



Государственный Кремлевский Дворец, 21 февраля 2013 года

**РАБОТНИКИ
ДОО «СПЕЦГАЗАВТОТРАНС»
ОАО «ГАЗПРОМ», НАГРАЖДЕННЫЕ
ЗА ДОБРОСОВЕСТНЫЙ ТРУД
И В СВЯЗИ С 20-ЛЕТИЕМ
ОАО «ГАЗПРОМ»:**

**Благодарность Министерства
энергетики Российской Федерации**

- Андреевских Галина Геннадьевна,
заведующая центральным складом
СУПР
- Борискин Степан Иванович,
главный инженер РЭБ флота
- Гилячева Райхания Самигулловна,
бухгалтер УПТК

Почетная грамота ОАО «Газпром»

- Балашов Иван Ильич,
машинист КТУ СУПР
- Орт Владимир Иванович,
водитель ЧПТТСТ
- Иванов Василий Иванович,
водитель ЧПТТСТ

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ! ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

От всей души поздравляю вас со знаменательным событием — 20-летием со дня образования ОАО «Газпром»!

Это особый праздник для каждого из нас. Своим трудом мы сделали нашу компанию одной из сильнейших в мировой энергетике.

Масштабы созданного нами — грандиозны. Мы хорошо понимаем, для чего нужна эта большая и упорная работа. В ее основе лежит желание, чтобы и сегодня, и завтра, и десятилетия спустя наши потребители стабильно получали природный газ.

«Газпром» — это надежный поставщик. Его работа — залог энергобезопасности потребителей. Мы очень дорожим этой репутацией и стремимся сохранить ее на многие годы вперед.

Нашей стратегической целью является превращение «Газпрома» в компанию номер один на глобальном энергетическом рынке. Это амбициозные планы, но для нас они достижимы. Сегодня «Газпром» присутствует по всей России и во многих зарубежных странах.

В 2012 году мы приступили к освоению Ямала, введя в эксплуатацию гигантское Бованенковское месторождение. Ямал станет одним из самых крупных газовых центров в мире. На полуострове создается сверхмощный комплекс добычи газа и уникальная по сложности газотранспортная система. Еще несколько лет назад это казалось невозможным. А сегодня новая эпоха в истории газовой промышленности становится реальностью.

В ближайших планах компании — освоение Арктического шельфа. В первую очередь, добыча углеводородов начнется на Приразломном месторождении.

Мы — создатели газовой отрасли на Востоке России. Эта работа начата всего несколько лет назад. Но уже сейчас работают центры добычи газа на Сахалине и на Камчатке, полным ходом идет работа в Якутии. Газовые маршруты на западе и востоке страны объединятся в Единую систему газоснабжения.

С развитием газовой промышленности в



Алексей Миллер

восточных регионах мы получаем не только новых российских потребителей, но и расширяем географию экспорта. Нам открывается перспективный и емкий азиатский рынок сбыта. Его освоение в первую очередь связано со сжиженным природным газом.

Мы сохраняем на десятилетия вперед сильные позиции в Европе. Газопроводы «Северный поток» и «Южный поток» — это долгосрочная гарантия доставки нашего газа на традиционные рынки.

Успех «Газпрома» был бы невозможен без вас — уникального коллектива работников, обладающих глубокими знаниями, богатым опытом и профессионально относящихся к своему делу. Ваш четкий, слаженный, а часто самоотверженный труд — это ключ «Газпрома» к новым победам.

Уважаемые коллеги! Благодарю всех вас за значительный и весомый вклад в развитие компании. Желаю вам крепкого здоровья, счастья и благополучия! Продолжим работу!

**Председатель Правления ОАО «Газпром»
Алексей Миллер**



«Грязовец — Выборг» — газопровод «повышенной проходимости»



Строительство системы магистральных газопроводов «Бованенково — Ухта»



На газовом промысле Ковыктинского ГКМ

ВЛАДИМИР ПУТИН ПОЗДРАВИЛ «ГАЗПРОМ» С 20-ЛЕТИЕМ

Президент России Владимир Путин заявил, что внутрироссийский рынок для «Газпрома» всегда должен быть приоритетным, и призвал компанию активнее наращивать темпы газификации страны.

«Конечно, важно обеспечивать не только бесперебойные экспортные поставки. Напоминаю, что соразмерную цену платят за газ и наши потребители, наши отечественные российские потребители. И они вправе рассчитывать на надежное газоснабжение. Внутренний, национальный рынок всегда должен быть для вас приоритетом номер один. Так же, как интересы наших граждан, промышленников, бизнеса», – сказал Владимир Путин в своем выступлении на торжественном мероприятии, посвященном 20-летию ОАО «Газпром».

