансийского автономного округа. Комплекс позволит следить за состоянием инфраструктуры и оборудования, перемещением техники, уровнем топлива в баках, а затем передавать сведения специалистам компании-заказчика по защищенным спутниковым каналам связи.

« В 2024 году в ООО «Газпром трансгаз Сургут» поступит 14 экспериментальных машин, которые будут испытываться на объектах Общества »

Год назад на Петербургском международном газовом форуме глава Республики Татарстан Рустам Минниханов продемонстрировал заместителю председателя правления ПАО «Газпром» Виталию Маркелову прототип новой разработки автоконцерна КамАЗ – вахтовый автобус КамАЗ-6250, спроектированный по заказу газовиков. Сегодня экспериментальные образцы этой машины уже сходят с конвейера. Их испытания будут проводиться в условиях производства на базе 23 дочерних обществ, ведущих деятельность в разных климатических зонах страны. Наше предприятие – в числе «пилотов».

Заместитель
главного инженера
по автоматизации
и метрологическому
обеспечению
Сергей Галимуллин



▶ ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Время решать

Уважаемые коллеги!

На прошедшем в Уфе Совете по автоматизации ПАО «Газпром» состоялось обсуждение темы продления ресурса используемых в дочерних обществах систем автоматизации иностранного производства. По предложению профильного департамента, в целях обмена опытом и лучшими практиками, мной был представлен доклад «Об организации в Обществе ремонта приборного парка собственными силами». И это направление нашей деятельности получило высокую оценку, будучи поддержанным в своем дальнейшем развитии.

Причина, по которой мы взяли за такую работу, ясна – с российского рынка ушли многие иностранные производители-бренды. Мы столкнулись с высокой стоимостью ремонтов сторонними организациями, да и высокой стоимостью самих комплектующих. Задача заместить импортные САУ ГПА на отечественные разработки логически вытекала из сложившейся ситуации.

В ООО «Газпром трансгаз Сургут» 60% эксплуатируемых систем агрегатной автоматики иностранного производства. 30% импортных САУ уже не производится. В числе этого оборудования – системы управления газоперекачивающими агрегатами, компрессорными цехами, объектами телемеханизации. И хотя российские заводы уже существенно продвинулись в разработках отечественных аналогов, до полной замены и насыщения рынка необходимым оборудованием требуется время.

В 2019 году руководство нашего Общества предприняло превентивные шаги, обеспечив процесс поддержания средств автоматизации в исправном состоянии путем проведения квалифицированных ремонтов силами специалистов самого предприятия. Так, на базе Инженерно-технического центра несколько лет назад был организован процесс ремонтов импортного оборудования. Впоследствии, как показала практика, потребность в данном виде работкратно возросла, и в 2022 году было принято решение о развитии данного направления. В ИТЦ расширился штат ремонтного бюро, дополнительно были организованы ремонты на базе лаборатории СУМП на Пургазовской промплощадке. Выделили дополнительные лимиты на приобретение материалов, в оперативном порядке сформировали перечни радиокомпонентов и расходников.

На сегодня мы имеем более пятисот единиц восстановленного оборудования: контроллеры, преобразователи, коммуникационно-интерфейсные модули, системы пожарной сигнализации, сервисное оборудование, блоки питания, зарядно-выпрямительные устройства, анализаторы точки росы, дисплеи и многое другое.

Ремонты оборудования производятся и непосредственно на объектах: таковыми, например, стали ремонты и наладка блоков управления одоризатором, САУ АЗС и котельной, станций катодной защиты, КП телемеханики. Было много особо значимых ремонтов, связанных, к примеру, с модулями электростанции «Вяртсиля».

Мы планируем расширение спектра того, что подлежит ремонту (оборудование химико-аналитических лабораторий, газоанализаторы, навигационные и системы катодной защиты). В задачах также создать в каждом филиале по одному рабочему месту для проведения мелкого ремонта своими силами.

ИНФОРМЕР

ДОСТОВЕРНО О ТОМ, ЧТО ВАЖНО СЕЙЧАС



ПРЕСС-ЦЕНТР ГАЗПРОМБАНКА:

«Запущенный в июне сервис «Антифрод», призванный защищать клиентов банка от звонков мошенников с подменой телефонных номеров, заблокировал более 450 тысяч таких вызовов. Впереди запуск новых способов обеспечения безопасности».

ПОДАРОК К ПРАЗДНИКУ

Делегация ООО «Газпром трансгаз Сургут» заняла первое общекомандное место в открытом конкурсе профессионального мастерства слесарей по ремонту автомобилей и водителей, которое проводило ООО «Газпром добыча Ямбург». Всего в этих соревнованиях приняли участие представители шести дочерних обществ ПАО «Газпром».

Конкурс был приурочен ко Дню водителя и юбилею ООО «Газпром добыча Ямбург», и впервые проводился в открытом формате. В состав команды ООО «Газпром трансгаз Сургут» вошли водители УТТиСТ Алексей Галахов, Дмитрий Куц и Радмир Шайхов. По условиям соревнований, участники демонстрировали зна-

ния правил дорожного движения и охраны труда, выполняли фигурное вождение на автомобиле «Газель». В командном зачете наши водители стали лучшими, опередив коллег из ООО «Газпром добыча Ноябрьск» и ООО «Газпром добыча Уренгой». Подробности читайте в следующем номере «Сибирского газовика».



Водители Общества – лидеры конкурса профмастерства

ПРОФСОЮЗНЫЙ ПОДХОД

Особенности профсоюзной мотивации и специфику делового социального общения изучали в начале октября на выездном семинаре-совещании в Казани председатели первичных профсоюзных организаций ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз».

Помимо образовательного блока, за который отвечали преподаватели Казанского учебно-исследовательского центра профсоюзов, в программу масштабного мероприятия вошли круглые столы с коллегами из профсоюзов нефтегазовой отрасли. Несмотря на то, что многие председатели наших первичек имеют большой опыт работы, на семинаре открыли для себя немало нового.

– Казалось бы, я не первый год активно занимаюсь профсоюзной деятельностью и должна бы знать все о мотивации. Но когда мы обсуждали эту тему на лекции, оказалось, что ее детальное изучение позволяет лучше разобраться в своей работе и определить новые

качественные методы работы в коллективе, – поделилась впечатлениями Татьяна Питык, председатель ППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз – Администрация». – И, конечно, познавательным стало общение с Татьяной Сапельниковой, председателем профсоюзной организации «Луганскгаза», рассказавшей о том, в каких тяжелых условиях им приходится решать вопросы социальной сферы, организации труда и множество других, не связанных с производством.

Председатель ППО Ново-Уренгойского ЛПУ Игорь Попов отметил пользу всех участвующих лекций и обсуждений, состоявшихся в рамках семинара-совещания:

– Любопытно было рассматривать язык делового социального общения, оценивать, насколько качественно я могу выстраивать диалоги. Актуально звучала тема информационного пространства в профсоюзе и характеристика современных моделей социального партнерства. Ну и, безусловно, важно ознаком-

ление с последними изменениями трудового законодательства и практикой их применения.

В рамках семинара также состоялось заседание профсоюзного комитета, где председатель ОППО «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» Владимир Клишин поднял вопрос о вступлении в переговоры по вопросу продления действия Генерального коллективного договора ПАО «Газпром» и его дочерних обществ на 2025–2027 годы.

– При складывающейся экономической ситуации в стране это станет важным решением, направленным на сохранение социально-трудовой стабильности в коллективах, – подчеркнул Владимир Васильевич. – Предлагаю обратиться в «Газпром профсоюз» с инициативой рассмотреть возможность продления Генерального коллективного договора ПАО «Газпром» и его дочерних обществ на предстоящие 2025–2027 годы в установленном порядке.

Коллеги единогласно его поддержали.

