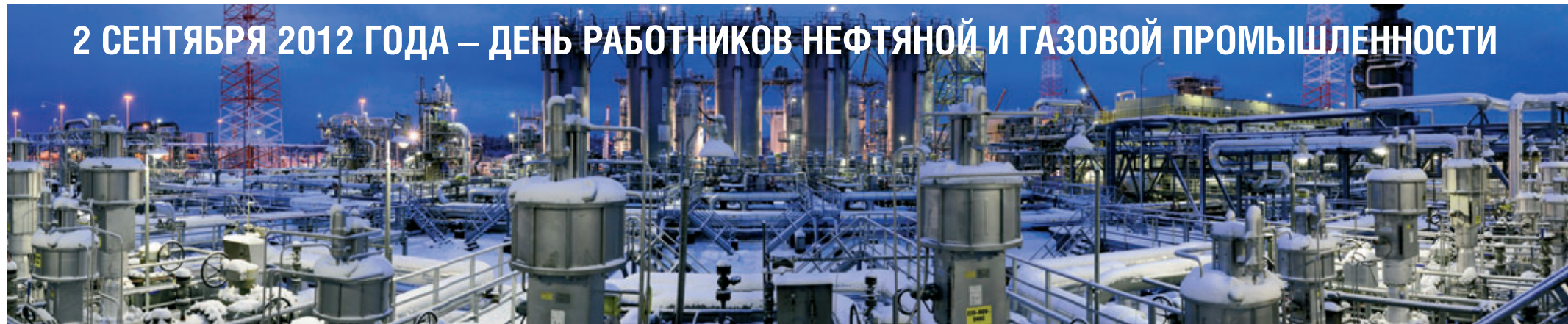


## 2 СЕНТЯБРЯ 2012 ГОДА – ДЕНЬ РАБОТНИКОВ НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ



### ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ, УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!



Алексей Миллер

От имени Правления ОАО «Газпром» и от себя лично сердечно поздравляю вас с Днем работников нефтяной и газовой промышленности!

Этот праздник выходит далеко за рамки профессионального. Прежде всего, потому что преимуществами газа и нефти пользуются миллионы россиян по всей стране. Роль «Газпрома» здесь является определяющей: именно наша компания – ведущий игрок на российском рынке газа и один из крупнейших отечественных поставщиков нефти.

Сегодня «Газпром» продолжает курс масштабного и всестороннего развития. Мы производим и доставляем своим потребителям в России и за рубежом энергоносители, без которых трудно представить развитие современной экономики – природный газ, нефть, электроэнергию. «Газпром» уверенно идет вперед. Убедительное подтверждение тому – итоги 2011 года, целый ряд которых стал рекордным.

Эта тенденция сохраняется и в 2012 году. Мы выходим в новые регионы добычи газа, которые станут основными на ближайшие десятилетия, активно прокладываем новые газопроводы, ежегодно расширяем масштабы Программы газификации регионов России.

В 2012 году инвестиции «Газпрома» в газификацию снова будут рекордными.

Все более актуальной задачей для Общества становится газификация не только предприятий и жилого фонда, но и автотранспорта. Максимальное расширение рынка сбыта газомоторного топлива является одной из наших важнейших задач на внутреннем рынке. Для всей страны – это улучшение экологической обстановки, оптимизация экономики автотранспорта, а для нас – профильный и прибыльный бизнес.

Еще одно важное направление работы «Газпрома» – нефтяное. Стратегические ориентиры развития «Газпром нефти», на базе которой развивается наш нефтяной бизнес, предусматривают, что к 2020 году объем добычи компании достигнет 100 млн тонн нефтяного эквивалента в год, объем переработки – 70 млн тонн нефти в год. «Газпром нефть» уверенно продвигается к этим показателям: наращивает добычу, расширяет географию бизнеса, модернизирует нефтеперерабатывающие мощности.

«Газпром» продолжает активно работать на отечественном рынке электроэнергетики, являясь крупнейшим российским инвестором в

этой отрасли. Наша задача здесь – существенно повысить эффективность выработки энергии и использования имеющихся мощностей до уровня крупнейших мировых электроэнергетических компаний.

#### УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Как и в предыдущие годы, мы встречаем наш праздник, имея за плечами убедительные позитивные результаты, а впереди – масштабные цели. «Газпром» – современная, инновационная, динамично развивающаяся компания, которая не просто соответствует всем требованиям сегодняшнего мирового рынка, но и оказывает на него существенное влияние. Мы идем в авангарде мировой истории газовой промышленности и не собираемся

сдавать позиций. Наша работа жизненно необходима для миллионов потребителей как в России, так и за рубежом, и они всегда найдут в лице «Газпрома» надежного партнера.

Убежден, что профессионализм и опыт, которыми обладают руководители, специалисты, рабочие нашей компании, их трудолюбие и преданность делу позволят «Газпрому» достигнуть новых рубежей на мировом энергетическом рынке.