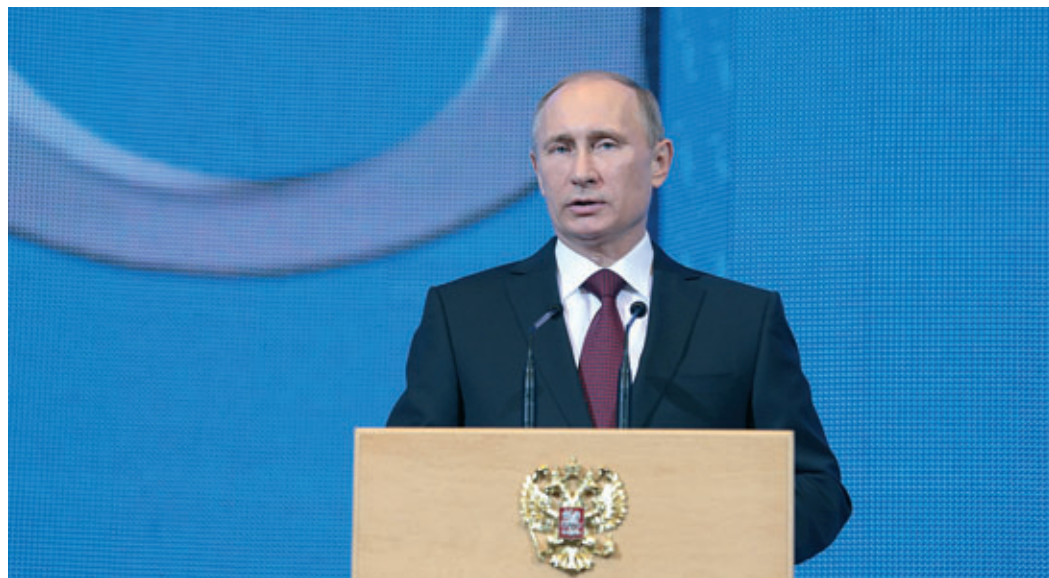
«За последние годы газифицировано 3 тысячи деревень и поселков. Но здесь нужно работать еще активнее. Наращивать темпы газификации регионов. Конечно, значительная

часть работы лежит на стороне самих регионов, но эта работа определяет и ее результат – в значительной степени определяет качество жизни в каждой точке России, на всем ее огромном пространстве», – сказал президент.

«Сегодня работа на благо России – это больше, чем пополнение бюджета для решения стратегических задач развития. Ваша миссия гораздо шире», – сказал он.

Президент отметил, что у «Газпрома» впереди много проектов, которые «должны изменить расстановку сил на глобальном энергетическом рынке». «Это – освоение Ямала и шельфа Арктики. Расширение присутствия России на внешних торговых площадках», – сказал Владимир Путин.

Он также отметил, что в ближайших пла-



Владимир Путин

нах компании строительство магистрального газопровода из Якутии – «Сила Сибири», а также создание единой системы газоснабжения на востоке страны.

«Решение этих задач потребует организации новых производственных мощностей, внедрения передовых технологий и инновационного оборудования. В результате должны быть созданы современные рабочие места, малые и средние предприятия, в том числе в производственном секторе. А, значит, открыты новые возможности для людей – работать и создавать свое дело», – отметил президент.

«При этом важно, чтобы поставщиками «Газпрома» стали те отечественные компании, которые выпускают действительно луч-

ший на рынке и отвечающий мировым стандартам продукт. И еще. Чтобы успешно решать все эти поставленные задачи, надо каждый день работать на качество. Быстро и гибко реагировать на изменения ситуации, вызовы времени. Видеть тенденции развития рынка. Уметь договариваться с партнерами. Только так можно удержать первенство в глобальной конкуренции, а она – будет только расти», – сказал Владимир Путин.

«Уверен, что «Газпром» приложит все усилия для роста глобальной конкурентоспособности. Для достижения всех поставленных задач, для успешной реализации проектов», – сказал президент.

Интерфакс



Руководство «Газпрома» приветствует Президента России

НА КАМЧАТКЕ

ОБУСТРОЙСТВО КШУКСКОГО И НИЖНЕ-КВАКЧИКСКОГО ГАЗОКОНДЕНСАТНЫХ МЕСТОРОЖДЕНИЙ

фоторепортаж Николая Сюваева



Склад конденсата



Пункт налива конденсата



Роберт Валеев и Владимир Киришин



Рустам Закиров



Иван Малых. Линия ВЛЗ № 1



Андрей Загребин (слева), мастер

ВИКТОР ЛЬКОДИЙ: «МЫ БОЛЬШЕ 10 ЛЕТ СТРОИМ ЗИМНИКИ»

В середине ноября 2012 года специалисты Строительного управления подрядных работ приступили к перебазировке техники и обустройству вагон-городков, предназначенных для строительства автозимников от станции Паюта до Новопортовского месторождения и от Новопортовского месторождения до Мыса-Каменного.



Проливка полотна автозимника



Виктор Лыкодий

До наступления нового года были построены семь переправ через речки, на которых сразу же были установлены вешки, дорожные знаки и информационные щиты.

— Мы и в прошлом году работали на этом объекте, — рассказывает Виктор Лыкодий, прораб Строительного управления подрядных работ (СУПР) филиала ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». — Заказчик остался доволен качеством нашей работы. И в этом году поручил нашему предприятию вновь строить зимник. Работа в этом сезоне шла обычной чередой, но бывали деньки, когда из-за непогоды дальше капота ничего не было видно, только по вешкам и двигались. Метели были сильные — бывало, что по два-три дня стояли, потом немного порабатываем и опять стоим.

Зимняя автодорога Паюта — Новопортовское месторождение была сдана еще в конце декабря 2012 года, дальше шла работа по проливке зимника. Параллельно строился автозимник Новопортовское месторождение — Мыс-Каменный. В январе 2013 года были установлены вешки, дорожные и информационные знаки, а вторую половину месяца уделено укреплению дорожного полотна и проливке водой.

— В этом году снега было очень мало, — говорит Виктор Лыкодий. — Его нехватка доставляла много проблем при строительстве зимника. Приходилось ждать, когда снег выпадет. Устанавливали снегозадержатели, чтобы хоть как-то его набрать. В последние годы такое происходит часто. Рельеф на этом участке не такой уж и простой, нужно много снега, особенно на крутых подъемах и спусках.