В СВЯЗКЕ С ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ

Отечественным разработчикам необходимо вплотную взаимодействовать с эксплуатантами – такова основная мысль совещания ПАО «Газпром», в котором приняли участие специалисты нашего Общества, по вопросам перехода значимых объектов критической информационной инфраструктуры (в том числе в составе программно-аппаратных комплексов) на российское программное обеспечение.

Задача исполняется в рамках подписанного президентом страны указа № 166 «О мерах по обеспечению технологической независимости и безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», согласно которому госорганам запрещается использование иностранного ПО на подобных объектах с 1 января 2025 года.

В ООО «Газпром трансгаз Сургут» эксплуатируется более 300 основных систем автоматического управления. Наибольшая их часть классифицируется как АСУТП критической информационной инфраструктуры и попадает под действие специального закона Ф3-187 о безопасности. К надежности данных систем

предъявляются особые требования. В ближайшие годы основной задачей нашего Общества, как и других, в этом направлении станет кратное увеличение в информационных системах доли российского софта.

Участники профильного совещания подробно рассмотрели схему организации работ по реконструкции АСУ ТП для обеспечения технологической независимости проектов 2023 года и планы их реализации на 2024 год. По предложению дочерних обществ разработчикам российских систем автоматизации профильным департаментом Газпрома было рекомендовано организовать тесное взаимодействие с эксплуатацией, включая обучение, при пусконаладочных испытаниях оборудования.

В задачах – обеспечить полную интеграцию программных продуктов в оборудование, проведение оперативных корректировок, испытаний поставляемых систем непосредственно в заводских условиях. Важнейшим пунктом исполнения решений станет и сдача объектов в защищенном виде с реализацией всех профилей информационной безопасности.

ГОД КУЛЬТУРЫ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Мы попросили руководителей филиалов поделиться тем, как они мотивируют свой коллектив к безопасным работам.



Владимир Смирнов,
начальник Богандинского
ЛПУ:

– О необходимости неукоснительного соблюдения правил ОТиПБ можно говорить и писать много, но ведь нужно, чтобы люди не относились к ним как к некоей формальности. Наша цель – сделать так, чтобы обеспечение личной безопасности, сохранение жизни и здоровья окружающих, недопущение аварий на производстве стало внутренней потребностью каждого работника. И я считаю, что лучший способ добиться такого результата, – это личный пример руководителя. Поэтому своей задачей вижу показывать пример ответственного и неравнодушного отношения к требованиям охраны труда и производственной безопасности.

ДОБАВИМ ГАЗУ НА УРАЛ

ООО «Газпром трансгаз Сургут» усиливает свое участие в обеспечении газом Уральского региона. В связи с начавшимися поставками газа в Казахстан газотранспортные мощности наших южных коллег – екатеринбургского «трансгаза» – будут частично переориентированы на экспортное направление, в то время как обязанность закрывать потребности Челябинской и Свердловской областей во многом ложится на нас. Уже этой зимой нам предстоит увеличить поставки топлива по коридору «Уренгой – Челябинск» до 160 млн куб. м в сутки. Чтобы выполнить эту задачу, необходимо как следует подготовить магистраль, в срок завершив все ранее начатые ремонтные работы.

ОЗП. ЗВУЧИТ ОТВЕТСТВЕННО

Готовность предприятия к работе в условиях наступающей зимы, а также предстоящего увеличения объемов транспортировки газа на Урал стала главной темой октябрьского Совета руководителей Общества. Этому предшествовала масштабная подготовительная работа, проходившая во всех филиалах и занявшая весь летний период – на линейной части и промплощадках проводились текущие и капитальные ремонты, регламентное обслуживание оборудования, диагностические обследования и экспертиза промышленной безопасности. И сегодня можно с уверенностью сказать: планируемое повышение нагрузки мы встретим во всеоружии.

– В рамках летних остановочных комплексов, согласно приказу ПАО «Газпром» о подготовке объектов к ОЗП, нами выполнен большой объем мероприятий по таким направлениям, как оборудование КС, автоматизация технологических процессов, метрологическое обеспечение, газовое хозяйство предприятия, энергетика, автомобильный транспорт и спецтехника, – отметил в своем выступлении главный инженер – первый заместитель генерального директора Михаил Карнауков.

Так, одной из приоритетных целей нашего предприятия стало выполнение комплексного плана-графика диагностических и ремонтных работ на объектах магистрали. На момент проведения Совета львиная доля запланированных мероприятий была уже реализована. К ним относятся устранение дефектных участков и замена крановых узлов на линейной части магистральных газопроводов, проведение внутритрубной дефектоскопии, техобслуживание и ремонт оборудования газораспределительных и компрессорных станций. В том числе проведение таких крупных работ, как КРТТ – капитальный ремонт технологических трубопроводов, которые мы в этом году выполняем полностью хозяйственным способом.

Как констатировал Михаил Юрьевич, в этом году мы своими силами выполнили много работ, которые непосредственно влияют на безопасность газотранспортной системы. В их числе – выявление и устранение 170 потенциально опасных дефектов на линейной части и семнадцати на технологических трубопроводах, замена более двух километров магистральной трубы, более 120 единиц запорно-регулирующей арматуры, более 370 соединительных деталей, обследование более 500 тройников и прямых врезок.

БЕЗ ОТСТАВАНИЙ ОТ ГРАФИКА

Своевременно, с соблюдением намеченных сроков проходили остановочные комплексы на промплощадках. Во время проведения Совета руководителей как раз завершалось выполнение программы планово-предупредительных работ на компрессорных цехах, а капитальные ремонты технологических трубопроводов на КС-5 «Южно-Балыкская» и КС-9 «Тобольская» вышли на этап гидроиспытаний.

В течение летнего периода на компрессорных станциях Общества реализовывалась программа капитального ремон-



Участники Совета рассмотрели готовность филиалов к зиме, обсудили проблемные вопросы



Олег Ваховский и Михаил Карнауков указали на необходимость скорейшего завершения текущих ремонтов

Олег Ваховский: «Чтобы в полной мере обеспечить возрастающие объемы поставок газа на Урал, мы должны устранить имеющиеся ограничения по рабочему давлению в системе магистральных газопроводов»

та блоков редуцирования газа, в рамках которой до конца года должно быть отремонтировано четыре БРГ и заново смонтировано две УПИГ (установки подготовки импульсного газа); также велась работа по обновлению и повышению надежности маслосистем агрегатов и складов масел.

В полном объеме выполнены мероприятия по подготовке к зиме оборудования систем автоматизации и телемеханики, метрологического обеспечения, а также энергетических объектов, включая электрооборудование, резервные электростанции, котельные и инженерные сети.

В рабочем порядке реализуется инвестиционная программа Общества по вводу новых объектов, в числе которых газораспределительная станция «Горноправдинск» с комплексом инженерно-технических средств охраны в Самсоновском ЛПУ, малосемейное общежитие на КС-4 Сургутского ЛПУ, благоустройство жилого поселка Южно-Балыкского ЛПУ. Выполнение программы по итогам года предстоит в полном объеме.

Подготовлены к эксплуатации в условиях зимы автомобильный транспорт, здания и сооружения, социальные объекты предприятия. Работники обеспечены необходимым инструментарием, инвентарем, средствами индивидуальной защиты и спецодеждой.

ПРОШЛИ ПРОВЕРКУ ГОТОВНОСТИ

Логичным итогом всей этой работы стало проведение традиционных выездных комиссий администрации Общества по проверке готовности филиалов к ОЗП, которые проходили с конца августа по начало октября. Лучше всех этот экзамен выдержали Богандинское, Ярковское, Ишимское, Туртасское, Губкинское, Ортъягунское и Сургутское ЛПУ.

Кроме того, этой осенью наше предприятие проверяла комиссия ПАО «Газпром», которую возглавлял начальник управления Департамента 308 Александр Кайдаш. Проверка осуществлялась на объектах Ново-Уренгойского (КС-00, Заполярная), Вынгапуровского (КС-1, ГРС), Ортъягунского ЛПУ, а также Ноябрьского аварийно-восстановительного поезда УАВР и Ноябрьского автотранспортного цеха УТТиСТ.