Дорогие друзья, уважаемые коллеги! От всей души желаю крепкого здоровья, счастья и благополучия вам и вашим близким. С праздником!

Председатель Правления ОАО «Газпром»  
Алексей Миллер

#### УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

Поздравляем вас с профессиональным праздником – Днем работников нефтяной и газовой промышленности!

В этом году наше предприятие продолжает принимать участие в реализации Восточной газовой программы и расширении газотранспортной системы на Северо-Западе России. В рамках Восточной газовой программы «Спецгазавтотранс» заканчивает работы по строительству магистрального газопровода «Сахалин – Хабаровск – Владивосток» и газопровода-отвода на город Владивосток и остров Русский. Закончились испытания второй линии Северо-Европейского газопровода, в строительстве которого наше предприятие принимало самое активное участие. Этот объект будет введен в эксплуатацию в четвертом квартале 2012 года.

Нарастают объемы работ на Крайнем Севере, где мы продолжаем заниматься обустройством нефтегазовых месторождений, строительством зимних автодорог и отсыпкой кустовых площадок. Если в прошлом году нашим предприятием было построено 274 километра зимних автодорог, то в зимний период 2012-2013 годов объемы значительно возрастут.

За всеми этими цифрами стоят люди, на плечи которых ложится основной груз по выполнению поставленных задач. Опираясь на профессионализм, опыт и ответственность специалистов нашего предприятия, можно с твердой уверенностью брать за выполнение самых сложных задач.

Благодарим всех сотрудников «Спецгазавтотранса» за добросовестное отношение к работе. Желаем вам новых достижений на профессиональном поприще. Крепкого здоровья, благополучия и счастья вам и вашим близким!

Правление ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»

## СТРОИТЕЛЬСТВО И КАПРЕМОНТ ГАЗОПРОВОДОВ. КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ

В 2001 году протяженность системы магистральных газопроводов ОАО «Газпром» составляла 151 тысячу километров, из них 17% газопроводов отработали более 35 лет, еще 41% приближался к этому возрасту, 31% был построен 10-20 лет назад и только 11% было моложе 10 лет. Для поддержания системы и ее адаптации к растущим поставкам газа требовались значительные капитальные вложения. Уже тогда было ясно, что до 2010 года необходимо было реконструировать 27 тысяч километров магистральных газопроводов.

Летом 2001 года в «Газпроме» состоялось заседание секции научно-технического совета

ОАО «Газпром» по вопросам состояния линейной части магистральных газопроводов, пер-

спектив развития прогрессивных технологий и новых методов организации ремонта. Сама проблема и вопросы безопасности эксплуатации и ремонта магистральных газопроводов давно были известны и решались газотранспортными предприятиями с появлением первых ниток магистралей газа. Для поддержания должного уровня эксплуатации и обеспечения безопасности магистральных газопроводов в «Газпроме» были разработаны и находились под постоянным контролем целевые програм-

мы: «Ежегодные планово-профилактические работы на линейной части и компрессорных станциях», «Программа внутритрубной диагностики», «Программа капитального ремонта магистральных газопроводов» и др. Но участники заседания в «Газпроме» определили совсем иной подход и сделали акцент на применение при ремонте газопроводов новейших технологий, технических средств, полимерных композиционных материалов.

## ЗА ПОЛЯРНЫМ КРУГОМ

В текущем году ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» продолжает работать на объектах в районе города Новый Уренгой.



Рустам Закиров

В марте 2008 года «Спецгазавтотранс» приступил к строительству 30-километрового участка конденсатопровода от Заполярного месторождения до Новоуренгойского газоперерабатывающего комплекса. Трубопровод протяженностью 180 километров предполагалось ввести в эксплуатацию еще в апреле 2009 года. Но из-за прекращения финансирования работы на два года были приостановлены. В 2010 году финансирование объекта возобновилось, что позволило сдать первую очередь. К августу 2012 года объемы были выполнены на 99%, а к концу года объект будет сдан полностью. Сейчас здесь работает комиссия заказчика, в задачу которой входит выявление замечаний по строительству. Это является общепринятой практикой, по результатам работы комиссии замечания будут сразу устраняться.

На Крайнем Севере в условиях вечной мерзлоты в действующих газопроводах возникают так называемые участки напряженного состояния. В газотранспортной системе «Заполярье – Новый Уренгой» такие участки были выявлены в местах воздушного перехода трубопровода через реки. Неустранение напряжения в трубопроводе может привести к необратимым последствиям. Техническим решением для ликвидации напряжения, которое разработал проектный институт, является перекладка перехода из воздушного в подземный с устройством компенсатора.