К 20 января дорога была практически готова: проливка закончена, переправы через реки наморожены, уже можно было пропускать транспорт грузоподъемностью до 40 тонн. В этом году запланировано перевезти 14 тысяч тонн грузов на Мыс-Каменный и Новопортовское месторождение.

— Более 10 лет мы строим зимники, — продолжает Виктор Лыкодий. — В первые годы у

нас часто техника тонула в болотах и речках — не успеешь одну вытащить, как другая тонет. Потом научились, конечно, стали и осторожнее, и грамотнее. Сначала все прощупаем, пробуем, протопаем ножками, все осмотрим и когда убедимся, что техника сможет пройти, тащим волокуши, трактора пропускаем — накачаем и только потом тащим вагончики. В этом году техника нас не подвела, не то что в прошлом, когда из 20 единиц в работе оказалось только 5, но мы не останавливались, работали. Потом всю технику поставили на колеса, и все пошло своим чередом.

На этом участке зимника находится 5 дорожных пунктов для содержания дороги и обслуживания проезжающих машин. Два пункта имеют столовые, а в трех — хорошие бани. Так что водители всегда могут остановиться, согреться, отдохнуть и снова отправиться в дорогу.

— Бытовые условия здесь хорошие, — делится своими впечатлениями Виктор Лыкодий. — В вагончиках тепло, достаточно уютно, есть телевизор, так что мы в курсе всех событий, которые происходят в стране. Но на этом все и заканчивается — вокруг одна белоснежная тундра. Как говорится, прогуляться некуда. Не всем это нравится, особенно молодым, но тут уж ничего не поделаешь. Север он и есть Север.

Весной всю технику и вагончики перегонят к месту летнего базирования, соберут все вешки, дорожные и информационные щиты. За летний период надо будет успеть отремонтировать технику, привести в порядок жилые вагончики, подкрасить вешки и дорожные знаки. А с наступлением следующей зимы — опять возвращаться на место, строить зимнюю автодорогу и осуществлять грузоперевозки.

Помимо строительства и обслуживания зимников «Спецгазавтотранс» занимается и заготовкой грунта на Новопортовском месторождении. По плану в этом году должны заготовить 2,5 миллиона тонн грунта.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

СПРАВКА

Новопортовское месторождение расположено на юге полуострова Ямал. По мнению специалистов, его залежи образовались примерно 400 миллионов лет назад. Хотя Новопортовское месторождение открыто сравнительно давно, оценить его сырьевой потенциал и оптимальный способ разработки смогли только несколько лет назад, когда провели соответствующие буровые и геофизические работы. Месторождение площадью в 500 квадратных километров включает в себя 30 залежей углеводородов. Геологи считают Новопортовское самым крупным нефтегазоконденсатным месторождением на Ямале.

В «СПЕЦГАЗАВТОТРАНСЕ» ИДЕТ АТТЕСТАЦИЯ РАБОЧИХ МЕСТ

В январе 2013 года на предприятии начала работать комиссия по аттестации рабочих мест по условиям труда.



Александр Чернышов

Целью аттестации рабочих мест является оценка условий труда на конкретных рабочих местах и выявление вредных и опасных производственных факторов, а также осуществление мероприятий по приведению условий труда в соответствие с государственными нормативными требованиями охраны труда. Аттестация включает гигиеническую оценку условий труда, оценку травмобезопасности и обеспеченности работников средствами индивидуальной защиты.

— Такую аттестацию необходимо проводить раз в пять лет, — говорит Александр Чернышов, ведущий инженер отдела охраны труда и промышленной безопасности ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». — Мы уже провели аттестацию рабочих мест на производственных объектах во Владивостоке и на Камчатке. Сейчас проводим эту работу на производственной базе на Бованенковском месторождении. Результаты аттестации используются, прежде всего, для контроля состояния условий труда на рабочих местах и правильности обеспечения работников сертифицированными средствами индивидуальной и коллективной защиты. Также производятся оценки: профессионального риска как вероятности повреждения здоровья; предоставления работникам, занятым на работах с вредными условиями труда, бесплатной сертифицированной специальной одежды, специальной обуви и других СИЗ; решения вопроса о связи заболевания с профессией при подозрении на профессиональное заболевание; рассмотрения вопроса о приостановлении эксплуатации зданий или сооружений, машин и оборудования, осуществления отдельных видов деятельности вследствие непосредственной угрозы жизни или здоровью работников.

При наличии на рабочих местах вредных и опасных производственных факторов аттестационная комиссия готовит предложения о внесении изменений и дополнений в трудовой договор об обязательствах работодателя по обеспечению работника необходимыми средствами индивидуальной защиты, установлению соответствующего режима труда и отдыха, а также других установленных законодательством гарантий и компенсаций за работу с вредными и опасными условиями труда.

Фактическое состояние условий труда на рабочем месте определяется на основании оценок по классу и степени вредности или опасности факторов производственной среды и трудового процесса, по классу условий труда по травмобезопасности, по обеспеченности работников СИЗ.

Гигиеническая оценка фактического состояния условий труда производится на основе сопоставления результатов измерений факторов производственной среды и трудового процесса с установленными для них гигиеническими нормативами. На базе таких сопоставлений и на основе действующей классификации условий труда определяется класс условий труда и степени вредности или опасности, как для каждого вредного или опасного производственного фактора, так и для рабочего места в целом.

