

ГАЗОВИК

издание для SPETSGAZAUTOTRANS
дачного союза DAUGHTER JOINT-STOCK COMPANY

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС
ЮЧЕРНЕЕ АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО



распространяется
всеобщее

№ 14 (92) 22 октября 1997 года

Издается с 1992 года

26 октября - День работников автомобильного транспорта **С ПРАЗДНИКОМ!**

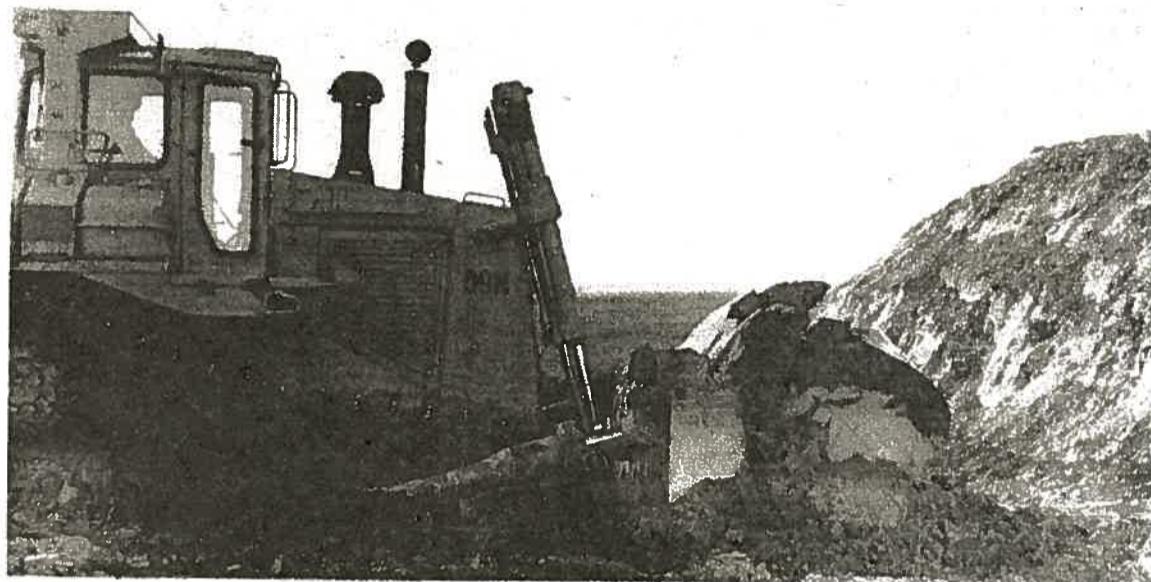
**О выплате
задолженности
по заработной плате
в ДОАО
«Спецгазавтотранс»**

Редакция газеты «Газовик» обратилась к зам. генерального директора ДОАО «Спецгазавтотранс» по экономике Х. М. Аблязову с вопросом: какие намечаются сроки погашения задолженности по заработной плате работникам нашего дочернего акционерного общества?

— Прежде всего надо отдать справедливость требованиям людей отдать заработанное. На дворе октябрь, а им готовится к выдаче зарплата за апрель-май. Никогда не считал и не считаю нужным мириться с таким положением, но прошу поверить и понять. Руководство предприятия, и, прежде всего, генеральный директор В. А. Тумаева, делают все возможное, чтобы сократить сроки задолженности, а новые договоры заключать только с платежеспособными заказчиками. Главная причина несвоевременной выплаты зарплаты кроется в сложном положении Газпрома, который бесперебойно и в полном объеме поставляет потребителю газ, но платить за него региональные власти не торопятся, в том числе и Удмуртия. Тем не менее возьму на себя смелость заявить, что определен жесткий рубеж: погасить до 1 января будущего года задолженность по зарплате по сентябрь включительно.

Газете «Газовик» рекомендую в дальнейшем регулярно публиковать информацию о том, как погашается задолженность.

Когда услышал, что наш автобус идет в аэропорт в 6-30 утра, мне подумалось: а почему чуть не позднее? Было бы гораздо удобнее и меньше риска опоздать к отходу автобуса. Успел. При регистрации не обошлось без неприятностей. Наверное, каждый летающий самолетами (а вахтовик тем более) знает, что пассажир имеет право на бесплатный провоз не более двадцати килограммов багажа. А тут при взвешивании багажа у некоторых вахтовиков зашкаливало за тридцать. А один из них умудрился притянуть аж 42 кг. Возмущению диспетчера не было предела. И понять ее можно. Такова инструкция. Но как бы то ни было, вылетели по расписанию. Так же по расписанию, в половине четвертого, приземлились на ямальский аэродром Мыс Каменный. Погода отличная, как



Ох, уж этот регламент! Ямал: подножку ставит... заказчик

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

на заказ. Тут же в стороне стоят вертолеты, на одном из которых нам предстоит лететь на Бованенковское месторождение.

Но около четырех часов объявили, что вертолета нам сегодня уже не будет. Поздно. Кончился регламент дня, определенный Надымской дирекцией, которой теперь переданы права на это от аэродрома Мыс Каменный. Вот тут-то мне и припомнились мои ошибочные сомнения относительно целесообразности столь раннего отхода автобуса в Ижевский аэропорт.

