

ГАЗОВИК

выходит два раза в месяц
SPETSGAZAUTOTRANS
DAUGHTER JOINT - STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ДОЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

распространяется
бесплатно

№ 9 (87) 30 ИЮНЯ 1997 года

Издается с 1992 года

АВТОСПОРТ



Гонки

во Вроцлаве

И снова ижевских автогонщиков Сергея Балдыкова и Антона Зиновьевы можно смело назвать героями дня. Они вновь вошли в число призеров очередного этапа чемпионата Европы, заняв — на этот раз в Польше — пятое место. Наш корреспондент встретился с Зиновьевым, штурманом экипажа, и попросил его поделиться своими впечатлениями.

— Ралли проводилось в городе Вроцлаве. Мы вылетели из Москвы 5-го июня и ближе к вечеру уже разместились в гостинице. Места были забронированы в центральном четырехзвездочном отеле. Сразу оформили и получили необходимые для участников соревнования документы. На следующий день приступили к тренировкам. Тренировочную машину чуть ранее механики привезли из Германии, где у нас техническая база. Это тоже полноприводной «Форд Эскорт». Стандартный автомобиль, только подвеска более жесткая, мотор меньшей мощности, дуги безопасности установлены. А интерьер кабины ничем не отличается от интерьера гоночной машины.

На тренировках изучается трасса. Нужно записать в бортовой журнал все ее особенности: покрытие, повороты, подъемы и спуски, узкие места. Особенно пристально присмотреться к скользким спецучасткам. Если протяженность всей трассы 885 километров, то на спецучастки приходится 329 километров. Так и «катились», Сергей диктовал, я записывал. Потом корректировали. Это продолжалось шесть дней.

Накануне старта настраивается под трассу, регулируется гоночная машина. Помогают специалисты. Один из Англии, с фирмы «Форд мотор спорты», занимается ходовой частью, другой из Германии, с предприятиями-изготовителями, — двигателем.

Первый день гонок был чисто показушный, для зрителей, которые съехались со всей Европы. Сложность этапа, а это всего два километра по центру города, заключалась в том, что он гравийный, а вся трасса асфальтова. Не было смысла перестраивать машину под это покрытие. Мастера высшего класса борются за доли секунд, меняют подвески, тормозные диски, резину. У нас же другая задача, мы пока учимся. Поэтому резину даже не разогреваем, что может дать целую секунду с каждого км.

Потом машину загнали в закрытый парк до следующего утра, когда был дан старт основного заезда.

Гонка, как и в Болгарии, проходила по 20 коефициенту. На чемпионате Европы легких трасс не бывает. Погода постоянно менялась — то солнце, то ливневый дождь, то моросящий. Из-за ливня отменили даже один спецучасток, он стал слишком опасен.

На участие в гонке была подана 101 заявка. Стартовало 85 экипажей. Финишировали 53. Команду Газпрома в Европе уже знают, но нас лишь постолько, поскольку проявились в Болгарии. Мы прошли спецучастки за 2 часа 54 мин. 22 сек., отстав от лучшего результата на 7 мин. 15 сек. Для нас это хорошее время. Кое-кто из именитых гонщиков даже поздравил.

В первый день мы позволили компании "ЕвроСпорт" установить в нашей кабине видеокамеру. Если удастся получить копию отснятого материала, проанализируем ошибки.

Записал Н.Сомов.

СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ДОАО «СПЕЦГАЗАВТОТРАНС»



Выступает Х. Г. Калаев; президиум собрания.

Включить рычаги эффективности

6 июня состоялось собрание акционеров ДОАО «Спецгазавтотранс», на котором были обсуждены итоги за отчетный год, прошли выборы нового состава Совета директоров, рабочих органов АО на период следующего года.

Выступивший с годовым отчетом генеральный директор СГАТ В. А. Тумаев, в частности, отметил, что несмотря на повсеместные неплатежи, сокращение инвестиционных программ, коллектив ДОАО «Спецгазавтотранс» продолжает стably работать, выполняя поставленные задачи по обустройству нефте- и газоконденсатных месторождений Севера.

Из приведенных в докладе технико-экономических показателей можно сделать вывод, что намечаемые в прошлом году задачи выполнены, за исключением коэффициента использования автомобилей и специальной техники (КИП). На это повлияли простой по причине запрета экологов нарушать природный баланс тундры, а так же приостановка работ на Бованенковском газоконденсатном месторождении, где потеря машино-дней в работе составила 10433. Было обращено внимание на необходимость в будущем повысить отдачу от использования парка транспорта и техники, чтобы увеличить доходы акционерного общества.

Докладчик подчеркнул как в отчете, так и в заключительном слове собранию, что СГАТ в среде газпромовских структур по-прежнему выполняет роль ведущего подразделения, выполняя комплекс земляных работ, начиная с заготовки грунта и заканчивая укладкой грунта в конструкцию (дороги, площадки кустовых скважин и пр.). Выполняются работы по строительству жилых городков, производственных баз, второй год первый участок ПМК ведет работы по строительству дорог с твердым покрытием.

Был проделан анализ работы структурных подразделений. Характерной проблемой стала насущная необходимость включения экономических рычагов при достижении конечных результатов. Первейшая задача — сокращение сроков ремонта автотранспорта и спецтехники, уменьшение ремонтной базы. В.А. Тумаев подчеркнул, что Газпром более не намерен идти на поводу у тех руководителей, которые надеются на щедрую руку Москвы, "хотенчики" кончились. Ремонтной службе СГАТ предстоит нала-

дить бесперебойную обеспеченность подразделений запасными частями.

В ноябре 1996 года решением Совета директоров ДОАО «СГАТ» произведено присоединение Лабытнангского АТП к АТП-3 в связи с уменьшением объема работ. При доходе 8,7 млрд. руб. убытки Лабытнанг-



ской колонны составили 5,5 млрд. руб., КИП всего 0,198. Многое предстоит сделать в колонне г. Лабытнанги для нормальной рентабельной работы. Однако, коллектив работоспособен и с пониманием обсуждает перспективы предприятия.

Особо было сказано о Ямале. Как известно, СГАТ там сконцентрировал большое количество техники, но Газпром внезапно изменил ранее принятые решения, после длительных простоев колонны самосвалов потянулись на м. Заполярное. Теперь вновь о Ямале заговорили как месте приложения сил для сгатовцев и это обнадеживает.