– Всего на этой газотранспортной системе проектом предусмотрена перекладка 12 переходов, – говорит **Рустам Закиров**, заместитель генерального директора по капитальному строительству ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – Ранее «Спецгазавтотранс» выполнил 6 переходов, но из-за отсутствия финансирования работы были приостановлены, и техника перебазирована на другие объекты. В 2011 году финансирование было возобновлено, и определены 4 перехода. В короткие сроки были мобилизованы производственные мощности. Два перехода были выполнены собственными силами, а два, по причине коротких сроков производства работ, мы передали субподрядчик организации. К сожалению, субподрядчик не справился с поставленной задачей, и теперь мы вынуждены подключать собственные силы, чтобы в ближайшее время закончить все работы на четвертом переходе. В настоящее время строится временный технологический проезд, который позволит перебазировать нашу технику к месту производства работ. Работа на этом объекте связана с определенными рисками, в первую очередь, с производством работ в зоне действующего газопровода, особенно в зоне напряженного состояния трубы. По графику сдача четвертого перехода запланирована на конец года, но в связи с ожидаемым увеличением поставок газа с Заполярного месторождения отключение трубопровода в зимний период не представляется возможным, поэтому мы поставили себе задачу закончить работы до ноября.

Уложиться в намеченные сроки будет очень тяжело, но для нашего предприятия нереального нет. Как показала практика, сила «Спецгазавтотранса», прежде всего, в опытном коллективе, который может выполнять сложные задачи, и в слаженной работе подразделений и служб предприятия. Примерами этого могут служить многие построенные объекты, в том числе на полуострове Ямал, Заполярном месторождении, на Камчатке и Дальнем Востоке. Во время пионерного выхода на Ванкорское месторождение в 2006 году, когда заказчик не смог оперативно обеспечить объект строительными материалами, руководством Общества для выполнения поставленных задач в договорные сроки оперативно было принято решение о поставке материалов собственными силами. В течение недели, благодаря слаженной работе УПТК, СУПР и отдела эксплуатации, материалы были доставлены с других объектов. Из последних примеров можно вспомнить Камчатку, когда по просьбе заказчика за неделю были скомплектованы сварочные бригады, погружена на корабль техника и все это доставлено на полуостров.

Все работы, связанные с устранением напряженных участков на газопровode «Заполярье – Новый Уренгой», выполняются силами ЧПТТИСТ. А коллектив СУПР занимается устранением размывов обвалования на этом же газопровode. В паводковый период на отдельных участках газопровода потоки воды размывают валик обвалования, происходит оголение трубы, что недопустимо. С 2005 года наше предприятие ведет работы по укреплению обваловки. На начало работ многие материалы и технические решения были экспериментальными. На практике они воплощались нами в водоотводные каналы, водоотводные валы, укрепленные узлы входа-выхода и т. д. В связи с сильной заболоченностью местности все основные работы выполняются в зимний период. В разные периоды финансирование приостанавливалось, но сейчас работы снова ведутся.

– Кроме того, в этом году мы вели работы на объекте строительства «Обустройство Восточно-Уренгойского лицензионного участка» по заказу ЗАО «Роспан Интернешнл», – говорит Рустам Закиров. – По кустовым площадкам № 2-06, № 2-19 работы выполнены в установленные сроки и с хорошим качеством, что подтверждается отзывом, полученным от заказчика. Это второе месторождение «Роспан Интернешнл», на котором мы выполняем работы – ранее мы отсыпали кустовые площадки на Русском месторождении. В настоящее время заказчик проводит конкурс по трем большим объектам на зимний период 2012-2013 гг., в котором мы участвуем и планируем получить заказ, что полностью позволит загрузить наши производственные мощности этой зимой. В этом году наше предприятие работало на нового для нас заказчика – ООО «Газпромнефть – Развитие». Мы строили зимние автодороги на Мессояхском месторождении. Объемы работ были выиграны на конкурсе. Качество работы «Спецгазавтотранса» было оценено заказчиком, получен положительный отзыв. Сейчас проводится конкурс по строительству зимних дорог, где мы тоже участвуем. Объемы работ возрастут на 35%, планируется заключение договора на 3 года. В настоящее время ведется подготовка строительной техники, жилых вагончиков. Нужно отметить, что на этом направлении очень высока конкуренция – на Крайнем Севере достаточно предприятий, выполняющих эти виды работ.

В рамках программы по подготовке к зимнему периоду ведутся ремонтные работы на базе ЧПТТИСТ в Новом Уренгое, общежитиях и вахтовом поселке СУПР на Заполярном месторождении. К сожалению, текущий объем финансирования не позволяет произвести кардинальные изменения, но необходимый минимальный ремонт будет выполнен.

Александр Бурцев, Николай Сюваев



Укрепление георешеткой участков размыва



Устранение размывов обваловки на магистральном газопровode «Заполярье – Новый Уренгой»

## УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!



Коллектив Негосударственного пенсионного фонда «ГАЗФОНД» сердечно поздравляет всех работников и ветеранов нефтяной, газовой и топливной промышленности с профессиональным праздником.

Ваш труд очень важен для всех людей нашей страны. Нефтегазовая промышленность – основа российской экономики, благодаря вам в наши дома приходит тепло и уют.

НПФ «ГАЗФОНД» уже 17 лет выплачивает пенсии ветеранам газовой отрасли. Мы гор-

димся своей причастностью к такому большому и нужному людям делу и приложим все усилия для того, чтобы вы и после выхода на пенсию продолжали жить полноценной, насыщенной жизнью.