А теперь до утра надо было где-то кантоватьсь. Мыс Каменный не Харасавей. СГАТовских помещений здесь нет. Поэтому часть вахтовиков отправилась на ночлег в гостиницу, за каждое место в которой пришлось «отстегнуть» по 75 тысяч рублей. Некоторые

вахтовики предпочли перекоротить ночь на жестких сиденьях в зале ожидания аэропорта. Вот с такого «подарка» началась для них очередная вахта. Где-то аэродромные паны дерутся, а у СГАТовских хлопцев на Ямале чубы летят.

На следующее утро нам дали взлет, и в десять часов, мы, наконец-то, были на базе карьера № 3 Бованенковского месторождения. Вертолет же сразу отправился обратно на Мыс Каменный за оставшимися вахтовиками, которых доставят уже после обеда. В общем, день работы из-за капризов здешней аэродромной службы СГАТовцы все-таки потеряли.

И на базе карьера условия стали не те, что были прежде, до приостановки работ на ямальских месторождениях. Не работает пока даже столовая. Так что, перефразируя применительно к здешним вахтови-

кам пословицу, можно сказать, что с чем сюда притопаешь, только то и полопаешь. Вот и приходится вахтовику тащить на Север месячный запас картошки и прочих продуктов. Тяжело, конечно, неудобно. А куда денешься. Приходится. Надо же чем-то и здесь питаться. Отсюда и вчерашние «зашкаливания» у диспетчера Ижевского аэропорта.

Ко всему прочему, карьер к этому времени остался без связи. Не было ее и с четвертым карьером, и с Ижевском, и с Москвой. Вообще-то здесь теперь введена в строй линия космической связи. Но недавно надымские связисты отключили ее, требуя оплаты около семи миллионов в месяц за каждый канал. Работать же без связи намного сложнее, а на Севере тем более. Половину ежедневно возникающих вопросов можно было бы оперативно решать при наличии связи на месте, прямо из кабинета. А теперь приходится делать это через вертолет. Прилетел он — передал вопрос, ответ на который получишь только тогда, когда он прилетит сюда в следующий раз. Работы же на Бованенковском месторождении в то время с каждым днем набирали все более высокие темпы. В ближайшие дни ожидался заезд шестидесяти водителей и начало возобновления отсыпки грунта. Поэтому спешили подготовить дороги, которые заметно пострадали за последний год из-за отсутствия к ним прежнего внимания, ремонтировали технику, готовили к зиме помещения и прочие объекты, принимали поступающие с Земли грузы.

Один из таких рейсов грузового самолета пришелся на 1 октября. С утра у СГАТовцев на Бованенковском месторождении хлопоты, связанные с приемом груза и отправкой для ремонта узлов и агрегатов, которые одним рейсом вертолета не вывезти. К тому же большую часть отправляемого груза приходится вначале выгружать на перевалочной базе и только затем, вновь за-

грузив их в тракторную тележку, можно доставить к самолету. А ведь были узлы и агрегаты с весьма немалым весом, которые за неимением подъемных механизмов приходилось грузить тоже вручную. К тому же все это нужно было делать в спешке, чтобы успеть к прибытию самолета доставить на аэродром все грузы. Дюжие молодцы, направленные на эту операцию, не подвели. Старались, как говорится, до седьмого пота, но успели.

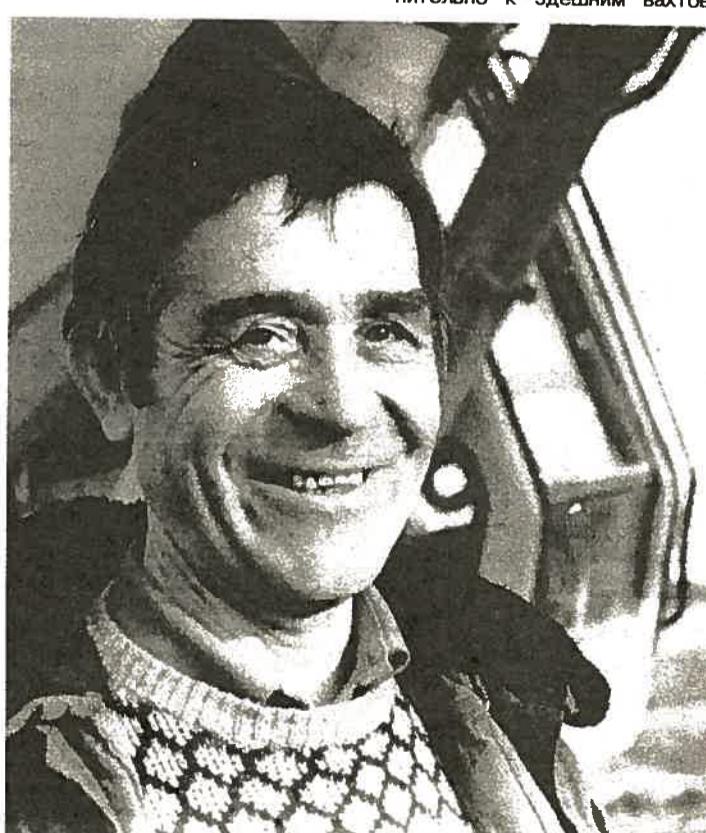
Самолет авиакомпании «Газпромавиа» приземлился в Харасаве даже на 15 минут раньше своего времени. Погода отличная. Так что все складывалось удачно. Но опять все испортило это, ставшее для Ямала роковым, слово «регламент». Да, да. Он опять кончился. Причем не у летчиков, которым предстояло вести самолет, а только у аэродромного персонала. Вылет отложили до следующего утра. Для грузчиков и остальных СГАТовцев, прибывших к этому самолету, считай, потерян еще один день.