Оценивая деятельность СУПНР в Магнитогорске, докладчик отметил, что коллектив обеспечил выполнение поставленных перед ним задач, но услышали пуско-наладчики в свой адрес и нарекания, суть которых сводилась к тому, что руководство управления не смогло перестроиться и из-за своей неразворотливости и не-

оперативности потеряло много заказчиков.

С хорошими показателями закончил отчетный год коллектив иргимской ремонтно-эксплуатационной базы флота. Получен доход 63,3 млрд. рублей. В течение года велиась целевые работы по обеспечению РЭБ флота новыми плавсредствами.

Совершенно по иному складывалось положение на Воткинском заводе газовой аппаратуры, принесшем объединению убытков в размере 8,7 млрд. рублей. Если в 1995 году воткинцы выпустили 34,3 тыс. газовых плит, то за отчетный период лишь 13,9 тысячи. Следует отметить, что параллельно производству велась и реконструкция предприятия, введен в строй первый пусковой комплекс, идет освоение новой продукции, ее качество подтверждается до конкурентоспособного уровня.

Характеризуя кадровую политику, В.А. Тумаев отметил, что в отчетном году произошло снижение текучести кадров с 26,7 до 22,2 процента. Снизилась сменяемость кадров с 35,2 до 27,4 процента. Списочная численность работников на конец отчетного года составила 5531 человек 47,9 пр-та проживают в Удмуртской Республике, 17,6 — в Пермской области, 7,6 — в Челябинской области, 26,9 — в регионах Тюменской области.

2631 человек трудится по вахтовому методу, всего в промышленности занято 427 человек, в транспорте 4422 человека, в подрядной деятельности — 650 человек.

Самым тяжелым назвал докладчик финансовый вопрос. В распоряжении акционерного общества должно было остаться 68,5 млрд. рублей чистой прибыли. Однако, за отчетный год нераспределенный убыток составил 57,7 млрд. руб., с учетом прибыли прошлых лет на балансе нашего предприятия числится нераспределенный убыток в размере 33,9 млрд. руб. Такая ситуация вызвана начислением штрафных санкций и пени за неуплату налогов в бюджет и внебюджетные фонды — 125 млрд. руб. Мы снова возвращаемся к вопросу задолженности заказчиков по оплате за выполненные работы, средняя ее продолжительность составляет 8,5 месяцев в целом.

Затем состоялось обсуждение годового отчета.

Представитель РАО «Газпром» Х.Г. Калаев в выступлении подчеркнул, что «Спецгазавтотранс» всегда будет находить поддержку при распределении заказов, хотя желающих строить и отывать дороги в Западной Сибири сегодня достаточно. Упрек прозвучал по поводу больших непроизводительных затрат, допущенных предприятиями СГАТа за отчетный период. Если их по каким-то причинам не удалось избежать, то руководителям надо выйти и объяснить причину. На будущее В.Г. Калаев посоветовал более тщательно планировать свой труд, вести разработку бизнес-планов, избегать необоснованных убытков.

А.Е. Банников — нач. участка ПМК — в выступлении привел показатели работы за 1996 год, они могли бы быть весомее, кабы не корректировки курса Газпрома: срочная переброска сил с Ямала на м-е Заполярное. В нынешний сезон здесь скопилось много техники, вахтующихся, что обострило ситуацию с размещением людей, приходилось даже на двоих делить одну кровать. Развивая эту тему, выступающий подчеркнул необходимость строить базу на Заполярном опережающими темпами, в этом вопросе надо теснее работать с Заполярной дирекцией. Забыли, похоже, и о бесперебойном снабжении дизтопливом, емкостной парк под объемы строительства до сих пор не поставлен. Давно пора установить на месторождении устойчивую телефонную связь, связать диспетчеров с автозаправщиками. Выполнение всего комплекса подготовительных работ позволило бы повысить темпы укладки дорожных плит на стратегическом участке дороги, но их тоже нет в достаточном количестве. Нет подчас под рукой и проектно-сметной документации, что тоже в итоге влечет за собой потерю прибыли.

Главный инженер ЧПТИС Ю.В. Быков тоже посетовал на последствия рыва к с Ямала на Заполярное. У чайковцев те же проблемы: обустроить базу, укомплектовать ее мебелью, бытовыми приборами. И вновь досадные простыни высокопроизводительной техники: На Пурпе из-за отсутствия запчастей простоят 6 самосвалов «МАН». Выступающий обратился к Совету директоров с просьбой улучшить жилищные условия шестерым работникам предприятия, чей стаж в СГАТе насчитывает тридцать лет.

Председатель профкома ВЗГА С.А. Вахрушев сказал, (окончание на 2-й стр.)

ЗАПАС ПРОЧНОСТИ



Передвижная механизированная колонна в сети структурных подразделений ДОАО «Спецгазавтотранс» занимает видное место. Поэтому с Николаем Яковлевичем Трепетиным — начальником ПМК — знакомить никого особенно не надо. При его участии со-здавалась колонна, он руководил и руководит ее работой, и кому, как не ему, лучше других знать все проблемы, связанные с освоением новых террито-рий газоконденсатных месторождений, к числу которых относится и Заполярное, где сегодня сосредоточены значительные силы СГАТа. Этой теме посвящена предлагаемая вниманию читателей беседа.

— Николай Яковлевич, северные широты привычнее представлять себе в зимнем обличии. Но вот прошла весна, лето уже. Говорят, что в эту пору в тех краях на производстве некоторое затишье. Так ли это? Чем занимаются ваши люди?

— Отчасти верно. Но только не для нашей организации. Затишье наступает на участках отсыпки дорог и площадок под строительные объекты. А на тех площадках, которые отсыпаны за зиму, как раз идет строительство, укладка плит, обустройство водопропусков, чем мы и занимаемся. Время года для нас не может быть причиной простое. Кроме того, летом мы готовимся к зимним работам — завозим топливо, масла, комплектуем автомобильный парк запасными частями, ремонтируем технику. И если своевременно и грамотно эти задачи выполняем, то зимой появляется даже возможность немного передохнуть. Так что страдать по поводу отсутствия работы нам не приходится.