ДОРОГА К СКВАЖИНЕ ОТКРЫТА

В соответствии с договором строительного подряда между ДОО «Спецгазавтотранс» и Филиалом «Мессояха» ООО «Газпромнефть-развитие» предприятие в зимний сезон 2012-2013 годов выполнило строительство зимников на Восточно-Мессояхском и Западно-Мессояхском лицензионных участках общей протяженностью 209 километров. Стволовой участок автозимника протяженностью 95 км был сдан в конце декабря прошлого года.

Участки строительства автозимников находятся в Тазовском районе Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области и представляет собой заболоченную местность, изрезанную множеством рек и ручьев. В данном районе протекают реки Мессояха, Мудуйяха и другие. Климат суровый, резко континентальный, с длительной холодной и суровой зимой и коротким прохладным летом. Абсолютная минимальная температура составляет -60 градусов С, максимальная достигает 30 градусов С. Район характеризуется сложной структурой почв: тундра, болото (24%), вечная мерзлота, многолетние бугры пучения.

Погода в зимний период преподнесла свои сюрпризы. В период строительства наблюдалось аномально низкое количество выпадаемых осадков, особенно на возвышенностях. Отдельные участки тундры вообще не были закрыты снегом. Это привело к необходимости увеличения количества снегозадерживающих сооружений.

— На этом объекте у нас работало 11 бульдозеров, — рассказывает Михаил Шибанов, начальник участка СУПР. — В конце января выполнялись работы по уплотнению и проливке зимника водой для того, чтобы увеличить несущую силу дороги. На этих двух объектах были задействованы силы Строительного управления подрядных работ и Чайковского предприятия технологического транспорта и специальной техники. Сразу же после приемки зимника началось движение транспорта в обе стороны. Конечная точка Восточно-Мессояхского зимника — на 158 разведывательной скважине, а Западно-Мессояхского — на 205-й, где к тому времени были забиты только кольшки. Теперь по зимнику к месту назначения доставляется необходимое оборудование для установки буровой вышки.

Фото Геннадия Сухих



Уплотнение полотна автозимника волокушами



ЖЕНЩИНА НА ВАХТЕ

Все, кому приходилось работать вахтовым методом, могут согласиться, что женщин на Крайнем Севере не много, но они есть. И мало кто задумывается, глядя в голубые экраны телевизоров и видя красивых, стройных женщин в сериалах, новостях, в развлекательных передачах, что они могли бы работать где-то на производстве на Севере...

Вахта для женщин в нашем государстве является способом повышения материального достатка. Для нас уже в порядке вещей, что прекрасный слабый пол становится на порядок смелее и выносливее, отправляясь на работу в районы Крайнего Севера или приравненные к ним территории. И все не ради сохранения своей естественной красоты средствами самой природы – колючими морозами, темными полярными ночами, перепадами давления.

Красоту свою женщины с достатком поддерживают в современных спа-салонах, по последним технологиям и диетам... А вот простым женщинам доводится сегодня зарабатывать в тяжелых условиях, чтобы прокормить себя, детей, а порой и своего мужа.

Безусловно, обойтись на отдаленных территориях без слабого пола можно, но если в выполнении основной работы по производству первенство отведено мужчинам, то на плечи милых дам возложено не менее важное действие – обслуживание и поддержка теплой атмосферы. Кто может лучше, к примеру, повара Лены мило улыбнуться вахтовикам и накормить его горячим обедом, или коменданта Разили встретить уставшего работника и подбодрить добрым словом, или диспетчера Наташи, выписывая водителю путевку, пожелать ему отличного самочувствия и веселого настроения на целый день...

РАЗИЛЯ АВЗАЛОВА, КОМЕНДАНТ ВАХТОВОГО ЖИЛОГО ГОРОДКА

– Я уже второй месяц на вахте. Рабочее время у меня ненормированное, бывает, что и по ночам приходится работать. Чтобы попасть в наш вахтовый жилой городок, надо проехать 500 километров от Петропавловска-Камчатского, поэтому люди большей частью прибывают поздно вечером либо ночью. А их надо встретить, разместить.

У нас люди хорошие, доброжелательные, но бывают и срывы. Недавно вот пришли парни и ругаются – мол, замерзают и им надо дополнительный обогреватель, а у меня их нет. Конечно, этот вопрос мы решили и обогреватель им выдали. Но зачем же срываться? От ругани никому лучше не станет.

Лето в прошлом году было холодным, и нас, женщин, всего один раз свозили к морю. Там воздух совсем другой. Я у мужчин попросила спиннинг и ловила рыбу, поймала три камбалы. Здорово было. Раньше, когда мы жили в вагон-городке на 35-й подбазе, мы могли каждый вечер ходить к берегу моря, особенно когда штормит и волны огромные. Это красиво так, что завораживает.

А еще прошлой осенью на территорию ва-

гон-городка медвежонок заглянул. Страшно было. Это только кажется, что еще медвежонок, а как на задние лапы встанет, так по коже дрожь сразу пробегает. Сердобольная повара его пирожками прикармила, так его потом прогнать не могли. Пришлось охотника вызывать.

Когда нахожусь на вахте, всегда представляю встречу с родными и с нетерпением жду ее. Когда возвращаюсь домой, очень много времени уделяю общению с родными. А еще я бегаю по магазинам – ну как нам, женщинам, обойтись без магазинов.