В ходе ее проведения особое внимание уделялось подготовке оборудования к эксплуатации в суровых климатических условиях и готовности к ликвидации аварийных ситуаций. Проверяющие не только осматривали объекты, но и просили запустить агрегаты на выбор, задавали вопросы сменному персоналу по части эксплуатации, а также провели пять контрольных противоаварийных тренировок, две из которых прошли на КС-2 «Ортъягунская», а остальные три – на Ново-Уренгойской промплощадке, КС «Заполярная» и КС-1 «Вынгапуровская». Наши специалисты с поставленными задачами успешно справились, и по итогам проверки Общество получило положительную оценку комиссии.

ЧЕЛЯБИНСК ПРОСИТ БОЛЬШЕ ГАЗА

Главная новость Совета руководителей, которой мы кратко коснулись в самом начале этой статьи, прозвучала в докладе начальника производственно-диспетчерской службы Дениса Обрезкова и заключалась в том, что согласно распоряжению ПАО «Газпром» наше Общество до февраля следующего года должно осудить увеличить поставки газа на Урал, доведя объемы транспортировки по системе «Уренгой – Челябинск» через КС «Богандинская» до 160 млн кубических метров в сутки (для примера, прошлой зимой там ежесуточно прокачивалось до 140 млн куб. м). Таким образом, самый возрастной и протяженный магистральный газопровод Общества после определенного снижения нагрузки последних лет становится вновь востребованным и перспективным. И причина тому – не только открывшийся экспортный коридор в Казахстан, но и набирающее темпы экономическое развитие Уральского региона, который стал потреблять больше топлива.

Как было отмечено на Совете, в связи с планируемым увеличением поставок газа по магистрали «Уренгой – Челябинск» нам предстоит задействовать часть резервных газоперекачивающих мощностей. В пиковых режимах среднее количество одновременно работающих газоперекачивающих агрегатов будет увеличено с 90 до 116, при этом наибольшая нагрузка ляжет на Пуртазовскую, Губкинскую, Ортъягунскую и Ярковскую компрессорные станции. В этой связи принципиально важными становятся вопросы организации своевременного ремонта двигателей и поддержания необходимого резерва агрегатов.

– И конечно же, чтобы обеспечить заданные объемы транспортировки, нам необходимо до конца года завершить все работы, от которых напрямую зависит обеспечение пропускной способности системы магистральных газопроводов, – подчеркнул Михаил Карнауков. – Это прежде всего устранение дефектов по результатам ВТД на участке 135–167 км нитки «СРТО – Омск», капитальный ремонт участка 1269–1297 км МГ «Уренгой–Челябинск», а также комплекс КРТТ на КС-5 и КС-9.

Как отметил генеральный директор ООО «Газпром трансгаз Сургут» Олег Ваховский, мы должны полностью устранить имеющиеся ограничения по рабочему давлению, транспорт газа на всех участках магистрали должен быть выведен на проектные значения.

Магистральный газопровод «Уренгой – Челябинск» становится все более востребованным не только на Урале – наши местные потребители Тюменской области тоже в последнее время стали потреблять больше газа. Это прежде всего сургутские ГРЭС-1 и ГРЭС-2 (до 40 млн куб. м/сутки), тюменские ТЭЦ-1 и ТЭЦ-2 (до 19 млн куб. м/сутки), тобольская ТЭЦ, а также развивающийся жилой сектор городов и поселков, расположенных вдоль магистрали. Кроме того, в зимний период порядка 40 млн куб. метров ежесуточно мы транспортируем в восточном направлении, в систему ООО «Газпром трансгаз Томск».



КС-2 «Ортъягунская». Этой зимой с увеличением объемов транспортировки по магистрали «Уренгой – Челябинск» она окажется в числе станций, на которые ляжет наибольшая нагрузка

НАЗАД ПЯТЬСОТ, ПЯТЬСОТ ВПЕРЕД

ВОДИТЕЛИ ОБЩЕСТВА ОТМЕЧАЮТ СВОЙ ПРАЗДНИК

Среди представителей множества специальностей газотранспортного производства нет-нет да и возникнет жаркая полемика о том, какую из них можно назвать самой важной и определяющей для всей отрасли. На почетную пальму первенства в этом смысле совершенно справедливо претендуют специалисты ряда ключевых профессий Газпрома, чей вклад в общее дело невозможно переоценить. К их числу по праву относятся и водители, в эти октябрьские дни отмечающие свой профессиональный праздник.

НАШИ ТРАНСПОРТНЫЕ ИСТОКИ

Для представителей этой уважаемой профессии нынешний год – юбилейный, ведь Сургутскому автотранспортному цеху (САТЦ) Управления технологического транспорта и специальной техники (УТТиСТ) в феврале исполнилось сорок пять лет. Однако к этой внушительной цифре можно смело прибавлять еще пару лет, потому что изначально автотранспортный филиал ООО «Газпром трансгаз Сургут» был организован на базе КАВТ – конторы автомобильного и водного транспорта, которая возникла в Сургуте даже раньше самого предприятия. То есть Сургуттрансгаза как такового еще не было, а водители уже трудились на благо его будущей газотранспортной славы.

Вот как об этом вспоминает первый руководитель автотранспортного предприятия сургутского трансгаза Владимир Гладун: «Помню,



Валентин Шаповал,
начальник Управления
технологического
транспорта
и специальной техники:

– Все наши заявки – важные. Для нас не существует второстепенной работы, которую мы могли бы отложить и сделать послезавтра. Мы все и всегда выполняем в срок – в этом наша специфика. Однако если говорить о самых ответственных задачах УТТиСТ последних лет, то это, конечно же, перевозка детей в ДОЦ «Северянка». Это своего рода уникальная операция, при которой были задействованы силы всего Общества. Подбор автобусов, водительского состава, большая работа службы эксплуатации и отдела безопасности дорожного движения, постоянная координация с представителями УВД и ГИБДД в Ставропольском, Краснодарском крае – все наши работники показали себя при выполнении этой задачи очень достойно, за что им огромное спасибо!

была колонна Новоаганской конторы и как раз на ее основе решили создать КАВТ. Штаты приходилось собирать с нуля, а подчинялись мы тогда напрямую Тюменгазпрому. Создавалось все под открытым небом, производственной базы, по сути, никакой не существовало, а люди в буквальном смысле постоянно находились в поле. Скоро началась и настоящая работа, транспорт шел рекой: шестидесяти пяти и стогонные тягачи «Фаун»*, погрузочная техника, «Коматсу», «Катерпиллер», трубокладчики, огромные краны «Крупп» и «Либхер».

СЕВЕР НЕ СРАЗУ СТРОИЛСЯ

Собственно, на этих могучих машинах герои-водители тех лет и закладывали производственный базис не только строящихся газопроводов и компрессорных станций, но и, без преувеличения, всего Тюменского



Водителям Общества не привыкать работать в самых экстремальных условиях

Севера. Конечно же, споры в духе «что появилось раньше» изначально обречены на неудачу, однако отрицать тот факт, что именно вклад транспортников имел решающее значение при освоении региона, совершенно бессмысленно. Словно былинные богатыри, они чуть ли не на своих плечах доставляли к месту назначения долгожданное оборудование, когда и дорог-то никаких, по сути, не было – только направления.

Конечно же, сегодняшние водители работают в несравнимо более комфортных условиях, нежели их предшественники: до неузнаваемости изменилась транспортная инфраструктура, появились совершенно фантастические средства связи и прочие технологии, а про комфорт и характеристики современных автомобилей вообще говорить не стоит. Тем не менее профессия водителя по-прежнему считается одной из самых ответственных, опасных и стрессовых. Особенно это касается, конечно же, специалистов, которые трудятся на тралах, грузовиках, экскаваторах, трубокладчиках, а также управляют пассажирскими автобусами, перевоза ежедневно сотни людей.