— А перед «заморажива- нием» Ямала?

— Когда там еще вовсю кипела работа, мы уже присматривались к другим точкам на карте, где могут понадобиться наши руки, опыт, знания. В этом, конечно, заслуга в первую очередь исполнительной дирекции объединения во главе с генеральным директором, который постоянно нацеливал нас на перспективу. В конкретном случае — на Южно-Русское и Заполярное месторождения. Было ясно, что туда уже нужно искать подходы. Ездили, смотрели, знакомились с документацией.

— Всегда ли осуществляются перспективные пла-ны? Южно-Русское месторождение, что там?

— Там мы уже приступили, было, к работе, но пришлось переключиться на Заполярное, которому был отдан приоритет в рамках производственной и экономической политики Газпрома. Всему свое время. Придет и очередь Южно-Русского. По крайней мере, мы так считаем. И держим его постоянно в поле зрения, на связи. Ситу-

ация, как говорится, под контролем.

— Весна прошлого года. Происходили или намечались какие-то координальные перемены?

— Той весной возникли сложности организационного характера. Передислокация базы, а по сути создание новой, требует больших затрат и усилий. Тут возникают проблемы и психологического характера. Люди привыкли к некоторой стабильности, к определенному укладу, у них были неплохие условия проживания на Бованенковском — магазин, столовая, баня — весь необходимый минимум. Там сложился свой быт. И вдруг необходимо куда-то срываться, где-то начинать с нуля, с ничего, с полного отсутствия прежнего, скажем так, комфорта. Конечно, наши люди многое повидали, трудностями их не испугать, работают по десять и более лет. И все же...

— Значит кадры у вас постоянные и вопросов о текучести можно не задавать?

— Наверное, так. Текущесть очень незначительна. Приходится иногда от кого-то избавляться — пьяни может быть причиной, или нежелание повышать квалификацию. Естественно, мы не выбрасываем людей за здоровью живешь. Но если уж человек вовсе ничего понимать не желает, то расстаемся с ним — производство прежде всего, оно нас кормит, оно является основой благополучия коллектива и наших семей.

— Но приходится кого-то принимать вновь?

— Совершенно верно. Однако, сейчас с этим проблем нет.

Лозунг «Кадры решают все», я думаю, неплохой лозунг. Мы берем молодых специалистов, и с ними работаем. Года через 3-4 они становятся просто специалистами, такими, как мы это себе представляем, именно в нашей области. Они уже могут проявить себя.

У нас не может работать любой человек, с любого другого предприятия. Тут своя специфика. Север, разъезды, вахты. Это сказать легко. А выдерживает не каждый. Не зря мы называемся передвижной колонной. Были случаи, человек слетает раз, слетает два, приходит и говорит: «Не могу больше». Тут и семейные проблемы, и даже трагедии бывали, разводы. Семья ведь тоже понимать должна и жертвовать чем-то личным.

Надо начинать привлекать к подбору кадров психологов. Когда-то это войдет практику. Потому что на нашей работе и психика у человека должна быть определенного склада. Поэтому ставку мы делаем на своих людей, выращенных и воспитанных в нашем коллективе, которые уже прижились и чувствуют себя ответственными за все здесь происходящее.

— Вернемся к весне прошлого года.

— На Заполярном мы появились еще зимой. Отсыпали площадки для будущей базы. А с весны начали интенсивную подготовку к следующему сезону. Подвозили жилые вагончики, ставили электростанцию, котельную, столовую, сооружали водозаборы. Вобщем, строили городок, где вахтовики на первом этапе чувствовали бы себя более или менее сносно. Сейчас там размещается порядка пятисот человек. Этого для выделенных объемов работ пока вполне достаточно. Всех ведь их надо и накормить, и напоить, и согреться чтобы они могли, и отдохнуть между сменами. Условия, прямо скажем, хуже, чем на прежних месторождениях — на Ямале, в Гурле, в Ямбурге. Да, хуже. Но этим летом мы их улучшим. Построим новую котельную, подведем к жилым блокам горячую воду, вагончики благоустроим, телевизоры поставим.

— Дорога из Коротчаево на Заполярное, та, что так и не достроена... Она нужна, в том числе и вам. Там ведь совсем немного осталось закрыть?

— Да, эта дорога должна была соединить Заполярное с Новым Уренгойем. Во-первых, помешала ранняя весна. Скорее даже во-вторых. А во-первых — отсутствие по близости открытого карьера. Ранее разработанные находятся далеко, да и истощились. Это была проблема заказчика. Он ее своевременно не решил, не согласовал с экологами. А когда вопрос утрясли, было поздно, температура поднялась настолько, что все раскинуло.

Сейчас все будет зависеть от погоды. Если лето установится сухое, мы туда проедем. В любом случае грузы первой необходимости — питание, медикаменты — доставить можно. В крайнем случае, вертолетом. Проблематично из-за непроплат, но решаемо. Дорожные плиты таким образом, конечно, не повезешь. Но дело на месте стоять не будет.

— Какие проблемы сегодня для вас наиболее остры?

— Как и у всех, отсутствие финансирования. Непроплаченные к сроку счета, задержка зарплаты. Сюда же можно отнести проблемы с приобретением оборудования и строительных материалов. Раньше этих проблем не было. И не только у ПМК. СГАТ в целом — это крупное передовое предприятие. Новейшие машины, современное оборудование. В этом смысле мы впереди многих шагаем. И у нас есть чему поучиться. Накопленный потенциал обеспечил такой запас прочности, что какое-то время мы можем не отставая идти вперед по инерции. У нас очень плотное насыщение техникой. Еще и год, и два можем прекрасно работать, не приобретая новых механизмов.

Но потом это на производстве скажется. Возрастут затраты по ремонту, и т.д. Поэтому пополнять автопарк все же надо.

— Не так давно вы перебрасывали технику с Ямала на Заполярное. Как выполнялась эта сложнейшая задача?

— Мы перебрали все варианты. Посчитали, что перевозить железной дорогой — путь, хоть и безопасный, но слишком долгий. Нас это не устраивало. Решили рискнуть и осуществить переброску через Обскую губу на Ямбург. Тем более, что риск был оправдан квалификацией и опытом людей. Изучили дорогу, поговорили с местными. Сначала шли зимником, по тундре. Не будем вдаваться в утомительные подробности. Это уже позади. Все прошло удачно.