И что удивительно. Все эти неприятности исходят, как это ни странно, от нашего же заказчика, на которого СГАТовцы и будут работать на Ямале, — от Надымской дирекции. Причем, если отключение связи можно как-то объяснить — неуплата (хотя и это в наше сложное время могли бы понять), то введение нового регламента работы ямальских аэродромов и вовсе необъяснимо. СГАТовцы здесь стали, похоже, просто жертвой чьих-то амбиций.

**Бованенково.
Сентябрь-октябрь 1997 г.**

На снимках: перебортувка грунта в карьере № 4; машинист экскаватора Михаил Константинович Дурманов, работавший в те дни на этом карьере.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.





Наступает зима - Ямал оживает

Владимир СЫРОПЯТОВ, наш корреспондент

Оживает, конечно, не скованная крепкими морозами ямальская земля. Речь идет об оживлении людском. Если летом здесь немноголюдно, то к зиме количество вахтовиков увеличивается многократно. Вот и на этот раз все на Бованенковском месторождении в конце сентября жили ожиданием прилета водителей, которых должно прибыть около шестидесяти человек. После почти годового перерыва в работе на Бованенковском месторождении наступает опять оживление — грядет возобновление отсыпки грунта.

Наш корреспондент, будучи в то время на Ямале, встретился со старшим механиком автоколонны № 4 Чайковского ПТТиСТ Зуфаром Гаптуловичем Куштановым и попросил его рассказать о том, как здесь подготовились за лето к возобновлению отсыпки грунта и каковы ее перспективы?

* * *



На Ямал очередным рейсом прилетел грузовой самолет АН-74 «Газпромавиа», который доставил СГАТовцам пиломатериалы, автомобильные шины, запасные части к технике и другие грузы, необходимые и для обустройства быта вахтовиков, и для ремонта вышедшей из строя техники.

На снимке: разгрузка самолета. Скоро груз «переселится» в уже ожидающий вертолет, который доставит его по месту назначения.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.

— В летнее время мы здесь готовили к предстоящей работе оставшуюся после перевозки на Заполярное технику, конечно же, саму базу. Прежде всего, бытовые помещения. Немало было хлопот по экологической части и с обеспечением пожарной безопасности. В данное время на Ямале 40 человек, включая такой обслуживающий персонал, как дизелисты, кочегары, уборщицы, прачки, медицинские работники и т.д.

— Каково положение с ремонтом? Хорошую технику весной с Ямала перегнали на Заполярное. Осталась далеко не лучшая.

— Будем из нее делать лучшую. Правда, это пока у нас не очень хорошо получается. Не хватает запасных час-

тей. А остались на третьем карьере 19 «МАНов» и часть здесь на базе, есть 4 «Ивеко», пытаемся восстановить и десяток «КрАЗов». Надеемся, что около 80 процентов имеющегося самосвального парка к началу отсыпки грунта будут на ходу.

— Какая из позиций на сегодня самая «горячая»?

— По спецтехнике. Мы до сих пор ничего не получили ни для «Уралов», ни для «КамАЗов». Впрочем, нет запчастей и для автосамосвалов «КрАЗ». Последние два года техника у нас работала только исключительно на энтузиазме персонала. Подобрали все, что только можно. Использовали все, что было списано и собрано. Для «МАНов», правда, кое-что поступало. Но тоже далеко не все, что хотелось бы. Гарантия на их сервисное обслуживание давно кончилась — теперь эти импортные запасные части приходится закупать, а достаточных средств для этого, видимо, не всегда хватает. Их ведь у нас не хватает даже и на зарплату.

— Худо-бедно, но большую часть техники,

похоже, восстановили. А каковы перспективы относительно объемов отсыпки?

— По имеющейся у меня на сегодня информации, есть 350 тысяч кубометров грунта, которые мы должны будем отсыпать на Бованенковском месторождении до конца этого года. А после Нового года, опять по той же информации, ожидается увеличение объемов отсыпки на Ямале еще на 30 процентов.

— И где же сейчас будут у вас основные объекты?

— Есть объекты и на этой стороне Сеяхи, и на другой. Вначале основные объемы заказчик запланировал на той стороне — со стороны карьера № 3. Мы тогда, естественно, перегнали туда и технику. Но позднее, как это нередко здесь случается, заказчик перенес, и основные объемы определил все-таки на этой стороне.

— Каково на сегодня положение с топливом? Достаточно ли его заготовили?

— Есть. В апреле-мае завезли все, что было можно.

Все подчистили. Но оказалось далеко не столько, сколько хотелось бы. А в эту навигацию пока еще не завозили.

— Достаточно ли будет его на запланированные объемы отсыпки?

— При условии, если будет еще завод. Это знают и в исполнительной дирекции СГАТа. Всюду занимаются. Ищут пути решения. Но, если доставлять по воде, то это нужно решить в течение месяца. Того же топлива, что имеется сейчас, может не хватить и до Нового года.