ЗАЛОГ ОБЩЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ

– Самое главное в нашем деле – дисциплина, – уверен начальник Управления технологического транспорта и специальной техники Валентин Шаповал. – Считаю, что среди всех филиалов ООО «Газпром трансгаз Сургут» водители находятся в особом статусе. Они ежедневно на виду, работают среди других участников дорожного движения, поэтому и вести себя на дороге, и выглядеть наши специалисты всегда должны соответствующим образом. Внешний вид транспорта и самих водителей, эстетика цехов, сооружений, их благоустройство – мы намерены становиться лучше с каждым новым днем. Конечно же, в этом нам способствует руководство предприятия, оказывает всестороннюю поддержку.

По словам начальника УТТиСТ, одна из главных целей Управления сегодня – снижение до минимума количества дорожно-транспортных происшествий в Обществе. В том числе тех, виновниками которых являются сторонние участники движения. Как считает Валентин Шаповал, добиться этого вполне возможно. «Мы всем коллективом внимательно разбираем возникшие ситуации, находим коренную причину каждой аварии, – говорит он. – Водителям нужно ежедневно работать над собой, учиться думать на несколько шагов вперед, чтобы упреждать аварийные ситуации. Моя цель – полностью безаварийная работа филиала, отсутствие нарушений ПДД».

МИЛЛИОНЫ ВЕРСТ ПОД КОЛЕСАМИ

Коллектив в УТТиСТ работает опытный и профессиональный. Как отмечает начальник эксплуатационной службы САТЦ Рустам Токбаев, соотношение молодежи и «стариков» – примерно 50 х 50. «Наши водители – единая команда, где все стоят друг за друга и друг другу помогают, – отмечает он. – Штат периодически обновляется, однако у нас всегда есть чему поучиться и есть кому поучить. Конечно, машины имеют свойство ломаться. Пробег у транспорта большие, износ и амортизация приличная, существует потребность в новой резине и смазочных материалах. Наши водители способны найти выход даже из самой непростой ситуации, однако хочется, чтобы их труд был максимально комфортным».

Управление технологического транспорта и специальной техники славится своими крепкими производственными традициями. Довольно нередки ситуации, когда бок о бок работают несколько поколений одной семьи. Среди трудовых династий УТТиСТ выделяются фамилии Селивановых, Степичевых, Цыбиных, Гизатуллиных, Большаковых, Рябовых, Бровцевых и многих других.



Молодежи, приходящей в УТТиСТ, всегда есть чему и у кого поучиться

В общей сложности на балансе УТТиСТ сегодня находится 1639 единиц техники. Из них автобусы малого, среднего и большого класса – 326, грузовики (от легковых пикапов до большегрузных полуприцепов) – 369, спецтехника – 189, легковые автомобили – 193, дорожно-строительная техника – 189. Обновление парка УТТиСТ происходит ежегодно. Только в этом году в распоряжение транспортников Общества поступило 69 единиц автомобильной техники и 12 – дорожно-строительной. С каждым годом становится все больше автомобильной техники, работающей на компримированном природном газе (КПГ). Сегодня такого транспорта на балансе УТТиСТ насчитывается 577 единиц, что составляет 53,7% автомобильного парка Управления.



Управление становится лучше с каждым годом



Новая техника в распоряжение наших транспортников поступает каждый год



Больше половины автомобилей в Обществе уже работает на природном газе

На сегодняшний день в штате УТТиСТ трудится 2043 работника. За последние несколько лет численность коллектива значительно увеличилась в связи с передачей в подчинение Управления автотранспортных участков ЛПУ Общества. Как отмечает руководство, это позволило более концентрированно и гибко подходить к решению задач по обеспечению техникой огневых комплексов, вывозу детей на детский оздоровительный отдых в ДОЦ «Северянка» и многим другим. В структуру УТТиСТ входит три автотранспортных цеха: Ноябрьский (584 человека), Сургутский (987 человек) и Тюменский (472 человека). УТТиСТ является одним из лидеров Общества по количеству мобилизованных работников – таковых в составе Управления 16 человек.



Начальник службы эксплуатации САТЦ Рустам Токбаев всегда стоит горой за своих водителей

Немало в рядах водительского состава опытных специалистов, проработавших в Управлении двадцать, двадцать пять и даже более лет. Один из них – водитель первой автоколонны Михаил Брынза. В УТТиСТ он трудится уже 31 год и за это время преодолел за рулем порядка полутора миллионов километров. «Урал», МАЗ, «Мерседес» – на этих машинах Михаил Брынза объездил практически всю страну.

УПРАВЛЕНИЕ ТАЛАНТЛИВЫХ ЛЮДЕЙ

Рассказывая о водителях Общества, можно назвать еще не один десяток фамилий тех, кто внес посильный вклад в производственное процветание предприятия. Как считает Ва-



Михаил Брынза проехал за рулем около полутора миллионов километров

«Наши водители – единая команда, где все стоят друг за друга и друг другу помогают. Штат периодически обновляется, однако у нас всегда есть чему поучиться и есть кому поучить»

лентин Шаповал, в герои можно записывать буквально каждого из двух с лишним тысяч работников Управления.

– Все у нас талантливые, все ко двору, – утверждает он. – Своим опытом, подходом к работе каждый из них вносит тот вклад, который в конечном итоге дает результат работы всего филиала. У нас трудятся не только талантливые водители, но и бухгалтеры, специалисты отдела кадров, юристы, слесари, сварщики, медперсонал и представители многих других профессий. Даже те, кто занимается уборкой территории, – тоже очень талантливые люди, потому что умеют сделать так, чтобы всегда было чисто и приятно работать.

Конечно, День водителя – это особый праздник для работников УТТиСТ, для всех его трех автотранспортных цехов и подразделений в филиалах. Большинство специалистов отмечают торжественную дату за рулем – в дальних рейсах или на трассе магистрального газопровода. Ну а те, кто находятся в офисе, тоже делают свое важное дело. «Главное мерило нашей работы – результат, и мы его даем, – резюмирует Валентин Шаповал. – Всегда в срок выполняем поставки, ни на секунду не давая усомниться заказчику в нашей квалификации. Даже в непростой ситуации дефицита запчастей наши водители умеют так эксплуатировать свои машины, чтобы они не ломались, выдерживали все нагрузки. Ну а в случае какого-то форс-мажора их золотые руки и головы способны справиться с любой возникшей проблемой. С праздником вас, дорогие коллеги! И, как говорится, ни гвоздя вам, ни жезла!»

Андрей ОНЧЕВ
Фото: Оксана ПЛАТОНЕНКО

Помимо производственной, УТТиСТ живет богатой культурной и спортивной жизнью. Ежегодно в Управлении проводятся выставки рисунков и поделок на различные тематики, проходят встречи с коллективом с обсуждением вопросов социального характера. Работники УТТиСТ принимают активное участие в спартакиадах Общества и других соревнованиях. В штате филиала трудятся члены сборной предприятия по таким видам спорта, как мини-футбол, волейбол, баскетбол, бильярд, плавание и др. В прошлом году работник УТТиСТ в составе сборной Ханты-Мансийского автономного округа – Югры по баскетболу принял участие в Первой Всероссийской спартакиаде по летним видам спорта, которая проходила в двенадцати регионах страны.

* Рассказ о водителе, который трудился в нашем автотранспортном предприятии буквально с первых дней существования КАВТ и несколько лет отъездил на редком западногерманском трале «Фаун», читайте на последней полосе этого номера газеты.

КАМАЗ для нас

Новый вахтовый автобус КамАЗ-6250, разработанный крупнейшим российским производителем грузовой техники по техническому заданию ПАО «Газпром», выполнен на базе полноприводного шасси с колесной формулой 4x4. Его полная масса – 12,7 тонны, длина – 9,7 метра, дорожный просвет – 39 см. Для обеспечения плавности хода здесь использована подвеска на четырех пневмоэлементах с длиннолистовыми рессорами, телескопическими амортизаторами и стабилизаторами поперечной устойчивости.