— Такой переход — дело не одного дня. Как это было организовано в бытовом плане?

— К сожалению, не так, как хотелось бы. Были сопровождающие автобусы для отдыха. Что касается питания, обходились сухим пайком.

— Часть техники была оставлена на Ямале. Там, вроде бы, предполагаются какие-то работы?

— Вроде бы, да. Но дальше слов дело пока не ушло.

— На Ямал еще летают люди, поддерживают поселок в жизнеспособном состоянии.

— Это требует немалых затрат. Гоняют самолеты, грузовики. Конечно, за счет своей прибыли, из доходов. А просто бросить все — тоже глупо. Слишком много сил было отдано. Придет время — России газ все равно нужен — Ямал нам все компенсирует сполна.

— Можно ли результаты прошедшего года выразить в каких-то цифрах? В суммах освоения, скажем?

— Освоено очень много, на 300 с лишним миллиардов рублей. Но думаю, эта цифра ни о чем не говорит. Мы работаем на прибыль. За 1996 год передали объединению 30 миллиардов нераспределенной прибыли. За счет этих денег СГАТ выплатил дивиденды по своим акциям. Пусть для каждого из акционеров это небольшие суммы, но они очень важны с моральной точки зрения. И если бы каждое предприятие СГАТа принесло такую прибыль, мы половину проблем решили бы в объединении.

— Как вы, Николай Яковлевич, смотрите на реорганизацию Газпрома?

— Трудно судить. Я всегда верил в любую реорганизацию, продуманную и обоснованную. Но раньше. Состояние Газпрома в последнее время не вполне соответствовало нормальному рабочему. Многие задачи не выполнялись. Но то, что задумано — поделить всех на «белых» и «черных», — тоже не совсем правильно, мне кажется. Разве мы, по многу лет отработавшие в этой системе, не участвовали в добывче газа? Это не понятно. Наверное, нужно было найти более тонкие решения, здраво взглянуть на оптимальное количество предприятий. Посмотрим. Возможно, новые структуры станут ближе к производству. Так или иначе, будем надеяться на улучшения. Главное сейчас — не потерять людей, не потерять то, что имеем.

Н. Малышев.



Включите
рычаги
эффективно

(Окончание. Нач. на 1-с

что в адрес завода было сказано критика, которую признавать, но это не что на заводе не имело выхода из прорыва производства явился сле-ем налогового бремени, ствия оборотных сред-приобретение материа-комплектующих. Независимо этого ведется реконст-производства справили селье в новом корпусе, ловия труда несравнимо. Не дает развиваться и снижение спроса на цию, ведь жилищное тельство в России за-ние годы нельзя сопост-теми объемами, которы-чились в пору существ-СССР. Тем не менее и полным ходом идет вновь-ных видов продукции четвертом квартале пле-ся выпуск опытной парт-нового образца. Высту- обратился к руководству ромбанска» с просьбой с-те дивидендов пенс-предприятия.

Начальник вахты ИжАТП Н.В. Лебедев сообщил, что в прошлые годы сопровождающие бригады с ли пионерный выход и лярное, было отыграно дорожи, непосредствен-гающей к поселку Та отыграна площадка по СГАТа. При выполнении работ как самосвалов, спецтехники не хваталася и сезонный характера — зимнее время, оказались простой из-ды и консервации техники не менее объемные по выполнены: перевезено 421 тыс. тонн грунта на ке дороги Заполяр-ский. Говорил Лебедев нужденных простоях и техники: нет в наличии ных материалов для ее агрегатов.

Все выступающие жили утвердить Годово-В ходе собрания ут-бухгалтерский баланс в 1752506 млн. рублей, финансовых результата пользовании прибыли, с технико-экономические тели.

По заключению ауд-фирмы ООО «УРАЛ АУ, бухгалтерская отчетно-знала достоверной.

Прошли выборы Со-ректоров ДОАО «Спец-ранс», в него вошли: П. Валентин Владимирович, Геннадий Александрович, Нельзин Влади-мирович, Трепетин Яковлевич, Недбайло Григорьевич, Аблязо-Мухаметович.

Избран новый сост-зионной комиссии, в н-ли Ворончихина С. Валентиновна, Гаг-Надежда Анати-Красноперова Надеж-хайлова.

Был рассмотрен в-внешнем аудиторе. На им утверждена ауд-фирма «Иж-инженери-Собрание внесло и-и дополнения в норм-документы — Устав ДОАО «Спецгазавтотран-ложение о ревизионно-сии общества.

Рассмотрев вопрос дивидендов за 1996 брание решило размер дивиденда считать членным в промежуточного дивид

На немногочислен-сы акционеров ответ-ральный директор СГ Тумаев, управляющий «Газпромбанка» В.А. В-другие руководители тия.

Обсудив все вопро-стки дна, собрание свою работу.



Жизнь каждого отдельного человека — это одна маленькая история. Истории наши уходят, как правило, вместе с нами. Но из этих маленьких историй складывается одна общая — большая История страны. И каждый, хочет он того или нет, оставляет в ней свой след. Большая История тоже откладывает отпечаток на судьбы людей. В зависимости от нее, они поворачиваются так или иначе. И потому уже не знаешь, благодарить судьбу за поданные пути или сожалеть о не пройденных. Ведь, наверное, могло быть и лучше. А могло и хуже в десять раз. Но получается всегда так, как получается — в соответствии с силами, умением и совестью.

Виктор Петрович Волков отпраздновал недавно юбилей, 60-летие. Пришли поздравить родные, друзья, в том числе и с работы — из ПМК «Спецгазавтотранса». Посидели, порадовались за юбиляра, что все у него, слава Богу, хорошо: у детей жизнь налажена, сам среди товарищей уважение имеет, начальство его ценит — присвоили звание «Почетный

рабочий газовой промышленности», не лишие будет упомянуть.

Ну юбилей — и юбилей, всякий встретит, кто доживет. Ничего особенного, кроме разве что самой даты. Потому что родился Волков в 1937-м. Громкий год в истории нашей страны. Ягоды, Ежов, Берия. Как рядом, оказывается, все это.