С Днем работников нефтяной, газовой и топливной промышленности!

Успехов вам и стабильного, обеспеченного будущего.

Коллектив НПФ «ГАЗФОНД»

Негосударственный пенсионный фонд «ГАЗФОНД»

117556, Россия, Москва, Симферопольский бульвар, дом 13

Многоканальный телефон 8 800 700-83-83 (звонки бесплатны для абонентов из регионов России).

www.gazfond.ru

Лицензия № 274/2 от 21 мая 2004 года

&lt;&lt;&lt; стр. 1

# СТРОИТЕЛЬСТВО И КАПРЕМОНТ ГАЗОПРОВОДОВ. КАК ВСЕ НАЧИНАЛОСЬ



Дмитрий Рузанов

Уже тогда ставился вопрос о необходимости иметь крупные специализированные подразделения (предприятия), оснащенные в достаточном количестве техническими средствами и материалами для новейших ремонтных технологий.

«Спецгазавтотранс» начал укреплять свои позиции в организации комплексного ремонта линейной части магистральных газопроводов в 1997 году. В основном это касалось строительства дорог, переездов через коридоры магистральных газопроводов, подъездов к крановым узлам, мостов и водопропусков. Но «Газпрому» было важно, чтобы надежно и безотказно работала газотранспортная система в целом. И тогда руководство «Спецгазавтотранса» обратилось в ОАО «Газпром» с идеей комплексного подхода к решению вопросов реконструкции трубопроводов и предложением создать специализированное подразделение по капитальному ремонту линейной части. «Газпром» поддержал эту идею.

Летом 2001 года была разработана программа работы с газотранспортными предприятиями, утверждены протоколы намерений, а осенью в Москве прошло совещание с участием руководителей управлений ОАО «Газпром» и газотранспортных предприятий.

Это совещание стало своеобразной точкой отсчета. Два месяца ушло только на изучение, согласование и визирование службами «Газпрома» и газотранспортных предприятий протокола, подготовленного на совещании. 20 декабря 2001 года он был утвержден первым заместителем Председателя Правления ОАО «Газпром» Вячеславом Шереметом.

Этот документ стал признанием достигнутых «Спецгазавтотрансом» результатов и выдал ему своеобразный кредит доверия. Руководству предприятия было поручено разработать мероприятия на 2001-2005 годы, технико-экономическое обоснование и создать в 2001 году специализированное подразделение по капитальному ремонту линейной части магистральных газопроводов.

– Тогда не все в полной мере представляли, на что мы замахнулись, – рассказывает Дмитрий Рузанов, заместитель генерального директора по строительству и капитальному ремонту магистральных трубопроводов ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – «Газпрому» нуж-



Альфред Мингалиев

но было, чтобы мы к 2005 году вышли на годовой показатель по капитальному ремонту трубопроводов в 100-120 километров. Много это или мало? Для «Газпрома», который планировал 1000 километров в год, это немного, для нас же это были большие объемы.

«Спецгазавтотранс» приступил к выполнению работ по капитальному ремонту и переизоляции магистральных газопроводов в 2000 году. Тогда мало кто верил, что предприятие, зарекомендовавшее себя в качестве первопроходца северных месторождений, сможет расширить производственную программу за счет несвойственного для себя вида деятельности, имеющего не так уж много общего с традиционными для него строительством автомобильных дорог и отсыпкой площадок под бурение. В первый год освоения нового для предприятия вида деятельности было отремонтировано 5 километров газопроводов. В последующие годы объем работ стремительно увеличивался.

Организация капитального ремонта газопроводов требовала изменения структуры предприятия. В связи с расширением полномочий, увеличением объемов и масштабов работ было решено преобразовать Передвижную механизированную колонну в Строительное управление подрядных работ (СУПР) и предоставить ему функции генподрядчика по строительству объектов и ремонту магистральных газопроводов.

– Чтобы иметь твердые позиции в жестких условиях рыночных отношений, надо уметь делать лучше, дешевле, качественнее и быстрее других, – говорит Дмитрий Рузанов. – На Севере нам не было конкурентов по отсыпке дорог и кустов, перевозке грузов. Когда встал вопрос по капитальному ремонту газопроводов, наш подход включал весь комплекс работ: дороги, мосты, подъезды, ремонт изоляции, замена трубы, балластировка, испытание и сдача в эксплуатацию. Это огромные объемы, которые требуют наличия большого количества техники и спецоборудования. Такое не всем под силу.

В 2000 году предприятие силами участков № 4 и № 6, которые были сформированы в октябре 1999 года, приступило к выполнению работ по капитальному ремонту газопроводов «Тюменьтрансгаза», «Пермтрансгаза», «Сургутгазпрома».