Новый вахтовый автобус КамАЗ-6250 на Петербургском международном газовом форуме осенью 2022 года

Машина комплектуется двумя видами двигателей с автоматической шестиступенчатой коробкой передач – дизельным мощностью 310 лошадиных сил и газовым 290 л. с., который, в свою очередь, представлен двумя типами топливных систем – на сжиженном природном газе (КПГ) и сжиженном (СПГ).

Каждая из модификаций автобуса должна превосходно справляться с грунтовыми дорогами, а также уверенно держаться в потоке на трассе. Поскольку эта машина внедорожная, в комплекте прилагается электрическая лебедка и запасное колесо, закрепленное на корме.

Оригинальный автобусный кузов модели 6250 отличается современным дизайном и вместительностью. Внутри салона – 23 комфортабельных пассажирских сиденья с трехточечными ремнями безопасности и откидными пластиковыми столиками. Сверху над ними – индивидуальные светодиодные светильники, встроенные в багажные полки, регулируемые дефлекторы-воздуховоды, USB-разъемы для зарядки телефона с поддержкой технологии Quick Charge и колонки аудиосистемы.

Помимо стандартных багажных полок, в салоне имеются специальные отсеки-короба для складирования вещей и перевозимого оборудования, оснащенные полками, ремнями и сетками для фиксации груза. Автобус оборудован кондиционером и системой отопления.

При этом в линейке есть модификация «северного» исполнения, которая включает усиленный пакет теплоизоляции и дополнительный автономный отопитель мощностью не менее 5 кВт, работающий от отдельного топливного бака.

Виктор Пономарев,
заместитель генерального директора
по общим вопросам:

– КамАЗ-6250 – это, можно сказать, новое поколение вахтовых автобусов, задающих, прежде всего, новый уровень комфорта и культуры производства. Примечательно, что машина создана специально по заказу Газпрома, с учетом потребностей и пожеланий газовиков. Поэтому участвовать в испытаниях такой техники – большая честь для нас. И к этой задаче мы, безусловно, подойдем со всей ответственностью.

Особое внимание при проектировке автобуса уделено средствам безопасности, в их числе ABS, индикация непристегнутого ремня не только на водительском кресле, но и на всех пассажирских, а также автоматические системы обнаружения утечек газа и пожаротушения. Помимо пассажирской компоновки КамАЗ-6250, предполагается также выпуск в том же кузове и на том же шасси мобильных лабораторий, а также автомастерских.

Как уже отмечено выше, в испытаниях новой техники участвует 23 дочерних общества ПАО «Газпром», и одной из этих экспериментальных площадок выбрано ООО «Газпром трансгаз Сургут». В 2024 году в наше Общество поступит 14 экспериментальных машин КамАЗ-6250 – восемь из них будут оснащены газовым двигателем, работающим на КПГ, и шесть дизельных. В 2025 году к ним добавятся еще девять на КПГ. Таким образом, общее количество автобусов будет доведено до 23 единиц.

Следует добавить, что на протяжении уже нескольких лет ООО «Газпром трансгаз Сургут» планомерно обновляет свой автопарк, замещая бензиновые и дизельные автомобили современным газомоторным транспортом – экономичным и экологичным. Так, в течение 2023 года наше Общество должно приобрести в общей сложности 62 единицы новой газомоторной техники, в планах на следующий год – 61 машина. Речь идет о самых разных видах транспорта, включая пассажирские автобусы, бортовые грузовики, самосвалы, тягачи и фургоны, легковые автомобили и передвижные лаборатории.



Самый волнующий момент презентации нового вахтового КамАЗа, разработанного по заказу ПАО «Газпром», вы можете посмотреть в формате видео

Дмитрий КАРЕЛИН
Фото и видео: Олег ЕРМОЛАЕВ

ПРИЗВАНИЕ МЫСЛИТЬ И СОЗДАВАТЬ

Говорят, что первыми инженерами в истории были инженеры-механики. Именно так можно назвать тех умельцев, которые изобрели и сконструировали колесо, простейший подъемный механизм, ткацкий станок, мельницу, часы, велосипед и т.д. Неудивительно, что с развитием технического прогресса люди такого склада становились все более востребованными. Сегодня без инженеров-механиков не обходится ни одно производство, они задействованы везде, где используются машины и механизмы, – в металлургии, машиностроении, энергетике, легкой и пищевой промышленности. Конечно же, трудятся эти специалисты и на нашем предприятии. Причем 30 октября они отметят свой профессиональный праздник.

КТО ПРИЧАСТЕН? ДА ПОЧТИ ВСЕ!

Как известно, в структуре ООО «Газпром трансгаз Сургут» существует производственный отдел главного механика, который возглавляет главный механик Общества – Сергей Баканов. К нему-то мы и обратились в преддверии Дня инженера-механика, отмечаемого на следующей неделе, с просьбой рассказать о том, чем занимаются на нашем предприятии специалисты данного профиля. Сергей Александрович с первых же слов дал понять – приближающаяся праздничная дата имеет отношение не только к сотрудникам его отдела, но и ко многим техническим работникам нашего предприятия.

– Знаете вы или нет, но большинство инженеров, работающих в Обществе, – как раз именно инженеры-механики. Эти специалисты работают и в ГКС, и в ЛЭС, и в ЭВС, на транспорте, да и вообще в каждом филиале – везде, где эксплуатируется технологическое оборудование, представленное теми или иными механическими средствами. Пользуясь случаем, поздравляю наших коллег с праздником! А вообще, по большому счету, любой человек, пусть даже не имеющий технического образования, но который так или иначе соприкасается с техникой, ухаживает за ней, обслуживает ее, осуществляет посильный ремонт, стараясь сделать так, чтобы она служила как можно дольше, тоже в какой-то мере инженер-механик. Потому что это именно то главное, в чем заключается наша работа, – отметил он.

В широком смысле слова инженер-механик, по словам Сергея Баканова, – это универсальный специалист, который занимается буквально всем, что связано с механическим оборудованием, начиная от его проектирования, разработки, изготовления и заканчивая внедрением и дальнейшим использованием.

– В газотранспортном деле, конечно, своя специфика, – продолжает Сергей Александрович. – Здесь мы занимаемся созданием правильных, безопасных условий эксплуатации технологического оборудования, его обслуживанием, диагностикой и ремонтом, организуем и проводим экспертизу промышленной безопасности, контролируем соблюдение

сроков, планомерную замену тех узлов и механизмов, которые выработали свой ресурс. И делаем это каждый на своем участке производства. Сферы ответственности в части эксплуатации, обслуживания и ремонта у нас четко поделены между отделами, службами и филиалами.

ОТ ПОДЪЕМНОГО КРАНА ДО ДРЕЛИ

Что касается непосредственно отдела главного механика, то его компетенция – это сосуды, работающие под давлением (пылеуловители, скрубберы, фильтры-сепараторы и др.), стационарные грузоподъемные механизмы (цеховые кран-балки, мостовые краны, монорельсы и т.д.), системы вентиляции и кондиционирования рабочих помещений, станки производственных мастерских, оборудование автостоянок, а также многочисленные средства так называемой малой механизации, включая шлифовальные машинки, дрели и гайковерты, которыми пользуются наши специалисты-ремонтники. То есть оборудование очень разное, и его на нашем большом предприятии, конечно же, очень много. Взять те же грузоподъемные механизмы – их более 400 единиц. В их числе не только кран-балки, но и огромные козловые краны, с помощью которых разгружаются вагоны на базах УМТСиК в Сургуте и Тюмени, а также все имеющиеся в Обществе грузовые и пассажирские лифты. И даже механизированная сцена в концертном зале Центра культуры и досуга «Камертон» – это тоже подъемный механизм.