Но ни с какими политическими именами и событиями своей год рождения Виктор Петрович, конечно, связывать не привык. А в детском своем возрасте — тем более. Родился он в деревне, в Мордовии. И хоть деревня была большая, 800 дворов, но в самой Москве редкий осознавал, что творится при главном «дворе» и в окрестностях.

Вите исполнилось четыре года, когда началась война с Германией. Он хорошо запомнил эпизод: отец рукой машет с подножки вагона, и как он ревел в голос среди провожающих, а потом его везли на лошади домой за 30 километров от райцентра. Только два этих момента и запомнил. А вот 45-й, 46-й, 47-й годы —

это уже в голове как часть собственной жизни.

Мужиков в деревню вернулось мало, все калеки, кто без руки, кто без ноги. Отец тоже вернулся, потеряв один глаз. И потому что остался физически почти цел и крепок — занимался когда-то спортом, увлекался велосипедом, — выбрали его председателем колхоза. Может, назначили, так как был коммунистом. И еще потому, что образован (до войны учительствовал), и честен.

1947 год — это был голод. Не тот голод, что в 1992-м, когда цены отпустили и они умчались вверх, оставив нас с голыми прилавками. А тот, когда есть вообще нечего, скотина уже вся продана или пошла под нож, и надежды на завтрашний день нет. Чтобы выжить, Вите с младшим братом через день ходили всю весну за 12 километров собирать гнилую картошку. Назад один несет ведро и другой половину. В промокших лаптях, поскольку другой обуви взять негде. А потом и листья научились в пыль употреблять. Какие листья? Да липовые. Наберешь мешка три, высушишь. Там уже почти ничего и не остается. Вот из этого можно муку сделать и добавлять для количества во что-нибудь, что по сусекам удастся насексти. А зимой на ореховых кустарниках почки начинают набухать. Их тоже можно высушить и в помол. И печь лепешки. Кто сумел тот и выжил.

А вот лошади колхозные пали. Солома кончились, так они оглобли грызли. Лошади — животные стратегические, состоят на воинском учете. И на ведался по чьему-то наставству в деревню судебный исполнитель отцов дела проверять, имущество списывать. Однако, кроме коровенок, у которой ребра одни, изымать нечего было. Да и с чего этой корове полнять, если даже солому со своего

двора председатель колхозным лошадям скормил и некоторых тем спас.

Но Закон такими сентиментами не разжалобишь. Поэтому корову в погашение понесенного обществом убытка пришлось отдать, и к весне она околела на новом довольствии, чему можно не удивляться в родном отечестве. А председатель от этой несправедливости махнул рукой на высокое свое кресло и ушел на другую работу, дорожным мастером, где стал строить мосты и отсыпать межколхозные дороги, имея 350 рублей твердого оклада, с которым ни в какое сравнение не шли 45 или даже 125 граммов муки на один колхозный трудодень.

Корни многих нынешних горожан идут из деревни. Задумываемся ли мы, почему оказались здесь? Почему наши отцы и матери, или дяди, уходили за родной порог? Или почему профессия учителя в деревне была престижной? Учителям платили, как сейчас говорят, живые деньги. И в городе всем платили живые деньги.

Что же касается Волкова-старшего, то хоть и полегче малость стало ему семью кормить, пятерых детей поднимать, но уж не настолько, чтобы как сыр в масле себя чувствовать.

В год смерти отца народов Виктор закончил семилетку, но тут слегла мама и все деньги в семье пошли на лекарства. Одется поприличнее, чтобы идти в следующий класс, было не на что. Сидеть на родительской шее — тоже не в радость. Пошел в колхоз и год работал на лошади. Потом получил направление от МТС на курсы трактористов. Отучившись, вернулся в мае 1955-го, а все трактора уже распределены перед посевной. Пристали к нему помощником на самоходный комбайн. И тут ему повезло, что в наставниках оказался опытный дядька, пере-

довик, и многому его научил. К зиме Виктора снова послали на курсы, теперь уже комбайнеров. Таким образом, приобрел он широкий механизаторский профиль, а если учсть, что лето перед призывом в армию поработал на тракторе, то и практику получил солидную и разностороннюю. Кстати, и заработал за последний сезон восемьдесят пудов зерна, обеспечив семью на весь свой срок службы, и даже более, хлебом.

А росту в нем было в ту пору всего полтора метра с кепкой. И несмотря на то, что в солдатском строю был меньше всех, ел, вспоминает теперь со смехом, большие всех. За полгода прибавил в весе 11 кило и подрос на 9 сантиметров.

Сознанием владела жажда насытиться — следствие голода. Но нужда никак не связывалась с курсом развития страны, с политическим и экономическим режимом, с издержками социальной формации. Такова была данность, от которой не отмахнешься. Оно так есть, и все. Законы строги, потому что это законы. Разговоры и обсуждения недопустимы. Голоден ты — ну что ж, пацан еще — не важно. Идешь мимо поля, рожь и пшеница колосятся — соблазнительно зерном восковой спелости рот набить. Но увидит полевой обездичник, непременно вытянет плетью вдоль спины. И это еще ничего, попробуй карман набить, сразу под суд. Народ знал дисциплину и порядок: если ты вор, ты должен сидеть в тюрьме. При чем здесь товарищ Сталин? Смерть вождя тоже воспринималась только как смерть вождя. Своих мыслей иметь не положено. Пользуйся теми, что в газетах.

Но не все так однозначно и схематично. Случалось и другое. Не нашлось, скажем, для

(Окончание на 4-й стр.)

20-й МИРОВОЙ ГАЗОВЫЙ КОНГРЕСС

Геополитика Газпрома

С десятого по пятнадцатое июня в Копенгагене (Дания) проходил 20-й Мировой газовый конгресс и приуроченная к этому событию выставка. В конгрессе приняли участие 3000 делегатов из 63-х стран мира.

Одним из крупнейших участников выставки и всех проводимых в рамках конгресса мероприятий явилось РАО «Газпром», которое представило последние технологии в области транспортировки и хранения газа, новую аппаратуру, производимую на конверсионных предприятиях. На стенде РАО общей площадью 1000 кв. метров представлены 33 организации и предприятия, работающие с РАО. На стенах «Газпрома» представлены 42 натурных образца, 90 плакатов и 12 компакт-дисков.