— Так получилось, очевидно, потому, что поздно прояснилось положение с возобновлением работ на Бованенковском месторождении.

— Не сказал бы. Разговоры об этом были уже давно, еще летом. Давно была и ясность. Например, что касается объемов, то они были известны в июне. Предварительно же их оговаривали еще в мае. Просто, видимо, где-то что-то не сработало.

Бованенково. Сентябрь-октябрь 1997 г.



Раиль Салимьянович Гилимьянов впервые прилетел на Ямал еще четыре года назад. Последние два года он работал в другом месте. А теперь вновь вернулся в эти края. Но уже не автомобилистом, кем работал прежде, а аккумуляторщиком. Приходит не только заряжать батареи, но выполнять и их разборку, сборку, заниматься перепайкой.

Это была его первая после перерыва ямальская вахта. Но хорошо, по прежнему опыту, зная все «узкие» места данного участка, он постарался основательно подготовиться к первой же вахте. Знал, например, что в аккумуляторных есть сложности с реостатами, поэтому заранее разработал схему электронного управления для зарядного устройства, которое бы смогло заменить реостат. Закупил тиристоры. Прилетев на Ямал, сам же и собрал это устройство, которое теперь надежно работает.

На снимке: аккумуляторщик Р. С. Гилимьянов за сборкой второго блока электронного управления для зарядного устройства, которое он намерен передать уже на базу карьера № 3.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.



В этом году до октября заморозки миновали Ямал. Ночью снегок бывало и подсыпал, но уже к обеду исчезал. Используя эту мягкую погоду, в последнюю сентябрьскую субботу персонал базы ЧПТиСТ устроил своеобразный субботник по очистке территории от накопившегося мусора. Ведь позднее, когда морозом скует ямальскую землю, а сверху еще завалит и снегом, это сделать уже будет практически невозможно. Потому-то здесь и поспешили использовать эти выдавшиеся относительно теплые деньги. Собирали и складывали на сани, которые провезли вокруг базы, все, что уже никуда не годилось: обрезки различных конструкций, сломанные узлы и детали, вышедшие из строя шины... и вывозили все это на свалку в специально отведенное место. А следом потом прошел бульдозер, «проутюживший» территорию базы. Так что к октябрю, к ожидаемому зазеду водителей, территория базы приобрела более приличный вид.

На снимке: крупные детали и автошины собирали с помощью автопогрузчика.

Фото В. СЫРОПЯТОВА.

Что случилось на Ямале

В начале октября на базе Бованенковского месторождения произошел пожар.

В половине третьего ночи один из рабочих совершил случайно вышел из спального помещения в коридор и увидел валивший из дверей столовой, блочно прымкавшей к жилым и служебным помещениям, дым. Немедленно разбудив своих товарищ (в этом отсеке одноэтажного вахтового сооружения КДМО ночевало 14 человек), он кинулся будить остальных в смежном пролете.

На улицу выскочили кто в чем успел. Менее, чем через полчаса от привычного облика КДМО (столовая, баня, служебные и бытовые комнаты) остались воспоминания. Огонь поглотил все имущество — мебель, спальные принадлежности, три холодильника, три телевизора, видеомагнитофон, другое оборудование, продукты питания — как общественные, так и некоторые частные запасы, личные вещи, документацию, короче, все, к чему прикоснулся.

Оставшуюся часть ночи участники событий поливали водой стены близ стоящих зданий, чтобы не допустить огня к ним.

Хорошо еще, что стихия пощадила склады ГСМ, до которых тоже было рукой подать.

Вызванные наутро представители органов правопорядка провели предварительное следствие, взяли кровь на анализ у работников пищеблока (поскольку очаг загорания возник именно в столовой) для определения наличия в ней алкоголя.

Появилось несколько версий случившегося.

Пожар мог заняться как по халатности, так и преднамеренно. Дальнейшее выяснение причин покажет, какие из них наиболее убедительны. Созданная комиссия подсчитает нанесенный бедствием ущерб.

Можно только гадать теперь, хорошо это или плохо, что направляющаяся на Бованенково группа вахтовиков из 60 человек из-за непогоды задержалась в ту ночь на мысе Каменном. И благодарить, то ли Бога, то ли обстоятельства, что обошлось без человеческих жертв.

И еще можно сделать однозначный вывод: на такой крупной базе для предотвращения подобных ситуаций (пожар-то уже не первый) должна находиться какая-то серьезная пожарная установка либо машина с необходимым специальным оборудованием и средствами тушения неожиданных возгораний.

И.СИДОРОВ.

Выбрал путь покороче...

Смерть всегда трагична. События, в результате которых она происходит, не повернуть. И все-таки, всегда хочется разобраться в обстоятельствах, разложить их "по полочкам", хотя бы в назидание нам, продолжающим земной путь, чтобы его окончание не было столь нелепым и горьким.

В Пурпе произошел несчастный случай — погиб водитель бензовоза. На месте происшествия срочно была создана комиссия по выяснению причин ДТП. О них мы попросили рассказать инженера отдела безопасности движения и охраны труда ДОАО "Спецавтотранс" С.В.Козырева.

— Если кратко, то в 32-33 километрах от Пурпе водитель Чайковского ПТТ и СТ Петр Машанов не справился с управлением и машина, перевернувшись, опрокинулась с моста трехметровой высоты в ручей.