– Процесс производства работ по капитальному ремонту магистральных газопроводов для нас был новым, и осваивать его пришлось с самых азов, – вспоминает Альфред Мингалиев, заместитель генерального директора по строительству линейной части магистральных трубопроводов ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром», в те годы – начальник участка № 6. – Ни один заказчик не мог поставить конкретной задачи, выполнение осложнялось отсутствием проектно-сметной документации, карьеров, отводов земли под производство работ. Но, как говорится на Руси, глаза бояться – руки делают. Со временем приобрели опыт, навыки, учились у других предприятий, обучали инженерно-технический персонал, рабочих. И дело сдвинулось с места.

Первые шаги начинались с КС-0 Надымского ЛПУ. На магистральном газопроводе «Надым - Пунга 1» был произведен ремонт трех мостов из трубных конструкций. В числе первых, кто организовывал автоколонны для выполнения этих производственных объемов, были Юрий Брюшко, Владимир Шелешманов, Мулламур Имамове.

Для дальнейшего развития этого направления нужна была долгосрочная перспективная программа по капитальному строительству магистральных газопроводов.

Уже в 2001 году была выполнена переизоляция 10,8 километра трубы, обваловано и отбалластировано 25 километров магистральных газопроводов. На следующий год предприятием был произведен капитальный ремонт 18 километров газопроводов, забалластировано 43 километра всплывших участков, врезано 35 катушек.

В начале 2003 года в «Газпроме» состоялось большое совещание, после которого у «Спецгазавтотранса» появилась реальная перспектива по ремонту газопроводов, выраженная в конкретных цифрах. Протокол совещания был согласован с Департаментом экономики ОАО «Газпром» и подписан руководителями предприятий «Сургутгазпром», «Пермтрансгаз», «Баштрансгаз», «Таттрансгаз», «Волготрансгаз», а руководство «Тюменьтрансгаза» в устной форме подтвердило, что объемов по этой программе будет предоставлять столько, сколько «Спецгазавтотранс» сможет выполнить.

В 2003 году уренгойское Автотранспортное предприятие № 3 было реорганизовано в специализированное ремонтно-строительное управление (СРСУ) с последующим переименованием этого филиала на ремонт магистральных газопроводов. Также были созданы специализированные участки в СУПР и Чайковском ПТТиСТ, а со временем и в магнитогорском Специализированном управлении пусконаладочных работ. В октябре этого же года на заседании Совета директоров ДООАО «Спецгазавтотранс» было принято решение о том, чтобы выполнение работ по ремонту изоляционных покрытий магистральных газопроводов считалось приоритетным направлением деятельности Общества в 2004 году.

Самым главным событием на предприятии в этот период стало освоение сплошной переизоляции механизированным комплексом. В состав работ входило вскрытие и демонтаж пригрузов, снятие старой изоляции, нанесение новой изоляции, балластировка и обратная засыпка, обваловка. Два участка, выполняющих эти виды работ, были переданы из СУПР в СРСУ.

В апреле 2003 года в исполнительной дирекции был создан отдел капитального ремонта магистральных газопроводов (с 2009 года – отдел строительства и капитального ремонта магистральных трубопроводов). С 2009 года отдел возглавляет Альфир Масалимов.

Программа реконструкции и модернизации газотранспортной системы становится приоритетной для «Газпрома», уже в 2005 году капитальные вложения в это направление достигли 65% от общего объема инвестиций.

Никто не сомневался в том, что в ближайшие годы реконструкция газопроводов будет выгодным бизнесом для предприятий, которые сумели подготовить техническую базу и освоить технологии, необходимые для реализации этой программы, включающей в себя как частичную замену труб и переизоляцию участков газопроводов, так и ремонт компрессорных станций.

Для выполнения задач при строительстве и капитальном ремонте магистральных газопроводов основными элементами, обеспечивающими надежность их эксплуатации, являются сварные соединения. Применение современных технологий и оборудования для автоматической и полуавтоматической сварки стыков трубы непосредственно на трассе позволило значительно повысить качество и производительность, а трубосварочный комплекс автоматической сварки ТСК-142 значительно ускорил процесс сварки двух труб.

Время меняет приоритеты, в том числе и в производственной деятельности. С 2008 года, когда предприятие начинает строительство газопроводов на Камчатке, на Дальнем Востоке и в центральной части России, строительство магистральных трубопроводов становится основным видом производственной деятельности «Спецгазавтотранса», а капитальный ремонт трубопроводов отходит на второй план. Но обеспечение надежной и безопасной работы газотранспортной системы является главной задачей ОАО «Газпром», и проблема повышения уровня технической безопасности магистральных трубопроводов остается одним из самых приоритетных направлений. В 2012 году руководство предприятия вновь начинает активизировать работу в этом направлении, чтобы полностью задействовать освободившиеся мощности «Спецгазавтотранса».

По итогам 2011 года предприятие достигло рекордных для себя показателей. Наибольший доход предприятию принесло строительство магистральных газопроводов. Теперь стоит задача поднять на такой же высокий показатель и уровень производства по капитальному ремонту трубопроводов.