11 июня на пленарном заседании выступил Председатель РАО «Газпром» Р.И. Вяхирев. Он, в частности, сказал:

— Роль газа в мировом энергообеспечении, принимая во внимание его ресурсную базу и благоприятные экологические свойства, потенциально очень велика, но реализация этого потенциала будет происходить в конкурентной борьбе с другими видами топлива и энергии: в ближайшие годы — прежде всего с нефтью и углем, в более отдаленной перспективе — с углем и атомной энергией, полученной на базе безопасных ядерных реакторов, а затем и с возобновляемыми источниками энергии. Сущность указанной конкуренции будет состоять в выборе потребителем предпочтительного энергоснабжающего, исходя из его потребительских свойств и цены.

Газовая промышленность России, обладающая крупнейшими в мире ресурсами природного газа и мощной Единой системой газоснабжения, связывающей Россию со странами СНГ и Европы, и имеющая большое geopolitical значение для евроазиатского регион-

она, объективно призвана оказать глубокое стратегическое воздействие на формирование международных энергетических отношений на рубеже XXI столетия. В качестве подтверждения этого достаточно привести тот факт, что доля России в общемировых ресурсах газа составляет 38 процентов, а в добывче — 27 процентов.

В настоящее время международные рынки газа носят ярко выраженный региональный характер. Сформировалось три таких крупнейших рынка: Европейский, Северо-Американский и Восточно-Азиатский. Все они, на наш взгляд, имеют хорошие возможности дальнейшего развития, особенно Восточно-Азиатский. В стадии формирования находятся еще два региональных рынка — Южно-Американский и Южно-Азиатский...

К настоящему времени на Европейском газовом рынке произошли серьезные изменения. Можно отметить ужесточение конкурентной борьбы сре-

ди основных экспортёров природного газа в условиях происходящих процессов либерализации Европейского газового рынка, на котором явно прослеживается тенденция превышения предложения над спросом, по крайней мере, по краткосрочной и среднесрочной перспективе.

Совершенствование правил газовых рынков рассматривается нами в увязке с реализацией Европейской энергетической хартии и договоров к ней.

Страны Европейского сообщества проводят единую политику энергетической безопасности, в соответствии с которой устанавливается определенное распределение энергоснабжения по поставщикам, по энергосистемам и видам генерирующих мощностей. Российская газовая промышленность учитывает это при взаимодействии со странами Европейского газового рынка.

Вместе с тем мы полагаем, что предельно возможная доля одного поставщика в основном должна определяться его надежностью и ресурсной обеспеченностью газовой промышленности.

Сейчас Газпром располагает значительно большими степенями свободы при выборе газовых рынков, чем во времена бывшего СССР. В настоящее время 66 пр-ов добывающихся в России природного газа потребляются внутри страны, 20 пр-ов экспортуются в страны Центральной, Юго-Восточной и Западной Европы, 14 пр-ов — в страны СНГ и Балтии.

Подавляющая часть (95 пр-ов) всего объема добычи и поставок газа на внутренние нужды и на экспорт обеспечивается РАО «Газпром» и его дочерними структурами.

Внутренний рынок является очень емким и по мере стабилизации и развития экономики будет интенсивно развиваться, причем внутренние цены на природный газ будут таковы, что доход Газпрома от его реализации в России будет не меньше, чем от реализации на рынках зарубежных стран.

В 1995 году на нужды России было направлено 340 млрд. куб. м природного газа. В структуре его потребления преобладала электроэнергетика и другие энергомашины промышленности; доля коммунально-бытового сектора составила менее 20 пр-ов.

Высокий удельный вес электростанций в структуре потребления газа обусловлен проводимой в стране целенаправленной политикой вытеснения им угля и мазута в целях оздоровления воздушной среды и высвобождения нефтяных топлив. Такая политика будет проводиться и в дальнейшем, особенно в экологически неблагополучных районах.

Одной из приоритетных задач РАО «Газпром» является дальнейшее развитие газификации, в первую очередь, сельских районов и малых городов. В прошлом, когда основной упор в газовой промышленности делался на формирование мощных потоков газа, ориентированных на крупных потреби-

телей, сетевому снабжению им малых городов и населенных пунктов, особенно отдаленных от магистральных газопроводов, уделялось явно недостаточное внимание.

Сейчас нами принимаются меры по исправлению сложившегося положения. Первочередные районы в этом отношении — север Европейской части России, юг Западной Сибири, Поволжье, Черноземье.

По нашему мнению, имеются все необходимые предпосылки для существенного расширения масштабов применения природного газа в качестве моторного топлива. Поставлена задача довести в 2005 году объем используемого для этих целей газа до 15 млрд. куб. м.

Выполненные прогнозы дают основание считать, что потребление газа в России возрастет к 2010 году на 35–40 пр-ов по сравнению с 1995 годом.



4

ИНФОРМАЦИЯ

Города и годы

(Окончание. Нач. на 3-й стр.)

мужика подходящей работы. Надоело ему вилами да граблями махать, где не больше трехсот трудней за год получишь, а это два, два с половиной пуда зерна — прокормись ими. И вот мужик отказывается работать, разозлился, не нравится ему так. Тогда что бригадир делает? Дает команду перепахать строптивому огород и засеять вико-овсяной смесью. Кartoшка пропала. Так учили работать бесплатно. Если корова есть, концы с концами свадьши. Если нет, ложись и помирай. До середины пятидесятых годов нужда давила. Уже потом люди стали меньше болеть, начали подниматься на ноги, ожили. Скотина во дворах появилась — свиньи, овцы. И в колхозах лучше дела пошли.

Армейскую службу Виктор Волков начал в Московском округе ПВО. Охранял высотные здания. Зенитно-артиллерийские орудия стояли вокруг Московского государственного университета. И жили солдаты в этом же здании на 24 этаже, потому что на боевую готовность отводилось три минуты.