ЛЮДМИЛА МАРЫШЕВА, ДЕЛОПРОИЗВОДИТЕЛЬ

– Мне нравится работать вахтовым методом – новые впечатления, новые ощущения. Я вообще люблю выезжать куда-нибудь, и чем дальше, тем лучше.

На Камчатке снег какой-то особенный, ослепительно-белый, я такого даже и не видела. Он никогда не бывает грязным или серым, как в наших городах. А метели такие сильные бывают – пока дойдешь до своего вагончика, не раз с ног собьет. Здесь свободного времени очень мало, его практически не бывает, но когда удастся в обед выкроить свободную минуту, и погода позволяет, то обязательно выхожу на прогулку.

В эти минуты, когда остаюсь одна, вспоминаю своих родных. Очень скучаю по ним. Наверное, самые сладостные минуты в жизни – это когда возвращаешься домой, к родным, к моим замечательным внукам.

Но за собой я заметила одну странную особенность. Когда уезжаю на вахту, то практически сразу меня тянет домой, а когда находишься дома, хочется на вахту. Парадокс, но это так.

ЕЛЕНА СЕДОВА, ФЕЛЬДШЕР

– Моя первая вахта длилась 70 дней. Было непривычно и тяжело, но потом все встало на свои места, и я втянулась в работу. Тяжело было привыкать к жизни на небольшом участке земли, вся моя территория – это вагон-городок. Кругом тундра, и далеко отходить от городка нельзя. Можно и с медведем встретиться, хотя они и сами к нам наведывались.

Здесь на вахте люди мало болеют, не знаю почему. Может, у них внутренний настрой какой-то – раз приехали работать, то и болеть некогда. Только сейчас ко мне чаще обращаются – в период эпидемии гриппа, когда идет перевахтовка, люди больше контактируют и болевают.

Раньше я никогда так далеко и надолго не уезжала, а тут попала на Камчатку. Здесь все другое, и море красивое. Дома таких ощущений не получишь, которые испытываешь здесь.

Когда мы располагались на 35-й подбазе, то часто ходила к морю, смотрела, как нерпы плавают, любовалась бакланами. А когда рыба идет на нерест – что тут говорить. Хотя она и не подходит близко к берегу, ее все равно видно, так как рыба в больших количествах буквально взлетает над водой.

Мне посчастливилось увидеть нерест на одной из рек Камчатки. Мы проехали через мост и остановились. Все, кто был в машине, вышли посмотреть на это чудо природы. А еще нам по дороге повстречалась медвежья семья. Около огромной и красивой медведицы играли два маленьких медвежонка. До них было не более ста метров.

Когда бывает свободное время, слушаю музыку, смотрю телевизор, вяжу. Вроде все хо-



ДОРОГИЕ ЖЕНЩИНЫ!

Поздравляю вас с прекрасным праздником - 8 Марта!

Вам предначертано нести в мир любовь и добро, хранить домашний очаг и давать новую жизнь. Чем бы вы ни занимались, в какой бы сфере себя не реализовывали, всегда остаются ценными такие ваши замечательные качества, как трудолюбие, терпение, ответственность, аккуратность и умение создавать доброжелательную обстановку.

Милые женщины! Примите искренние слова поздравления и восхищения вами. Пусть всегда в ваших семьях царят благополучие, мир и гармония!

Будьте счастливы и любимы!

Алексей Фарафонов,
генеральный директор
ДООО «Спецгазавтотранс»
ОАО «Газпром»

рошо, нормально, но очень не хватает общения с родными и друзьями. Но, как ни странно, дома долго сидеть уже не могу – тянет на вахту, на родной участок.

ТАТЬЯНА КИРИЛЛОВА, ПОВАР

– Я 6 лет езжу на вахту. За этот период уже привыкла к вахтовой работе. На Камчатке мы работаем впятером, необходимо накормить 400 человек. Работы так много, что на сон практически не остается времени – всего около 5-6 часов. Не высыпаемся, конечно. Но даже при таком режиме у нас срывов не бывает. Коллектив наш дружный, все девушки молодые. Конечно, бывают такие минуты, когда все хочется бросить, уйти, долго спать и никого не видеть. Тогда приходит поддержка коллег-подруг: где-то помогут, где-то заменят, в общем, не оставляем друг друга. Я отвечаю за выпечку, стараюсь ассортимент поддерживать, а мужики еще и пироги просят на дни рождения. Вот вчера ребята торт просили, но мы им сказали, что не сможем, физически не сможем – надо накормить столько народу. Ребята расстроились, но они все же нас понимают.

ЕЛЕНА ИГНАТЬЕВА, ПОВАР

– У нас свободного времени нет, даже просто поговорить друг с другом нет возможности. Здесь, в столовой, цехов много. Кто в мясном, кто в овощном, кто в пекарне, кто у плиты стоит – каждый выполняет свои обязанности, поэтому редко друг друга видим. Только по вечерам, когда чай пьем, есть возможность немного поговорить, но и то не каждый день. Говорим, в основном, о том, как день прошел, что завтра будем делать. Я в последнее время все чаще стала задумываться, что пора бы замуж выйти и не работать. Когда домой с вахты возвращаюсь, первые три дня сплю и никуда не выхожу. Да, для нас тут стиральную машину приобрели, о которой я еще с Владивостока мечтала. Как говорится, «мечты сбываются».