Александр Бурцев, Николай Сюяев



Строительство магистрального газопровода на Камчатке



Строительство газопровода на острове Сахалин

## «СПЕЦГАЗАВТОТРАНС» СОВЕРШЕНСТВУЕТ СИСТЕМУ УПРАВЛЕНИЯ

14 июня 2012 года акционеры ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» на годовом общем собрании приняли решение внести изменения в Устав компании, исключив из него один из ижевских филиалов предприятия – Специализированное ремонтно-строительное управление (СРСУ). С чем связана ликвидация этого подразделения, мы попросили рассказать начальника отдела организации труда и заработной платы исполнительной дирекции Антона Сторожева.



Антон Сторожев

– Процесс реорганизация предприятия, идущий сегодня, связан с модернизацией системы управления, которая идеологически начала оформляться примерно три года назад, – говорит **Антон Сторожев**. – Решение о ликвидации СРСУ было принято не спонтанно, а является логическим завершением первого этапа этого процесса.

– **В чем заключается идея? Можно рассказать о ней хотя бы в общих чертах?**

– Если коротко, главное – это централизация управления, исключение дублирования функций и, как следствие, повышение эффективности работы. Все функции по управлению финансами и экономикой, бухучету, работе с заказчиками и поставщиками уже на

протяжении нескольких лет постепенно концентрировались в исполнительной дирекции. В апреле в нее были переведены специалисты из отделов СРСУ, а в июле на базе производственных участков филиала в составе дирекции образовано Управление строительства магистральных трубопроводов, которое занимается только производством, причем весь его персонал работает вахтовым методом, а координирует взаимодействие производственно-диспетчерская служба, сохраненная в составе управления. Исключение лишних звеньев в виде профильных отделов в филиале позволило сократить документооборот, повысить оперативность в принятии решений и усилить контроль за их исполнением, а также сняло с производственников груз административной работы – теперь начальнику управления нужно думать только о производстве. Кроме того, если раньше отделы дирекции выполняли сводную функцию, то есть собирали отчетность со всех филиалов и готовили общую, то сегодня у них появились и производственные задачи. Это удобно. Например, сейчас я напрямую общаюсь с нормировщиком на производственном участке без промежуточного звена в филиале – так решения принимаются быстрее.

– **Чем продиктована необходимость преобразований?**

– Больше 25 лет «Спецгазавтотранс» развивался как предприятие с разветвленной сетью филиалов, то есть структурных подразделений, наделенных достаточно большой самостоятельностью. Они сами занимались поиском заказчиков, осуществляли производственную деятельность, вели отчетность. Дирекция занималась стратегическим планированием и сведением общей отчетности. Когда у филиалов была возможность работать напрямую с заказчиками, эта модель была эф-

фективной. Возможно, кого-то из строителей она и сейчас устраивает. Но мы должны учитывать специфику нефтегазовой отрасли. А в ней произошли серьезные изменения. Ужесточились требования к бухгалтерской отчетности, финансовой дисциплине, соблюдению корпоративного стиля. Самое важное – изменился порядок распределения объемов работ. Сегодня все объекты проходят через конкурсные торги. И закупки материалов и оборудования для собственных нужд мы тоже обязаны проводить через тендер – это требование «Газпрома». В таких условиях самостоятельность филиалам не нужна – вся работа с договорами и финансовые потоки уже не первый год идут через дирекцию.

– **За образец бралась готовая модель управления, или она разрабатывалась собственными силами?**

– В этом направлении работают многие компании. Мы, конечно, интересовались опытом наших производственных партнеров. В определенных моментах он оказался полезен. Но за основу мы взяли наши собственные идеи. Процесс оказался длительным, потому что нельзя было резко ломать сложившиеся связи и цепочки между линейными подразделениями. Теперь, проанализировав первые результаты, мы готовы идти дальше.

– **Каких итогов планируется добиться?**

– Мы выстраиваем ясную и прозрачную систему управления, отвечающую современным требованиям. Это повысит конкурентоспособность «Спецгазавтотранса» и, мы надеемся, получит положительную оценку наших заказчиков, в том числе новых партнеров, с которыми мы прорабатываем программу предприятия на будущие периоды.

**Сергей Савинов, Николай Сюаев**

### МЫ ПОМНИМ

## АЛЕКСАНДР БЫСТРОВ: Я БЫ МНОГОЕ ОТДАЛ – БЫТЬ БЫ ДОМА СЕЙЧАС



Александр Быстров (15.10.1952 – 12.08.2012)

Не часто мы пишем в газете о тех, кого с нами уже нет. Но не написать несколько добрых слов об **Александре Васильевиче Быстрове** нельзя. Он всегда был честен и справедлив, за что и ценили его на работе, и уважали. Работа диспетчера, на первый взгляд, кажется тихой и простой, но это только на первый взгляд. Не буду перечислять всех тонкостей этой профессии, скажу только одно – рабочий день многих руководителей разных уровней начинается с кабинета диспетчера. Я тоже частенько захожу туда, чтобы узнать, как обстоят дела на наших объектах. А еще заходил, чтобы пообщаться с Александром Васильевичем, который писал замечательные стихи.