Когда вокруг столицы в 1957 году поставили ракеты, зенитные части расформировали, и Волкова вместе с другими одногодками направили на учебу в ШМАС — школу молодых авиационных специалистов, и оттуда в Рязань, на обслуживание самолетов истребительного полка, где он время не терял, а параллельно выучился на водителя спецмашины. В этом городе после демобилизации он и остался. Получил паспорт, определился на квартиру, устроился в одно из автохозяйств. Знакомые пытались пристроить на завод, но человеку захотелось за руль. Тяга к механизмам об оборачивалась дальнейшей линией жизни. В таких случаях говорят, человек нашел себя. Не каждому, согласимся, дано ощутить свое предназначение, и потом трудиться в согласии с самим собой, испытывая радость превосходства. Твердая почва под ногами — это очень много для того малого отрезка времени, который отпущенено нам провести на земле.

Попробовал Виктор себя на разных машинах и маршрутах, и по городу, и на междугородних перевозках. Женился, дочь родилась. Пришлось задуматься о собственной квартире.

Прочел как-то в газете объявление о наборе экскаваторщиков с направлением после присвоения квалификации во все точки Советского Союза. Волков выбрал комсомольскую стройку нефтеперегонного завода на берегу Волговы. Подумал: раз новостройка, значит живе. Но сложилось по другому.

Он рыл траншеи под коммуникации, жил с семьей в бараке в надежде на лучшее будущее. Первую благодарность за отличную работу получил уже через полгода, от самого министра. И хотя за пять лет на стройке заложили 74 фундамента 100-квартирных домов, Виктор своей очереди так и не дошелся.

Земляные работы на Волгове, где в годы войны проходила линия обороны Ленинграда и 3 года 8 месяцев стояли немцы, дело особенное. Одни воронки вокруг, диаметром 3, 5, 10 метров, все изрыто. В первый год откопали со сменщиком 16 снарядов, в каждом по 32 кг толу. Каждый раз ждать минеров-подрывников — не один день пройдет, впустую. Но саперы научили как капсулы отвинчивать, что с ними делать. Приспособился Виктор, и выработка увеличилась. Помощник,

правда, убегал, пока он сам, осторожно подцепив снаряд ковшом, вытягивал его на поверхность и обезвреживал. Минеры же, знай, твердят: «—Мы тут три раза проверяли, и ничего нет». Так и работал Виктор Волков, пороха не нюхал, а на пороховой бочке сидел. Ведь там же, неподалеку, на линии Ижорского завода один бульдозерист, уже засыпая уложенную в траншею трубу, подорвался на противотанковой мине. И хорошо, жив остался.

В 1967 году в Ижевск на строительство автозавода пригласили две бригады экскаваторщиков. Волкова не отпускали, уговаривали оставаться, но помочь в улучшении жилищных условий не смогли. Он уехал. И следующие пять лет от «Центроспецстроя», где числился, на площадке автозавода рыл траншеи под укладку сложных переплетений трубопроводов.

Вырос автозавод, нашлась работа на обслуживании других промышленных предприятий. Когда требовалась спецтехника, в первую очередь вспоминали о нем. Специалиста такого класса, каким он уже стал, надо было поискать. Он умел чувствовать многогранные нитки коммуникаций и почти не допускал повреждений. Заказчики его уже знали и на других экскаваторщиков не соглашались. Все заводы города пользовались его услугами.

Оказывается, на таком, внешне грубом механизме можно выполнять работу с ювелирной точностью и тонкостью.

Когда человека ценят, его поощряют. Получил Волков квартиру. И орден на грудь «Знак Почета», чем по-праву гордится.

Потом был «Удмуртнефтегазстрой»; был «Южтрубопроводстрой», где Волков с напарником показал класс краснодарским механизаторам, отработав пятикилометровую трассу, пока последние вчетвером проходили километр семисот метров; была Махачкала, перевал Баку-Грозный; потом Вологодчина, где строители газопровода за год на восьми экскаваторах выкопали аж 6 километров траншеи в болотистой почве, а Волков с товарищем на двух за два месяца 20 километров того же болота одолели, и все схватились за голову — да как это возможно такое!?

И вот ПМК, «Спецгазавтранс», 1987 год. Принимали сюда специалистов, умеющих обращаться с импортной техникой. И технику эту отыскивали, как могли, по всему Союзу. На предприятиях ее прятали, не желая отдавать. Волков отыскал себе «КАТО» в горнозаводске. Агрегат загнали в лес, в такую чащобу, что не развернуться. Так, пятым, и выезжал. Об этом случае долго вспоминали, как об анекдоте.

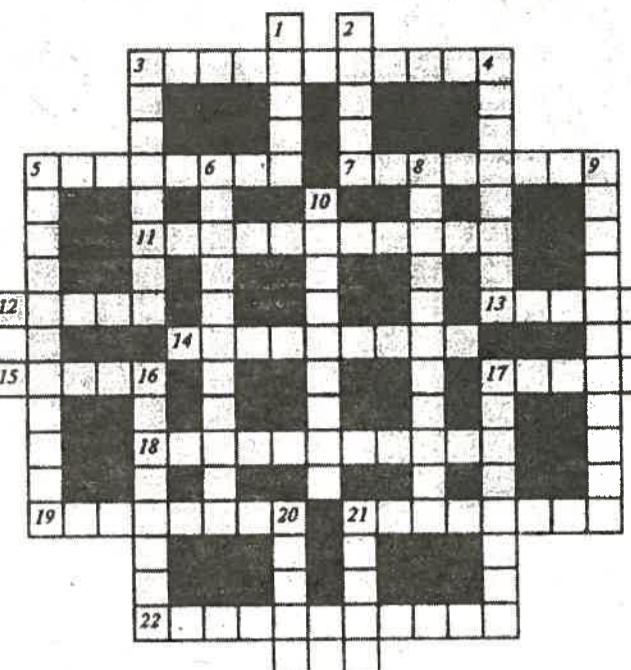
Позже Виктор Петрович Волков освоил «ЛИБХЕРРЫ», «ХИТАЧИ». Трудился там, куда посыпали. А как трудился, мы уже знаем.

Быстро можно рассказать о жизни человека. Но идет жизнь разве медленнее? 60 лет — это вам не фунт изюму. Тут уж невольно соотносишь себя с жизнью страны, народа, и находишь много общего. Да что там — общего?! Каждый из нас — это и есть народ. А народ — то есть вечен. И когда есть силы работать еще и еще, по двенадцать часов, если нужно, цифры не играют большой роли, и конца им не видно. Наверно, это тоже какое-то счастье, когда сам выбираешь себе дорогу, и идешь по ней не спотыкаясь, не падая. Тогда от верстовых столбов открываются новые горизонты.