Более полная картина такова. Водителю было дано зада-

ние съездить за экскаваторщиком ПМК, чтобы отвезти его на обед. Вообще-то, он должен был ехать по другой дороге, — это 15-18 километров, но решил наполовину сократить путь и свернул на внутриводную дорогу, предназначенную для обслуживания магистральных газопроводов. Юридически ничего, вроде бы, не нарушено — запрещающий проезд знаков не было. Лишь предупреждающий плакат на обочине "Внимание! Газопровод высокого давления!"

Надо сказать, что весной, когда из-за большой воды передвижение по некоторым участкам дорог было затруднено, транспортные организации брали в линейной эксплуатационной службе магистральных газопроводов (ЛЭС ЛПУ КС-02) разрешение на пользование ее дорогами. Тогда-то запрещающие знаки и были, видимо, сняты. Обратно же их не поставили.

Но ни в одной инструкции нет ни слова о запрещении движения по ведомственным

дорогам. С этой стороны водителю себя упрекнуть было бы не в чем.

Тем не менее, он все-таки следовал предписанным маршрутам движения. А это уже нарушение технологической дисциплины (ст. 127 КЗОТ).

26 сентября, на следующий день после несчастья, когда уже вытаскивали машину, знак, запрещающий проезд, словно сплюхнувшись, снова выставил, а заодно и предупреждение о 50-метровой охранной зоне по обе стороны газопровода.

Далее. Участок дороги в том месте очень сложный. З-образный изгиб, т.е. из одного поворота в другой и сразу на мост, который со стороны не просматривается из-за насыпи над газопроводом большого диаметра. Конечно, тут можно просчитаться. Но Правила дорожного движения РФ (п. 10.1) требуют от водителя при выборе скорости движения учитывать дорожные и метеорологические условия, в частности, видимость в направлении дви-

жения. Строгое соблюдение этого пункта помогло бы избежать аварии.

И хотя скорость у него была не более 30 км/час (быстро там не разгонишься — по-потому неухоженное, к тому же, шел дождь), и пятиметровая ширина моста позволяла проехать нормально, в нужный момент он не смог совладать с машиной — правые колеса пошли под откос, левые — по мосту. Ручей не очень глубок, но машина упала левой стороной, и голова водителя оказалась внизу. По всей видимости, он потерял сознание и вода проникла в дыхательные пути. Произошло это в полдень, а обнаружили его только к вечеру, в 19 часов.

Что еще сказать. Водителю было 39 лет. Остались дети — дочь 1980-го, и сын 1986-го годов рождения. За баранкой он не был новичком.

Выводы для себя пусть сделает каждый водитель любого автотранспортного средства.

В ХАОСТИЧЕСКОЙ РОССИЙСКОЙ ЭКОНОМИКЕ производитель природного газа Газпром выделяется в качестве эталона управления и эффективности. В отличии от российских нефтедобывающих компаний, производство на которых с падением коммунизма упало, Газпром выдает газ относительно стабильно. «Вот уже 30 лет Газпром продает газ Западу», — говорит Никколо Узиэли из нью-йоркской компании «Потен и Партнеры» — и не разу не изменил своим обязательствам.

Просто работал как швейцарские часы». Через газопровод «Прогресс» с месторождений Ямбурга и Уренгоя на севере Сибири Газпром ежегодно поставляет в Германию, Италию, Францию и другие страны Центральной Европы газа на 10 млрд. долларов. Добыча природного газа относительно дешева и не нарушает экологию. По этой причине спрос на нефть, особенно в Европе и на быстро растущем азиатском рынке. Есть только одна проблема: уже сейчас мировое потенциальное предложение превышает потенциальный спрос. Алжир и Норвегия хотят расширить поставки газа на европейский рынок. Нигерия и Ближний Восток также хотят закрепиться на этом рынке, и последнее, чего хотели бы нефтедобывающие компании на своих рынках, это побольше природного газа. Как раз того, что есть у Газпрома. Он уже располагает значительными запасами газа в подземных хранилищах и закачал почти 10% годового объема добычи в наземные хранилища. К тому же Газпром объявил о планах разработки месторождений на полуострове Ямал и строительства газопровода длиной 3000 км в самое сердце Европы. Этот газопровод продублирует ныне эксплуатируемую параллельную ветку, проходящую на 400 миль южнее. «С Ямальским трубопроводом», — говорит Председатель Правления Р.И. Вяхирев, — европейские потребители смогут получать газ с разных направлений. Это повышает надежность всей системы, повышает безопасность и, как результат, повышает цену». Вяхирев проявляет осторожность с тем, чтобы не раз-

дражать конкурентов — ведущие международные нефтяные компании, но его план предельно ясен: забудьте о наступлении на европейский рынок. Он принадлежит России. «Газпром предупреждает остальные газовые компании: даже и не думайте о расширении поставок газа из Северного моря или Алжира», — считает Пар Меллстром из Московского офиса Brunswick Brokerage. «Мы начинаем добывать на новом месторождении

имея удобно расположенные месторождения, Газпром является естественным кандидатом на эксплуатацию гигантских неразработанных газовых резервов в районах Якутска, Иркутска и Алтая, а также в других регионах Западной Сибири. В настоящее время эти восточно-азиатские рынки обеспечиваются сжиженным природным газом, поставляемым морским путем из таких мест, как северо-западное побережье Австралии и гигант-