После разговоров с Александром Васильевичем на душе всегда становилось тепло и легко – такой он был человек, к людям с любовью относился. Эта любовь и в его стихах проявлялась.

**Александр Бурцев**



\*\*\*

Жизнь прожить – не поле перейти,  
Маленькому говорила мать.  
В жизни будут разные пути,  
Научись, сынок, их выбирать.

В жизни будут радость и беда,  
Будет май с охупками цветов,  
Но запомни, сын мой, навсегда,  
Будет время зимних холодов.

А когда метели заметут,  
Снегом припорошат тебе голову,  
Оглянись на пройденный твой путь,  
Сколько в жизни сделал ты хорошего.

Если жил с открытой душой,  
Правду не боялся говорить,  
Я тебе скажу, мой сын родной,  
Стоило тебе на свете жить.

\*\*\*

Я тебе привезу вместе с восточкой кедра  
Свое верное сердце и нашу любовь.  
Только здесь, вдалеке, понимаешь, наверное,  
Как все в жизни непросто, как все нелегко.  
Здесь, на Севере Крайнем, в безмолвии  
снежном,  
Всю прошедшую жизнь вспоминаешь как сон.  
Вспоминаю тебя только любящей, нежной,  
И хочу жить и петь я с тобой в унисон.  
Телефонный звонок, разговор в пять минут,  
Я не слышал тебя, повтори еще раз.  
Как живете вы там, как минуты бегут?  
Я бы многое отдал – быть бы дома сейчас.  
В напряженной работе дни летят чередой,  
На стене календарь зафиксирует это.  
Скоро кончится вахта, мы поедем домой,  
С заполярного круга в зеленое лето.

\*\*\*

Раскололи, сбросили  
Черной темной осенью  
С Храмов золотые купола.  
Думали, что кончили  
Веру Православную.  
Вера Православная жива.  
Затопили кровушкой  
Милую сторонущку,  
А из Храмов сделали хлеба.  
Думали, что кончили  
Веру Православную.  
Вера Православная жива.  
Русь святая, Родина,  
Потерпи, родимая.  
Верой Православною  
Оживут края.  
Колокольным звоном,  
Да молитвой страстной  
Встанет все в России  
На крути своя.

## ГРИГОРИЙ ПЛОТНИКОВ: БЫЛО ТЯЖЕЛО, НО МНЕ ПРАВИЛАСЬ ТАКАЯ РАБОТА

Так уж получилось, что где бы ни трудился Григорий Плотников, его работа всегда была связана с многочисленными командировками. Отработав еще до призыва в армию год на сборке мотоциклов, Григорий точно знал, что на завод больше не вернется. После армии прошел полугодовые курсы монтажников и стал работать в одной из ижевских организаций монтажником-верхолазом. Эта работа требовала многих навыков, в том числе и сварщика, и стропальщика, и газорезчика.

За шесть лет Григорий Плотников объехал почти весь Советский Союз: работал в Калининграде, в Ташкенте, на Байконуре и во многих других уголках нашей страны. В 1988 году женился, и длительные командировки (от 3-х и более месяцев) стали семейной проблемой. Начал искать новую работу. Впрочем, продолжалось это недолго – выбор сразу упал на новое ижевское предприятие «Союзгазавтотранс».

– Я в декабре 1988 года уволился с прежней работы, а 4 января 1989-го уже отправился на Север на первую вахту, – рассказывает Григорий Плотников, электросварщик Управления строительства магистральных трубопроводов «Дальневосточный». – Меня приняли на работу в ПМК, которая занималась обустройством Бованенковского месторождения на Ямале. Прибыв на Север, я получил такое сильное впечатление от увиденного, что не сразу пришел в себя: полярная ночь, северное сияние, белоснежная пустыня с продолжительными метелями, холод, рабочая смена по 12 часов – можно еще мно-

го перечислять. Было тяжело, но мне нравилась такая работа.

Когда Григорий Григорьевич приехал на Бованенково, там стояло два ангара. Но основную работу делали не в ангарах – каждый день, иногда и по несколько раз, он вместе коллегами выезжал на трассу ремонтировать технику. Бывало, полдня уходило на дорогу, потом столько же обратно. В дороге могли застрять, и тогда часами ожидали помощи, пока не приедут и не выташат.

– Техника на Севере ломалась часто, – вспоминает Григорий Плотников. – Иную поломку за час-полтора устраним, а на другую и дня не хватает. Ремонтировали под открытым небом, при любом морозе – как начинаешь замерзать, бежишь в кабину греться. Придешь в себя, и снова на мороз – работу никто за тебя не сделает. Так вот и мотались по нашим объектам. Пока машина едет, ты спишь, как остановилась – начинаешь работать. И так каждый день. Работать было сложно, но, видимо, помоложе были, и было все интересно, сами рвались туда.