Александр Бурцев, Николай Сюаев



Разиля Авзалова



Людмила Марышева



Елена Седова



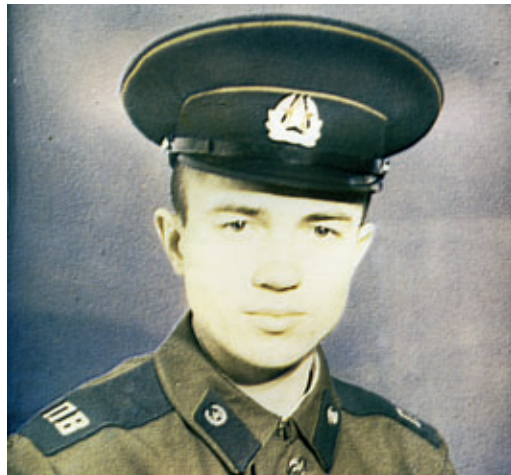
Елена Игнатъева и Татьяна Кириллова

КТО ИДЕТ СЛУЖИТЬ В АРМИЮ?

Помните, как было во времена СССР? Несокрушимая, могучая Красная Армия! Любой мужчина уходил в армию, как на праздник. Не послужить в войсках, не отдать свой долг Родине считалось позором. Да и с призывниками особых проблем не было – в армию просились, армию уважали.



Владимир Буранов



Александр Землянов

Со временем положение дел в армии ухудшилось. Стали больше уважать образование. И людям, решившим его получить, сделали поблажку в вопросе призыва на военную службу – у большинства сразу же появились мозги, которые срочно нужно стало развивать. Но и тут еще армия свой престиж не потеряла, военный билет, к примеру, нужен был для того, чтобы устроиться быстро на работу – после армии брали куда угодно. Мужчина, побывавший в армии, считался как бы универсальным.

Дальше армия стала чем-то отрицательным. Престижнее оказалось «откосить», кто не служил – тот герой. Тем не менее, закон о воинской обязанности никто не отменял, а недобор военкоматам приходится компенсировать не совсем годными людьми. Родители же пугают сыновей фразой: «Вот не будешь учиться – пойдешь в армию»...

В последние годы в армии было много разных реформ. Срок службы сократился до года. Некоторые боятся ее, как огня, а кто-то все еще считает, что в армии должен побывать каждый полноценный мужчина.

По статистике 34% молодых людей призывного возраста признаются в стране непригодными для службы по состоянию здоровья. А в целом в России идут служить лишь 6-7% от всех военнообязанных.

ВЛАДИМИР БУРАНОВ, ПЛОТНИК

– В мое время даже вопросов не возникало – идти или не идти в армию. Служба в армии была не только обязанностью, но и почетным долгом. К сожалению, в последние годы молодые люди так уже не думают. Почему? Думаю, что это связано, прежде всего, со здоровьем – долгое времяпрепровождение за компьютерами ничего хорошего не дает. Молодежь просто

не оторвать от мониторов, могут часами просиживать за ними. Откуда взяться здоровью? Надо заставлять их заниматься спортом, иначе в скором времени молодые люди перейдут в категорию слабого пола. Сегодня спортом занимаются единицы. А вспомните наше время, когда спортом и физкультурой занимались все без исключения. Даже было не престижно, что ты не спортивный парень. Я лично и в футбол играл, и борьбой занимался. И когда я служил в танковых войсках, то ущербным себя не чувствовал, большим подспорьем было то, что занимался спортом. Мне на самом деле было легче, чем тем, кто со спортом не особенно дружил.

АЛЕКСАНДР ЗЕМЛЯНОВ, ВОДИТЕЛЬ

– Еще до призыва в армию благодаря военкомату я получил водительские права. Попал в пограничные войска в Забайкальский округ. Так водителем и служил, а на второй год даже был признан лучшим водителем Забайкалья. В нашей части дедовщины не было, во всяком случае такой, как в прессе говорили. Кто непосредственно на границе служил, знает, что там все, как одна семья, по другому нельзя. На границе всякое может случиться, и если ты не будешь уверен в своем товарище по службе, если сам в трудную минуту спасуешь, то грош цена такой границе и таким пограничникам. Мне кажется, что сегодня армия должна быть профессиональной, за один год солдата не воспитаешь и не обучишь. Армия не для слабаков, надо быть не только физически крепким, но и в совершенстве знать военную технику. Сегодня воинская служба не каждому по плечу – на гражданке он, может, был хорошим программистом или экономистом, а здесь требуются совсем другие навыки.

ВЛАДИМИР ОГОРОДНИКОВ, ИНСПЕКТОР ООЗИ СКЗ

– Когда меня спросили в военкомате, куда бы я хотел пойти – учиться на водителя или



Владимир Огородников (первый слева)

в парашютный клуб, я даже не размышлял и примкнул к тем, кто решил прыгать с парашютом. Первый прыжок сделал в Пирогово. Было страшно, некоторые ребята даже отказались. Когда подошел к открытой двери и увидел внизу бездну, испугался, но деваться было некуда. Если бы я не прыгнул, то еще человек 6-7, которые стояли за мной, тоже бы не прыгнули. Потом был второй прыжок, третий, и я уже четко соображал, что и как надо делать. В парашютном клубе научили нас и парашюты собирать, но большей частью делали это за нас. А вот в армии мы сами парашюты собирали, и если что-то не так, нас заставляли собирать заново.

Я призывался в 2002 году. Многие ребята сами шли в военкомат, чтобы их забрали в армию. В моем классе на службу попала примерно половина парней, а вторая половина, к сожалению, пошла в жизни по другой дорожке.