«Газпром» заглядывает на рынки Запада

Публикуем интервью Председателя Правления РАО «Газпром» Р.И. Вяхирева, которое он дал корреспонденту американского журнала «Форбс»

быстрее, чем вы на своих полях». Для укрепления своих позиций в Европе Газпром расширяет свое участие в эксплуатации распределительных сетей. В целом же Газпром имеет по меньшей мере два десятка маркетинговых совместных предприятий в Европе. Если посмотреть на географическую карту восточнее, Газпром проявляет то же стремление закрепиться на местных рынках. Он приобрел значительный процент акций в распределительных компаниях в Польше, Белоруссии, Молдавии, Литве, Латвии, Эстонии и Финляндии. Как отмечает Меллстром, «Газпром хочет получить некоторую долю прибыли от розничной продажи газа». «Мы еще пока не являемся компанией западного стиля», — замечает Вяхирев, — но мы станем такой компанией». Так как Газпром находится в самом центре Евразийского материка, его рынки не ограничиваются второстепенными странами в Европе и Азии. Япония, Корея, а теперь и Китай имеют волчий аппетит на природный газ.

ский завод компании «Мобил» в Аруне, Индонезия. Однако значительно дешевле поставлять природный газ в естественном виде по трубопроводам, за исключением Японии. Проблема, естественно, заключается в ценах — не миллиардах, а десятках миллиардов долларов, которых у России нет. Из прошлогодних продаж на 25 млрд. Газпром получил 1,8 млрд. чистой прибыли, но нельзя всю эту сумму рассматривать как реальные деньги. По словам Вяхирева, 95% внутренних продаж являются бартером или идут в долг. Российские потребители расплачиваются трубами, бурильным оборудованием, тракторами, химической продукцией, даже сосисками и капустой. При всем желании Вяхирев не может отключить должников: его компания слишком важна для жизнеспособности экономики России. На Газпром приходится 6% ВНП России, 17% ее экспорта и 26% налоговых сборов. При отключении неплатильщиков закроются детские сады, за-

мерзнут дома престарелых, госпиталя и военные базы обесточатся. «Я не могу отключить внутренних должников», — говорит Вяхирев, — иначе вся Россия возьмется за оружие». Газпрому задолжали 13 млрд. долл., причем половину — производители электроэнергии. Было бы большой удачей получить хотя бы малую часть. Еще один крупный неплатильщик — Украина, задолжавшая примерно 3 млрд. От Газпрома зависит само российское правительство. В прошлом году 31% прибыли «Газпрома» пошло на налоги. Правительство настолько нуждается в налогах, что даже не может позволить Газпрому не платить их в счет долгов государственных предприятий — колхозов, военных и городских властей. Получается, что Газпром продолжает доить в то время, как его должники должниками и остаются. Для реализации своих амбициозных планов Газпрому придется добывать деньги за рубежом. На последней Лондонской бирже АДР Газпрома, представляющие 1% его капитала, были проданы за 429 млн. долл. Затем Газпрому удалось получить более 4 млрд. долл. в качестве займов от западных банков. В ближайшее время компания планирует разместить еврооблигации на 3 млрд. долларов. Глава компании, 63-летний злостный курильщик Вяхирев, является настоящим образцом управленца советского типа. Гордится полученным орденом Ленина. Сменил на посту главы «Газпрома» Виктора Черномырдина, ставшего в 1992 году премьер-министром. Отвечая на вопросы, частенько по-бюрократически многословен. Безусловно, отчасти он действительно является бюрократом, поскольку Газпром стоит в центре экономики России и не может управляться как частный бизнес. Но не обманывайтесь: Вяхирев очень быстро осваивает технологию западного бизнеса. Одно правило он усвоил очень хорошо: вы должны находиться там, где деньги. При хаотичном и бесприбыльном внутреннем рынке настоящие деньги Газпрома находятся за границей. И нефтегазовому миру следовало бы об этом помнить.

Forbs, сентябрь 1997.

ЧЕМПИОНАТ РОССИИ ПО ФУТБОЛУ

Положение команд на 26 октября

Первая лига

Команды	И	В	Н	П	Р/М	О
1. «Уралан» Эл.	38	27	5	6	61-17	86
2. «Металлург» Лп.	38	23	6	9	69-36	75
3. «Сокол-ГКД» Ср.	38	20	10	8	54-32	70
4. «Спартак» Ил.	38	20	3	15	60-47	63
5. «Лада-Град» Дм.	39	18	9	12	74-66	63
6. «Локомотив» СПб.	39	17	12	10	45-36	63
7. ВВС «Кристалл» См.	39	17	10	12	62-41	61
8. «Нефтехимик» Нк.	39	18	4	17	47-47	58
9. «Локомотив» Чт.	38	18	3	17	48-52	57
10. «Сатурн» Рм.	38	17	6	15	58-45	57
11. «Газовик-Газпром»	16	7	15	38-35	55	
12. «Анжи» Мх.	38	16	6	16	57-59	54
13. «Лада» Тл.	38	14	11	13	51-51	53
14. «Кубань» Крд.	38	15	7	16	59-61	52
15. «Динамо» Ст.	38	15	7	16	49-56	52
16. «Иртыш» Ом.	38	13	11	14	43-48	50
17. «Дружба» Мк.	38	14	7	17	49-59	49
18. «Заря» Л-К.	38	11	9	18	34-51	42
19. «Энергия» Км.	38	10	8	20	44-56	38
20. «Уралмаш» Ек.	38	9	8	21	42-66	35
21. «Торпедо» Вж.	37	7	3	27	25-63	24
22. «Луч» Вл.	36	2	12	22	18-61	18

«Газовик» прибавил газу, но...