Григорий Плотников

В «Спецгазавтотрансе» Григорий Плотников поработал на обустройстве многих месторождений Крайнего Севера. А в последние годы он трудится на строительстве магистральных трубопроводов на Камчатке, Сахалине, во Владивостоке.

– Время пролетело быстро, – говорит Григорий Григорьевич. – Я бы сказал, что очень быстро. Когда вспоминаешь те годы, то особенно остро начинаешь понимать, что порой ходили мы по краю лезвия. Север не прощает бесшабашности, и малейшая ошибка мог-

ла повлечь за собой серьезные последствия. Сегодня работать полегче: и техника в разы лучше, и газопроводы строим большей частью в теплых краях – не чета Крайнему Северу. Конечно, во Владивостоке было сложнее добраться до участка, где сломалась техника: то перед глазами одно синее небо, то чуть ли не лбом упираешься в землю – такие крутые были склоны. Ну, ничего, нам не впервой с трудностями сталкиваться.

Александр Бурцев

## АЛЕКСАНДР КОРОБЕЙНИКОВ: МОЛОДЫЕ БЫЛИ, НА МНОГИЕ ВЕЩИ СМОТРЕЛИ ПРОЩЕ

В середине 80-х предприятие «Союзгазавтотранс» едва заявило о своем существовании, а люди уже потянулись к нему. Многих прельщала и работа на Крайнем Севере, и хорошие заработки. Среди тех, о ком говорят «они были в числе первых», оказался и Александр Коробейников.

– Я пришел в 1985 году, – вспоминает Александр Коробейников. – И меня сразу направили в Ямбургское АТП. Три года работал водителем на Ямбурге. На Севере работать сложно было, всякое случалось. То температура до 50 градусов мороза опустится, то машина выйдет из строя. Первое время водителям чаще всего самим приходилось машинами ремонтировать. Мороз не мороз, а ремонтным занимались. Простаивать никому не хотелось, резона не было. На Север ездили зарабатывать, а не прохлаждаться. Однажды нам с напарником пришлось перегонять болотоход из Уренгоя в Ямбург, а дорог-то в то время еще не было, так по тундре и шли. Хоть техника и хорошая была, надежная, все равно страшновато было. Топлива было много, едой тоже запаслись, ну и молодые были, на многие вещи смотрели проще. Тундра все же, кто ее знает, что в дороге может случиться. За неделю дошли.

Так получилось, что машинист одного из бульдозеров заболел, а другого не было. Главный инженер предприятия предложил Коробейникову на время заменить машиниста и поработать в карьере. Когда вернулся с той вахты домой, его сразу направили в Омск на курсы подготовки машинистов. Так с тех пор он и работает на этой технике.

– Техника у нас уже тогда была хорошая, ее



Александр Коробейников с внуками

со всего Советского Союза собирали, – продолжает свои воспоминания Александр Михайлович. – Я работал на Komatsu-355. А потом меня перевели в ПМК, и нас в первую же вахту сразу отправили на Ямал, куда предприятие перебрасывало свою технику. К моему приезду стояло два ангара – не отапливаемые, но от ветра все же защищали, а это уже что-то.

Сначала мы жили в вагончиках на карьере № 4, а со временем переехали на основную базу на Бованенково. Первое время сложно было, никто не знал, как правильно делать заготовку грунта – ни мы, ни руководство, все учились на своих ошибках. Техника ломалась часто, но специалисты из СУПНР ее быстро приводили в рабочее состояние. От холода спаса-

лись, кто как мог: утепляли кабины дарнитом, устанавливали дополнительные печи. А когда метель разыгралась, приходилось вместе с водителями возвращаться на базу. Технику не глушили, так на малых оборотах она и работала. В таком режиме работы бульдозера горючего в баке хватало на двое суток. К тому времени метель утихала, а если и нет, то все равно надо было ехать и проверять: мало ли что – может, масло потекло, может, что другое сломалось – технику нельзя глушить, потом очень трудно ее завести.

После затяжной метели машинисты бульдозеров первыми начинали работу – машины по сугробам не могут проехать, вот и приходилось сначала расчищать дорогу.

– От того, что никто толком не знал особенностей тундры, в первое время техника тонула в болотах или в небольших озерах, которые под снегом были не видны. Лед не выдерживал тяжелую технику. Потом стало полегче, по своим же дорогам стали ездить. Сейчас посмотришь, как работают на Севере, – не сравнить с теми годами, когда приходилось отсыпать первый километр дороги.

В настоящее время Александр Коробейников уже на пенсии, но продолжает работать в «Спецгазавтотрансе». Принимал участие в строительстве второй нитки магистрального газопровода «Северный поток», строил ГТС «Сахалин – Хабаровск – Владивосток», в ближайшем будущем готовится на вахту на Камчатку, где предприятие получило дополнительные объемы работ. А в свободное время с удовольствием занимается воспитанием двух замечательных внуков, которые не оставляют своего деда ни на минуту.

Александр Бурцев, Николай Сюваев