Парк механического оборудования Общества не только периодически обновляется, но и пополняется принципиально новыми устройствами, которых раньше у нас не было. Так, например, не так давно в распоряжение наших специалистов поступили две инновационные компрессорные установки, предназначенные для заправки автомобильного транспорта природным газом, отбираемым напрямую из технологических газопроводов. И, конечно, в их установке, подключении, а сейчас и эксплуатации принимали и принимают активное участие наши инженеры-механики. И вообще, за то, что все у нас исправно работает, крутится и вертится, а агрегаты безостановочно качают газ, надо сказать большое спасибо в первую очередь им – инженерам-механикам, представляющим самые разные производственные отделы и службы предприятия.



Отдел главного механика (слева направо): Виктор Помаржанский, Сергей Баканов, Николай Кондаков, Сергей Дедикаев

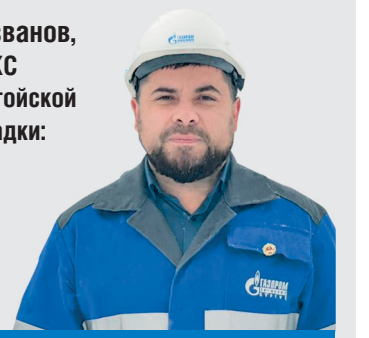
КОГДА МЕХАНИК – ЭТО ПРИЗВАНИЕ

Отдел главного механика работает в тесной связке с другими производственными отделами и службами филиалов – это газокompрессорные и линейно-эксплуатационные службы, службы энерговодоснабжения, автоматизации и метрологического обеспечения, хозяйственные участки ЛПУ и автотранспортные цеха УТТиСТ, различные подразделения УАВР, УМТСиК и УЭЗС. И здесь, на местах, его незаменимыми помощниками являются те же самые инженеры-механики, которые непосредственно эксплуатируют подведомственное оборудование. Раиль Ризванов, инженер газокompрессорной службы КС-00 Ново-Уренгойского ЛПУ, – один из них.

Раиль родом из Башкирии, но с раннего детства проживает в Новом Уренгое и считает его для себя родным. Родители Раиля здесь с 1982 года и фактически создавали этот город. Папа – строитель, мама – бухгалтер. Раиля же с детства интересовала техника и различные механизмы – все то, что можно разобрать и собрать своими руками. Поэтому, еще учась в школе, решил, что станет инженером-механиком и будет работать именно в газовой промышленности. «А где же еще, если я вырос в столице газиков?» – шутит он.

После одиннадцатого класса поступил в Тюменский нефтегазовый университет по специальности «Сервис транспортно-технологических машин и оборудования нефтегазодобычи». Свой трудовой путь начинал в газодобывающей структуре, где работал мастером участка по эксплуатации технологического транспорта. Затем уехал на Большую землю, трудился слесарем по ремонту газопроводов, механиком в УАВР ООО «Газпром трансгаз Уфа».

Раиль Ризванов,
инженер ГКС
Ново-Уренгойской
промплощадки:



«Профессия инженера-механика – идеальный выбор для тех, кто действительно неравнодушен к технике»

Но Север его так и не отпустил, и в 2016 году он вернулся в Уренгой и трудоустроился в ООО «Газпром трансгаз Сургут», в Ново-Уренгойское ЛПУ.

Здесь Раиль, что называется, в полной мере нашел себя, поскольку ему поручили ответственное, масштабное и интересное для него дело – обеспечивать работу производственного отдела главного механика в самом крупном линейном производственном управлении Общества. То есть сосуды, работающие под давлением, всех трех промплощадок, имеющиеся здесь грузоподъемные механизмы, системы вентиляции, станочное оборудование, малая механизация, включая мобильные дизель-генераторы, снегоуборщики, мотококосы и весь электроинструмент – все под его контролем. Помимо того, он тесно взаимодействует с техническим отделом, для которого формирует информацию по филиалу и направляет консолидированную отчетность, проводит внутренние аудиты и участвует в работе с комиссиями по ОЗП и АПК.

– Работы много, но она разнообразная, поэтому рутинной ее не назовешь, – говорит Раиль Ризванов. – Даже в части оборудования – посмотрите, сколько его у нас, причем оно самое разное. И в каждом устройстве я обязан разбираться как механик – знать, как и что устроено, как работает, каким нормам и правилам эксплуатации подлжит. То есть должен быть экспертом касательно всего, начиная от ручной шлифовальной машинки и заканчивая 20-тонным мостовым краном, одинаково хорошо разбираться в устройстве бытового кондиционера и пылеуловителя в компрессорном цехе. И поверьте, это интересно. По крайней мере человеку, неравнодушному к оборудованию, обеспечивающему непрерывный технологический процесс на объектах транспорта газа.

Любопытно, что традицию отмечать День инженера-механика в нашей стране заложили военные: в 1996 году вышел приказ главнокомандующего военно-морским флотом РФ об учреждении этого праздника – изначально именно для флотских специалистов. И вообще, исторически сложилось так, что развитие данной инженерной специальности в России было связано именно с морским делом. В 1854 году Александром Меншиковым, сподвижником Петра I, при российском императорском флоте был образован первый корпус корабельных инженеров-механиков, профессиональная подготовка которых была налажена в Кронштадте, в техническом училище морского ведомства. В наше время инженерами-механиками называют специалистов с высшим техническим образованием в области проектирования, конструирования и эксплуатации технологического оборудования, занятых в самых разных сферах промышленности.



Грузоподъемные механизмы – один из видов технологического оборудования, за которые отвечает отдел главного механика

Зов павших

В Крымском районе Краснодарского края завершилась ежегодная патриотическая акция «Вахта памяти – 2023. Битва за Кавказ», участие в которой приняли более ста газовиков из 42 дочерних предприятий ПАО «Газпром», в том числе нашего. Организаторами мероприятия выступили межрегиональная профсоюзная организация «Газпром профсоюз» и ООО «Газпром трансгаз Краснодар».

На протяжении пяти дней газовики проводили поисковые работы на горном участке в Крымском районе, где в 1943-м шли ожесточенные бои, – здесь проходила так называемая «Голубая линия», сложнейшая система немецких укреплений с невероятно тяжелыми условиями ее прорыва. Несмотря на то, что с момента окончания войны прошло почти 80 лет, работы тут ведутся до сих пор, и каждый раз поисковики находят множество реликвий и останков советских воинов.

Наше предприятие представляли два сотрудника – ведущий инженер службы строительного контроля ИТЦ Роман Романенко и инженер САиМО Богандинского ЛПУ Максим Пахвицевич. У обоих за плечами немалый опыт в подобном рода раскопках.

– Жили в палаточном лагере, – вспоминает Романенко. – Все дни вахты были распланы буквально по минутам. Участников разделили на небольшие отряды, за каждым из которых закрепили поисковика из местного движения «Кубанский рубеж К-95» – ребят, физически подготовленных, опытных, хорошо разбирающихся в своем деле. Но даже несмотря на это, проводить раскопки всем оказалось непросто, ввиду того что работали в условиях скалистой местности с ее монолитным и особо прочным грунтом. И поскольку вся земля здесь буквально усеяна пулями, гильзами, осколками и снарядами, металлоискатели звенели не переставая.

Основным подходом в поиске стала скрупулезность. Когда кто-то обнаруживал человеческие останки, другие члены отряда оставляли свои дела и спешили на помощь коллеге, так начинались прицельные раскопки. Помимо останков, следовало не проглядеть важное – медальоны, по которым, если они читаемы, можно идентифицировать солдата. Таким образом, прошедшая вахта позволила поднять останки шестнадцати бойцов. А еще извлечь из земли десятки элементов оружия советского и немецкого образца, боеприпасы, предметы быта и личные вещи воинов.