Не на шутку разошелся не очень ярко игравший в последнее время «Газовик». Играя у себя дома, он вначале переиграл никонекамский «Нефтехимик» — 1:0, а затем и разгромил со счетом 4:0 претендующую на призовое место в первой лиге дмитровградскую «Ладу». Однако в следующих двух турах, которые он играл в Раменском и Липецке, «Газовик» опять не взял ни одного очка. До окончания сезона ижевским футболистам осталось провести четыре тура.

«Икссталь» привыкает к победам

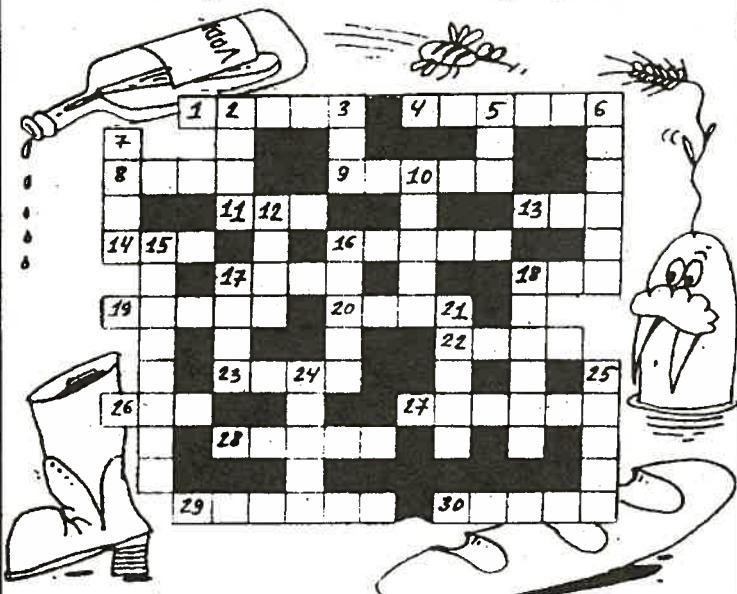
9 октября ижевская «Икссталь» принимала у себя дома «УралАЗ» из Миасса. «Икссталь» является лидером дивизиона, «УралАЗ» занимал третью строчку турнирной таблицы. В первом матче в упорнейшем поединке победу одержали ижевчане, которые, кстати, являются единственными в своем дивизионе хоккеистами, не испытавшими поражений

Велодром на Зеленой

На территории средней школы 17 открылся велодром, который торжественно открыл вице-мэр Ижевска С.Протазанов. Более десятка предприятий были привлечены к оборудованию велодрома в районе улицы Зеленая. В первую строительную очередь уложились пока сама велосипедная трасса, стартовый подиум да небольшая трибуна. Теперь предстоит все это облагородить, озеленить, оснастить техническим оборудованием, создать условия для работы судей и самих участников.

(Из республиканских газет).

Кроссворд



По горизонтали: 1. Колыбель для зерна. 4. Крыша безропотного мужа. 8. Место для встречи Аму-Дары и Сыр-Дары. 9. Обувь, которая выше Шекспира (фразеолог.). 11. Обладательница изящной талии. 13. Памятник ведьме. 14. Величина, которую постоянно ищут. 16. Жидкая валюта, которой расплачиваются за бытовые услуги. 17. Владение Нептуна. 18. В избе он не желателен, однако выносить его вон не хотят. 19. Хлебобулочное изделие, удобное для нанесения ударов по голове. 20. Популярная тема украинских анекдотов. 22. Результат падения кирпича на голову. 23. Домашняя пила. 26. Перевернутый кит. 27. Работник, нашедший тепленькое место. 28. Бесплатное представление. 29. Контора после перестройки недальновидным руководителем. 30. Самовлюбленный император.

По вертикали: 2. Название столицы, напоминающее животное среднего рода. 3. Радиосигнал не от хорошей жизни. 5. Средство от инфаркта. 6. Доходная профессия. 7. Спор, в котором рождается прибыль. 10. Детский держатель. 12. «Песнь» бурлака. 15. Гнездышко для гомо сапиенс. 16. Долгоожданная пора. 17. Очередной зоологический этап эволюции закаленного человека. 18. Спортивное упражнение для российских предпринимателей. 21. Модное в наши дни этическое понятие. 24. Безмолвный персонаж трагедии А. С. Пушкина «Борис Годунов». 25. Продолжение руки чукчи.

О ПОТЕНЦИАЛЕ СТРОИТЕЛЕЙ РАССКАЖЕТ «ПОТЕНЦИАЛ»

Строительные организации играют весьма заметную роль в экономических преобразованиях любой отрасли народного хозяйства. Не могут без строителей обойтись и газодобыщики.

Полгода назад в рамках системы РАО «Газпром» была создана Ассоциация строительных и монтажных организаций «Стройтрансгаз».