И.Сидоров

ГАЗОВИК
НА ДОСУГЕ

Кроссворд



По горизонтали: 3. Согласно вождю пролетариата это — высшая стадия капитализма. 5. Наука, позволяющая изучать живые организмы изнутри. 7. Собака, которой может испугаться волк. 11. Промысловая рыба семейства карповых. 12. Типографский шрифт. 13. Вид пшеницы с ломким колосом и невымолачиваемым из пленок зерном. 14. Военный «корабль-аэродром». 15. Птица отряда сов. 17. Литературный папа Золушки. 18. Медицинский прибор для аускультации легких. 19. Восточное средство передвижения, где вместо мотора имеются носильщики. 21. В ней можно путешествовать по воде. 22. Город в Кемеровской области.

По вертикали: 1. Оперативное объединение, состоящее из нескольких родов войск. 2. Русский писатель, автор «Малыхотовой шкатулки». 3. Он предназначен не только для студентов, но и для благородных девиц. 4. Телевизионная трубка для передачи одного неподвижного изображения. 5. Почетный титул епископа. 6. Сборник молитв. 8. Русский математик, создатель собственной геометрии, не признанной современниками. 9. Русская актриса, чей комедийный талант высоко ценил А. С. Пушкин. 10. Ряд колонн с общим горизонтальным покрытием. 16. Его ненавидят моль. 17. Удоочный «бакен». 20. «Шумел камыш, деревья гнулись и ... темная была». 21. Широкая верхняя рубаха.

50 лет автомата М.Т. Калашникова

Музейно-выставочный комплекс для стрелкового оружия

В Ижевске в ближайшее время должен появиться первый в России памятник стрелковому оружию — музейно-выставочный комплекс М.Т.Калашникова, где будут собраны образцы мастерства и таланта ижевских оружейников. Музей станет символом связи многих поколений мастеровых, ковавших славу российского оружия. А его строительство должно стать народной стroyкой. В этом году исполняется 50 лет автомата Калашникова, который занимает почетное место в коллекции музея. С целью сбора средств для строительства музея стрелкового оружия сформирован фонд поддержки создания музейно-выставочного комплекса им. М.Т.Калашникова, который предлагает гражданам, а также учреждениям, предприятиям и организациям всех форм собственности внести посильный вклад в строительство музея. Предприятиям, организациям, учреждениям, фирмам, гражданам, внесшим в фонд поддержки строительства комплекса деньги или материальные ценности, вручается благодарственное письмо генерального конструктора стрелкового оружия, доктора технических наук, дважды героя Советского Союза генерал-майора М.Т.Калашникова и памятная медаль в честь открытия музея. Фамилии первых 25 граждан и название 25 предприятий, организаций и фирм с указанием фамилии руководителя в зависимости от величины благотворительного взноса будут занесены на мемориальную доску. Меценаты будут приглашены на церемонию открытия музея в качестве почетных гостей.

Директор фонда поддержки создания музейно-выставочного комплекса М.Т.Калашникова — Юрий Сергеевич Снежкуров.

Ю.Снежкуров:
Фундамент заложен

Строительство комплекса началось оперативно, уже освоено три миллиарда рублей. Это не проект, а серьезный проект. Комплекс включает три блока: первый — представляет экспозицию о жизни и деятельности самого Михаила Тимофеевича; во втором разместится выставка оружия, созданного Калашниковым, здесь же запланирован 50-метровый тир; третий — выставочный зал оружия. В комплекс входят и подземные гаражи для транспорта музея. Планируется, хотя и неофициально, к концу года закончить коробку здания, а к 53-летию Победы в Великой Отечественной войне открыть музей.

Из газеты
«Известия Удмуртской Республики»

СЛЫХАЛИ?

Экологически чистый бензин

Два года назад закончились испытания экологически чистого бензина. Недавно он получил официальное название — газохол.

Газохол — не чистый бензин, а смесь бензина и углеводородов спиртовой группы.

Изготавливали и испытывали газохол на автозаправочной станции транспортного цеха АО «Ижмаш». За три года разные марки автомобилей использовали более 500 тонн газохола. С конца 1993 года автомобиль ЗАЗ-968М преодолел на газохоле около 100 тыс. км при температуре воздуха до -36 С. Концентрация СО в отработанных газах уменьшилась в 2,5 раза.

Помимо высокой экологичности, газохол имеет улучшенные характеристики горения и температуры вспышки, что облегчает запуск двигателя зимой, обеспечивает лучшие динамические характеристики при прогревании с места и разгоне.

Кроме того, при использовании газохола ни детонации, ни провалов, ни других отрицательных явлений в работе двигателей не было зафиксировано.

Сейчас лабораторные и ходовые испытания нового топлива полностью завершены. Оформляются документы на право производства топлива. Однако получить их не так просто: московские эксперты сами будут исследовать газохол.

Если Московские исследования закончатся с положительным результатом, «Удмуртнефтепродукт» приступит к пуску газохола.

Газ. «ТИМ»

Новые трамваи

Весной этого года Удмуртией заключен контракт о поставке в Ижевск пятнадцати новых трамваев из Чехии. Однако из-за нехватки средств город закупил только четыре. Два из них получены в минувшие выходные. Как отметил главный инженер ТТУ Адольф Багиров, новые трамваи более экономичны, мобильны и дешевле — 180 тыс. долларов каждый, это на 90 тыс. долларов меньше предыдущей модели.

После месячных испытаний трамваи будут пущены по третьему маршруту.

ГАЗОВИК

РЕДАКЦИЯ: С.Б. ЛОГИНОВ.

Ред. № У - 0058.

Газета набрана и сдана в типографии комплекса. Отпечатана в Ижевском полиграфическом комбинате. (Воткинское ш., 10-й км.).

Адрес редакции: 426039, Ижевск, Воткинское шоссе, 182.

Тел.: 203-777, 1-27.

Использование материалов только с разрешения редакции.

Мнение редакции газеты и авторов публикаций может не совпадать.

Газета выходит два раза в месяц.

Распространяется на предприятиях дочернего акционерного общества «Спецгазавтотранс».

Номер подписан к печати 27.06.97.