– Мне особо запомнилась одна из находок, – делится далее Роман. – Наткнулись на останки солдата, а при нем нашли медицинские шины, которые были сплетены из сталистой проволоки. То есть бойцу оказали первую медицинскую помощь. Но его ноги были перебиты выше колен, а для тех времен это ранение считалось смертельным. Что тронуло до глубины души, так это люди, оказавшие солдату помощь, – знали ведь, что человек умирает, но все равно не бросили, зафиксировали травмы и волокли с поля боя.

По поводу «поля боя» – неудивительно, что в этих местах раскопки до сих пор связаны с неразрешившимися боеприпасами времен Великой Отечественной. Вот и в нынешнюю вахту ее участники наткнулись на такие опасные находки. Когда обнаруживали – как и положено, вызывали специалистов, а уже те аккуратно извлекали опасные предметы и передавали военным для дальнейшей утилизации.

Инженер по автоматизированным системам управления производством Службы автоматизации и метрологического обеспечения Богандинского ЛПУ Максим Пахвицевич, как и Роман, не в первый раз принял участие в поисковых мероприятиях. И хоть каждый новый поход для него не похож на предыдущий, цель перед собой ставил везде одну: ответственно подходить к делу.



Эхо войны. Гильзы от немецкой винтовки «Mauser»



Страшные находки поисковиков: хвостовики от немецких мин



Роман Романенко и Максим Пахвицевич – постоянные участники поисковых экспедиций

Во время проведения вахты в лагере поисковиков побывали учащиеся школы Крымского района. Школьники увидели, как ведутся раскопки, и узнали от газовиков о событиях Великой Отечественной войны, которые происходили на этой территории.

Председатель объединенной первичной профсоюзной организации «Газпром трансгаз Сургут профсоюз» Владимир Клишин поделился планами на будущее, касающимися патриотического воспитания молодежи в Обществе.

– Думаем, в следующем году уже здесь, в Сургуте, провести слет «Родина в твоём

сердце». Соберем представителей всех филиалов и по итогам выявим лучших, которые впоследствии представят наше предприятие на военно-патриотическом молодежном слете «Газпром профсоюза».

«Вахта памяти – 2023» завершилась, а работа специалистов только началась. Теперь предстоит идентифицировать каждого поднятого бойца, найти родственников павших и торжественно перезахоронить останки воинов.

Ольга СЛЕПОВА

Фото: Роман РОМАНЕНКО и Максим ПАХВИЦЕВИЧ

ГЛАВНОЕ – СДЕЛАТЬ ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Какие преимущества при поступлении в вуз есть у тех, кто намерен стать целевым студентом Общества? Какие направления сегодня востребованы на предприятии? Гарантировано ли выпускникам трудоустройство? На эти и другие вопросы родителей учащихся «Газпром-класса» во время неформальной встречи ответили заместитель генерального директора ООО «Газпром трансгаз Сургут» Дмитрий Таранов и начальник отдела кадров и трудовых отношений Алексей Половников.

Они рассказали, что ряд выпускников прошлых лет профильного класса стали целевыми студентами и получают высшее образование по направлениям, которые всегда востребованы в Обществе. Это «Нефтегазовое дело», «Автоматизация технологических процессов и производств», «Энергетика и электрификация», «Стандартизация и метрология», «Технологические машины и оборудование».

И будущим выпускникам «Газпром-класса» можно уже сейчас определяться со специальностью и рассматривать возможность обучения в опорных вузах и вузах-партнерах ПАО «Газпром», где можно получить образование по целевой квоте. В перечень входят восемнадцать высших учебных заведений, среди них Московский государственный универ-

Преимущества целевого обучения очевидны: поступая в вуз по квоте, абитуриент гарантированно получает бюджетное место, а по окончании вуза его опять же гарантированно ждет работа

ситет имени М.В. Ломоносова, Санкт-Петербургский горный университет, Московский государственный технический университет имени Н.Э. Баумана, Российский государственный университет нефти и газа (национальный исследовательский университет) имени И.М. Губкина, Национальный исследовательский Томский политехнический университет. Словом, выбор чрезвычайно широк. Особое внимание Дмитрий Таранов посоветовал также обратить на Тюменский индустриальный университет, с которым ООО «Газпром трансгаз Сургут» тесно сотрудничает уже не первый год.

Преимущества целевого обучения очевидны: поступая в вуз по квоте, абитуриент гарантированно получает бюджетное место. А за хорошую учебу – ежемесячную дополнитель-

ную стипендию от Общества в размере трех тысяч рублей. Отличники же могут рассчитывать на поощрение в пять тысяч. И главное, на протяжении всего обучения студенты имеют возможность проходить производственную оплачиваемую практику на предприятии. По окончании вуза их опять же гарантированно ждет работа.

– Как правило, сначала мы принимаем выпускников на рабочие специальности, – рассказал заместитель генерального директора. – Это позволяет в течение первого года работы на предприятии приобрести неплохой производственный опыт и на практике изучить тонкости технологических процессов.

Согласно постановлению Правительства РФ «О целевом обучении по образовательным программам среднего профессионального и высшего образования», подписанному в 2020 году, все молодые специалисты, получившие высшее профессиональное образование по целевой квоте, должны отработать три года на предприятии, направившем их на учебу. Стоит отметить, что специалисты отдела кадров и трудовых отношений Общества постоянно проводят серьезную аналитическую работу, собирая в филиалах информацию о том, кто в ближайшие четыре года планирует уйти на заслуженный отдых и в каких специалистах возникнет потребность у компании. Так что для будущих выпускников «Газпром-класса», отдавших предпочтение целевому обучению, в ООО «Газпром трансгаз Сургут» всегда найдется интересная и перспективная работа.

Светлана СЕВАСТЬЯНОВА
Фото: Оксана ПЛАТОНЕНКО



Дмитрий Таранов и Алексей Половников ответили на все заданные вопросы



Родителей учеников интересовали перспективы трудоустройства их детей

«ФАУНЫ» СИБИРСКИХ ШИРОТ

Освоение Тюменского Севера – тема глубокая и очень многоплановая. Одну из главных ролей в этом трудовом подвиге сыграли транспортники: речники и водители спецтехники, большегрузных автомобилей. Работать им приходилось в совершенно невообразимых условиях – зачастую при полном отсутствии дорог, по снегам, болотам и непроходимым топям они везли к месту строительства газопроводов, буровых и КС многотонное оборудование. Одним из таких «покорителей Севера» был и Анатолий Берсенов.

ПО ОТЦОВСКИМ СТОПАМ

Родился наш герой в Сургуте, в 1955 году. По примеру отца, который считался одним из лучших трактористов сургутской механизированной тракторной станции (МТС), он также с юности связал свою судьбу с техникой. Сначала по распределению местного Горисполкома отучился на автослесаря, а чуть позже, уже по линии военкомата, получил удостоверение водителя третьего класса. Интересно, что в автошколе пришлось ехать в Тобольск – в Сургуте тогда права получить было попросту негде. Соответственно, в армии Анатолий Берсенов служил и работал по своему профилю – полтора года на седельном тягаче с полуприцепом перевозил топливо в одной из ракетных частей Красноярского края.

ИЗ САПОГ В КОНТОРУ

Сразу же после службы, по совету собственного дяди, он устроился работать в КАВТ – контору автомобильного и водного транспорта. Шел январь 1976 года. «Хотя я и был «салагой» с правами третьего класса, меня сразу взяли, – вспоминает Анатолий Берсенов. – Помню, за меня поручился один из коммунистов КАВТ, Евгений Некрасов. Сургуттрансгаз тогда еще не было и в помине, а контора наша относилась к ВПО «Тюменгазпром», мы даже зарплату в Тюмени получали. Работы было много: и для строителей технику возили (когда закрывался «зимник»), и для газовиков, и для нефтяников. Например, наши водители участвовали в строительстве водовода на Старую Федоровку, доставляли туда экскаваторы и бульдозеры».