Я служил в воздушно-десантных войсках. Коллектив у нас был очень хороший, друг друга поддерживали. Если говорить о дедовщине, то все зависит от тебя – как за себя постоишь, так и служба пойдет.

Александр Бурцев

НАШИ ЛЮДИ

ПАВЕЛ ЗАРЕЦКИХ:

«Я СЧИТАЮ, ЧТО МНЕ ПОВЕЗЛО И С РАБОТОЙ, И С КОЛЛЕКТИВОМ»

Министерство по физической культуре, спорту и туризму Удмуртской Республики наградило диспетчера производственного отдела исполнительной дирекции ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» Павла Зарецких почетным знаком «За заслуги в развитии физической культуры и спорта».

Еще со школьной скамьи Павел занимался футболом. Когда вернулся в 1984 году из армии, друзья позвали его работать в «Удмуртнефть» и продолжить футбольную карьеру в команде «Нефтяник». В те годы разыгрывался Кубок нефтяной и газовой промышленности, и его команде не раз приходилось встречаться с футбольной командой «Союзгазавтотранса», в состав которой входили молодые, амбициозные и еще очень слабые футболисты.

Через два года тренер «Нефтяника» перешел в «Газовик», сказав своим игрокам, что с большим удовольствием примет всех, кто пойдет вместе с ним. Одним из первых, кто решился на этот шаг, был Павел Зарецких.

– У нас получилась хорошая команда, – вспоминает то время Павел. – Команда быстро вошла в число сильнейших в республике. Когда стал распадаться ижевский клуб «Зенит», многие футболисты перешли в нашу команду. Ижевский «Газовик» по спортивному принципу начал во второй группе чемпионата Удмуртии. В боевом составе

нашей команды, скомплектованной первым тренером клуба Виктором Тарасовым, были Александр Сунцов (впоследствии ставший директором ДЮСШОР по футболу и председателем Спорткомитета УР), Михаил Новокшонов (известный в России и Европе футбольный арбитр), Николай Солдатов (позже – бессменный администратор ФК «Союз-Газпром»). Мы довольно легко добились права играть уже в следующем сезоне среди сильнейших команд республики. В сезоне-1989 («Газовик» сменил название на «Союз») мы завоевали серебряные медали чемпионата Удмуртии и сыграли в финале Кубка Урала среди любительских команд. В 1990 году мы выиграли чемпионат и кубок республики и получили возможность выступить в первенстве СССР во второй лиге. В 1991 году я сыграл свой последний матч в составе команды «Газовик-Газпром».

Но и после этого Павел Зарецких не расстался с футболом, продолжал играть в мини-футбол за различные команды, а когда был организован турнир по футболу среди ветера-



Павел Зарецких

нов, вновь оказался среди своих старых друзей-футболистов, с которыми и поныне продолжает встречаться.

Павел Евгеньевич, как и многие на нашем предприятии, работал на Крайнем Севере, мастером СМР, осваивал и обустроивал газовые и нефтяные месторождения. Первая его вахта была на Вынгапуре.

– Мне повезло, что я попал работать в СУПР на участок № 3, – говорит Павел За-

рецких. – На этом участке работали замечательные люди, профессионалы своего дела: Сергей Веретенников, Айбулат Фаизов, Константин Фарафонов, Константин Краснопуров, Андрей Нестеров, Илья Копеев и другие. Многие из них стали легендой предприятия. Я считаю, что мне повезло и с работой, и с коллективом, в котором тружусь.

Александр Бурцев, Николай Сюваев

ЕВГЕНИЙ ЮРКОВ:

«ЕСЛИ ВОВРЕМЯ СДЕЛАНЫ ЗАЯВКА И ОПЛАТА, ТО ЗАПЧАСТИ ВСЕГДА ПОСТАВЛЯЮТСЯ СВОЕВРЕМЕННО И В НУЖНОМ КОЛИЧЕСТВЕ»

У каждого человека по-разному складывается трудовая биография: кто-то пришел на предприятие по распределению, кто-то по объявлению, а кого-то позвали друзья. Евгения Юркова пригласили в Чайковское предприятие технологического транспорта и специальной техники (ЧПТТиСТ) работать в качестве мастера РММ, а после собеседования сразу направили инженером в технический отдел. За его плечами уже были учеба в Ижевском государственном техническом университете по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство» и небольшой опыт работы в научно-производственном центре, где он работал конструктором в техотделе.

— В этом центре мы занимались проектированием и разработкой насосов для нефтяной и химической отрасли, — говорит Евгений Юрков, начальник техотдела ЧПТТиСТ. — И я, как и все в отделе, изобретал механизмы и устройства для облегчения труда. Здесь же, на ЧПТТиСТ, совсем другая специфика. Приходится решать больше теоретических вопросов, чем практических. Главная наша задача — отслеживать работоспособность и ис-



Евгений Юрков

правность подвижного состава предприятия, вести контроль и учет, обеспечивать своевременное списание отработанных материалов.

Любая техника имеет свойство ломаться. Даже за новой необходим контроль и уход. Что уж говорить о той, которая прослужила 20 и более лет. Она требует еще большего

внимания и своевременной замены отдельных частей, чтобы не подвела в ответственный момент.

В 2008 году «Спецгазавтотранс» получил в лизинг большую партию техники — около 200 единиц «Уралов», Урал-IVECO, спецтехники. Практика показывает, что у самосвалов в основном выходит из строя ходовая часть — это мосты, трансмиссия, тормозная система. Двигатели тоже иногда ломаются, но это единичные случаи.