Какой же потенциал накопили и имеют сегодня строители для выполнения заказов по улучшению условий добычи и транспортировки газа? Об этом можно будет узнать из вновь созданного производственно-технического журнала, который так и решено назвать «Потенциал».

Первый номер этого издания должен появиться на свет к концу года. Его solidный объем — 84 страницы — говорит о значительности задуманного проекта.

«Удмурттелеком»:

Слово «бесплатно» забудьте
ОАО «УдмуртТелеком» сообщает, что с 10 октября 1997 года все уличные таксофоны города Ижевска переводятся на оплату разговоров телефонными карточками.

Бесплатно набираются только следующие номера:

- 01 - пожарная охрана,
- 02 - милиция,
- 03 - «Скорая помощь»,
- 04 - аварийная служба газа,
- 09 - справочная служба,
- 002 - аварийная служба «Водоканала»,
- 008 - бюро ремонта телефонов,
- 051 - аварийная служба ижевских электросетей,
- 064 - служба ремонта таксофонов и справочная служба по обслуживанию телефонных карточек,
- 068 - справочная служба междугородной связи.

Стоимость 1 минуты разговора по уличному таксофону — 800 рублей. Телефонные карточки достоинством 100 тарифных единиц предназначены для продолжительных междугородных и международных разговоров, их цена — 80 тысяч рублей. Телефонные карточки можно приобрести во всех отделениях связи и киосках трамвайно-троллейбусного управления по городу. Приобретенные телефонные карточки обратно не принимаются!

Справочная служба по обслуживанию телефонных карточек 064 работает круглосуточно.

Пресс-служба
ОАО «УдмуртТелеком»

«Бронза» была реальной

Очередной этап чемпионата Европы по авторалли для команды «Газпром ралли ТИМ» закончился на Кипре неудачей.



Штурман экипажа Антон Зиновьев поведал об этом более, чем сдержанно: «приехали, сошли с дистанции, уехали».

Пилот Сергей Балдыков рассказал подробнее:

— В гонке принимали участие 80 экипажей. Трасса сложная — горная, узкая. На предпоследнем деле (скоростном участке), за 20 километров до общего финиша, у нас вышла из строя коробка передач, сломался первичный вал. Мы шли вторыми. Впереди был только польский гонщик Кристиан Холовчек. По сумме зачес-

тов после кипрского этапа он набрал 1960 очков и уже вышел в чемпионы Европы. При любом раскладе обогнать его никто не сможет, поэтому ему нет смысла выступать дальше. Мы набрали 740 очков. Второе место на Кипре, которого мы лишились из-за этой досадной поломки, могло принести еще 300.

Таким образом, мы могли претендовать на бронзовую медаль чемпионата, ведь итальянец Зенера имеет сейчас 1100 очков, а его соотечественник Даллавила с 1010 остался за нами. К тому же, и лимит гонок у них на исходе.

Увы! Обидно, конечно, но что сделаешь... Такова спортивная жизнь. Поменять коробку мы не могли, поскольку сервисное обслуживание по условиям соревнований разрешено было проводить только в определенных точках трассы — по регламенту, приближенному к чемпионату мира. Сломанный вал

увезли на экспертизу в Англию. Но какое это теперь имеет значение?!

Команде можно посочувствовать. Но можно за нее и порадоваться — сегодня ижевский экипаж автогонщиков Газпрома стоит на шестом месте в таблице итогов чемпионата Европы. На такую ступеньку никто еще среди российских автогонщиков никогда не поднимался. И это может быть серьезной заявкой на дальнейшие выступления в соревнованиях подобного ранга, а также реальной претензией на призовые места в них.

Следует заметить, что первый пилот команды «Александров-ралли» Сергей Успенский находится в той же таблице на 27 месте, а московский экипаж Газпрома с Андреем Жигуновым — лишь на 29-м.

Н.СОМОВ.

ГАЗОВИК

РЕДАКТОРСКАЯ КОМПАНИЯ: Редактор С. Б. Логинов.

Рег. № У - 0058.

Газета набрана и спрессована на настольно-издательском комплексе редакции. 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 21.10.97.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

ПО АВТОРАЛЛИ

Распределение мест по сумме набранных баллов прошедших этапов

1. Кристов Холовчек — Польша — 1960 очков.
2. Жан Марию Зенера — Италия — 1100 очков.
3. Андреа Деллавила — Италия — 1010 очков.
4. Бруно Тери — Бельгия — 1000 очков.
5. Андреа Аджини Ламборди — Италия — 976 очков.
6. Сергей Балдыков — Россия — 740 очков.
7. Патрик Снайджерс — Бельгия — 675 очков.
8. Жанфранко Кунико — Италия — 655 очков.
9. Хесус Пурсас — Испания — 600 очков.
10. Волькан Изик — Турция — 540 очков.
11. Матиас Кале — Германия — 500 очков.
12. Найат Авчи — Турция — 480 очков.
13. Фредди Локс — Бельгия — 400 очков.
14. Пьер Лиатти — Италия — 400 очков.
15. Диттер Деппинг — Германия — 400 очков.
16. Филипп Бугальски — Франция — 360 очков.
17. Адрузио Лопес — Португалия — 360 очков.
18. А.Зуловтас — Кипр — 340 очков.
27. Сергей Успенский — Россия — 240 очков.
29. Андрей Жигунов — Россия — 240 очков.