МЕЧТЫ СБЫВАЮТСЯ

Интересно, что в армии Анатолий Берсенов служил вместе с другом Владимиром Морозовым, и оба они после демобилизации оказались в КАВТ. «Однажды во время службы Володя увидел, как «Ураган» (военный МАЗ-537 с тралом. – Прим. ред.) тащит ракету, – рассказывает наш герой. – Он выскочил из кабины и кричит: «Смотри, какая машина!» Я ему говорю, приезжай к нам на Север, у нас таких много. Самое смешное, что он потом до пенсии на этих самых «Ураганах» и откатал – наездился на всю жизнь». Что касается самого Анатолия Берсенова, то буквально с первых же дней своей работы в КАВТ он столкнулся еще с одной удивительной машиной, которую с полным правом можно назвать вторым главным героем нашего материала.

ВЕРНЫЙ ДРУГ С АКЦЕНТОМ

Речь о западногерманском седельном тягаче «Фаун» (FAUN-WERKE) – довольно редком звере для Советского Союза. Тягач комплектовался 12-цилиндровым дизельным двигателем с воздушным охлаждением, что для суровых северных условий было немаловажно. Мощность моторов: 320 или 520 лошадиных сил, грузоподъемность – 65 или 100 тонн. Анатолий Берсенов говорит, что эту технику СССР покупал у ФРГ за золото («вагонами его ту-

да перегоняли»), потому что валюты у страны тогда не хватало. Несколько таких «Фаунов» в 1976 году поступило и в Тюмень. Ну а для того, чтобы советские водители научились как следует обращаться с незнакомой техникой, производитель организовал для них специальные подготовительные курсы.

ДЕФИЦИТ ИЗ-ЗА ГРАНИЦЫ

– На три недели нас командировали в Тюмень учиться, – говорит Анатолий Берсенов. – Жили мы в гостинице «Колос», а немцы – в «Интуристе». Помню, там был механик с их завода и внук хозяина фирмы, который и читал лекции. На каждом занятии обязательно присутствовали люди из КГБ. Немец все очень подробно рассказывал: двигатель вытаскивал, переднюю ступицу перед нами разбирали, а сам при этом очень интересовался советским «Уралом». В те годы у наших машин был «вечный», неубиваемый передний мост («пятак с сухарями»), а иностранцам все хотелось разузнать, за счет чего. Я даже слышал, что они предлагали советскому руководству продать свои двигатели с воздушным охлаждением в обмен на патент на этот самый передний мост. СССР от такого предложения отказался.

НАПРАВЛЕНИЕ НА СЕВЕР

Отучившись, Анатолий Берсенов получил в свое распоряжение 65-тонный «Фаун» на 320 сил и в феврале 1976-го отправился в первый рабочий рейс. Выдался он для него не самым простым, как, собственно, практически все подобные рейсы в те годы. Колонной из девяти машин «Фаун» водители КАВТ повезли груз до Новоанганска. У многих из них сразу возникли проблемы с воздушным охлаждением (из-за неожиданной оттепели и скопившегося конденсата), а на одной машине сорвало муфту топливного насоса. В результате часть колонны застряла в топких болотах, и, чтобы выволочь из грязевого плена тяжелую технику, навстречу из Новоанганска отправили во-

енный гусеничный путепрокладчик «БАТ-М» с огромным ковшом.

ХЛОПОК ОДНИМ БАЛЛОНОМ

– Вообще же «Фаун» оказался очень хорошей и неприхотливой машиной, – вспоминает Анатолий Берсенов. – Руль у него был, наверное, легче, чем у наших легковушек в те годы. Самое же слабое место «немца» – колеса. На нем стояло 16 баллонов, накачанных до 9,5 атмосферы. А дороги тогда были такие, – сплошные плиты и арматура. Чуть наедешь на какой штырь, сразу хлоп – и нет колеса. Резины запасной на «Фауны» у нас тогда не было, приходилось постоянно что-то химичить, ставить покрышки от наших погрузчиков, которые подходили по размеру. Мороз не мороз, а ныряешь под машину и ковыряешься. Никаких тебе условий, лежишь в снегу и кое-как эти двенадцать гаек откручиваешь – колеса-то у «немца» попарно соединялись.

БАЗА НА ПРОСТОРАХ

Вообще, как говорит Анатолий Берсенов, и жить, и трудиться на свежем сибирском воздухе приходилось большую часть времени. «Спали-ели в машинах, – делится он. – Ремонт тоже на улице, никаких тебе помещений. Сперва наш КАВТ стоял в том месте, где сейчас Газпромбанк, на бульваре Свободы. Там была база СМУ-1, а сразу за ней – болото. Потом мы переехали в район аэропорта, потом за Таежный – своей территории долго у нас не было. Грузы тоже привозили по реке и оставляли в самых разных местах: мы грузились и в Речпорту, и на Контейнерной, и даже там, где сейчас Вечный огонь. Заползет, бывало, к тебе бульдозер «Катерпиллер» поперек траля, едешь потом, все машины от тебя шархаются – «Фаун» и сам-то 3,15 метра шириной был, а тут еще гусеницы торчат по бокам».

ПОД КРАСНОЙ КРЫШЕЙ

За годы работы Анатолий Берсенов перевез огромное количество тяжелой техники и обо-

Анатолий Берсенов застал многих легендарных для нашего предприятия руководителей: возил Леонарда Рафикова и Владимира Ивашкеева, а когда доставлял грузы на строящуюся КС-2, путевые листы ему подписывал Александр Пушкин



Тот самый знаменитый «Фаун». «Салага» Берсенов сидит на капоте



На своем «немце» Анатолий Берсенов покорял Север

рудования: экскаваторы, бульдозеры, 31-тонные шаровые краны. Рейсы были на буровые, на строительство Вынгапуровского газового промысла, компрессорных станций. Разумеется, львиная часть пути проходила по дикому бездорожью. «Баржей везли грузы до Новоанганска, а дальше одни болота, – говорит он. – Едешь так 180 километров и ни одной души вокруг. Крыши газпромовских машин тогда специально красили в красный цвет, чтобы можно было найти с вертолета. Помню, один раз в пути застал нас мороз –58 °С. Фирсович, мой коллега, сбросил с «Фауна» запасное колесо на землю, и оно тут же разлетелось – не выдерживала резина таких температур».

«ПИНГВИНЫ» НА ТРАССЕ

Чтобы облегчить водителям тяготы дальних рейсов, руководство выдавало им с собой на трассу тушенку, спальные мешки и так называемых «пингвинов». «Мы так называли комплект из тапочек и курточки, которые можно было подключить в салоне к сети 12 вольт и греться, – смеется Анатолий Берсенов. – Печки в машинах тепла давали мало, работали на солнышке и страшно коптели. Бывало, вернешься с трассы – черный, как головешка. Вот, иногда надевали этих «пингвинов»: едешь, а из тебя со всех сторон провода торчат». Вообще, по его воспоминаниям, газпромовскому транспорту повсюду в те годы была «зеленая улица»: возили грузы везде, куда только можно, и документов особых не требовалось.

И ПУШКИН В ПУТЬ БЛАГОСЛОВИЛ

За баранкой «Фауна» Анатолий Берсенов откатал пять лет, а потом передал его как раз таки своему армейскому другу Володе. После «немца» в его жизни были автобусы и еще много разного транспорта, включая легковые автомобили. Работая в те годы в Сургуттрансгазе, он, конечно же, застал многих легендарных для нашего предприятия руководителей: возил Леонарда Рафикова и Владимира Ивашкеева, а когда доставлял грузы на строящуюся КС-2, путевые листы ему подписывал Александр Пушкин. Пушкин же (уже в статусе генерального директора) поставил свою подпись на документе о присвоении Анатолию Берсенову звания «Ветеран объединения». В 2010 году наш герой вышел на пенсию, живет сейчас в деревне Сайгатина, но свою насыщенную событиями водительскую молодость, конечно же, не забывает ни на минуту.

Андрей ОНЧЕВ

Фото: Оксана ПЛАТОНЕНКО