В отделе у Евгения Юркова есть специалисты, отвечающие за сбор информации о состоянии техники на всех производственных участках. Благодаря тому, что система сбора информации давно отработана, в отделе всегда знают о потребностях производственных участков в запчастях, узлах, агрегатах, фильтрующих элементах, имеющемся в наличии количестве топлива и масел на конкретный момент времени. Сегодня хорошо налажена система поставок запчастей — если заявка и оплата сделаны вовремя, то запчасти всегда поставляются своевременно и в нужном количестве.

— К сожалению, мне редко удается выехать в командировку, особенно на удаленные объекты, и своими глазами увидеть, как работает техника, кто и в каких условиях ее обслуживает, как производятся ремонтные работы, какие запчасти и расходные материалы есть в наличии и так далее, — говорит Евгений Юрков. — В прошлом году мне довелось побывать на Бованенково, где наша база считается одной из лучших, но и там есть еще проблемы, которые необходимо решать. В вопросах, связанных с улучшением и облегчением условий работы специалистов по ремонту, многое зависит от начальников РММ. От качества ремонта и оперативности зависит, в каком количестве выйдет транспорт на работу. Дальше все идет по цепочке — меньше техники вышло, меньше объема работ на конкретном участке будет выполнено. Вопрос недопонимания этих моментов со стороны отдельных коллег, находящихся непосредственно на объектах, порой стоит достаточно остро.

Александр Бурцев, Николай Сюваев ■

ПРОИЗВОДСТВО

НАДЕЖНОСТЬ, ОПЕРАТИВНОСТЬ И ВЫСОКИЙ ПРОФЕССИОНАЛИЗМ

Производственный участок № 2 Специализированного управления пусконаладочных работ (СУПНР) базируется в городе Югорске Ханты-Мансийского автономного округа. Создавался он в числе первых для обслуживания и ремонта дорожно-строительной техники газокompрессорных станций. В настоящее время на обслуживании участка № 2 состоит более 170 единиц импортной техники.

Отличительная черта югорского участка — это значительная протяженность трассы и «разношерстность» обслуживаемой техники. Поскольку создавался участок в период активного освоения Севера, то основные его заказчики находятся на огромной территории от Ямбурга до Екатеринбурга. Несмотря на расстояния, специалистами участка делается все возможное для того, чтобы снизить простои в ремонте обслуживаемой техники, повысить КТГ.

Так как основными заказчиками для участка являются крупнейшие газотранспортные предприятия, участок должен находиться в постоянной готовности для производства ремонтных работ любой сложности.

Практически нет таких видов технических неисправностей, которые были бы не под силу сотрудникам производственного участка

№ 2. Среди ведущих специалистов большим уважением пользуется Александр Куторай — один из старейших и заслуженных работников СУПНР. Вот уже 18 лет он работает наладчиком дорожно-строительных машин. Несмотря на расстояния, специалистами участка — такими, как Александр Николаевич, — делается все возможное для снижения простоев техники в ремонте.

Работать приходится в суровых северных условиях, с техникой совершенно разных производителей. Естественно, за эти годы Александр Куторай стал настоящим универсалом. Одним из первых он освоил ремонт телескопических погрузчиков Merlo, ремонт и эксплуатацию электронных и гидравлических систем самоходных кранов Liebherr, обслуживание и программное обеспечение техники Caterpillar.

Александр Николаевич не только обладает богатым производственным опытом, но и постоянно стремится к повышению производительности труда. Охотно делится своими знаниями и опытом с молодыми рабочими участка. Такие специалисты, как Александр Куторай, являются гордостью коллектива.

ПЕРСОНАЛ

БУДУЩИЕ ИНЖЕНЕРЫ-СТРОИТЕЛИ ПОЗНАКОМИЛИСЬ СО «СПЕЦГАЗАВТОТРАНСОМ»



Студенты ИЖГТУ в гостях у «Спецгазавтотранса»

В ДООАО «Спецгазавтотранс» прошла встреча руководителей производственных подразделений предприятия со студентами Ижевского государственного технического университета (ИЖГТУ).

В октябре 2012 года ДООАО «Спецгазавтотранс» заключило с ИЖГТУ договор о сотрудничестве. Его цель — организовать на предприятии практику бакалавров и магистрантов инженерно-строительного факультета вуза.

13 февраля около 100 студентов 3-4 курса кафедры «Промышленное и гражданское строительство» были приглашены в исполнительную дирекцию «Спецгазавтотранса». Представители предприятия провели с ними вводную беседу и ознакомили с особенностями работы строительной организации в районах Крайнего Севера и Дальнего Востока, а также требованиями, которые предъяв-

ляют к своим подрядчикам компании нефтегазовой отрасли. Студенты задали ряд интересующих их вопросов и получили исчерпывающие ответы.

— Наше предприятие совместно с ИЖГТУ решило возродить лучшие традиции прошлых лет, — отметил заместитель генерального директора по работе с персоналом и социальному развитию Владимир Нельзин. — В летний период планируется пригласить для прохождения производственной практики на объектах Крайнего Севера группу студентов инженерно-строительного факультета. «Спецгазавтотранс» готов привлекать молодых специалистов и заинтересован в том, чтобы выбор будущего места работы они сделали в пользу нашего предприятия.



Александр Куторай

СУДЬИ ИЗ «СПЕЦГАЗАВТОТРАНСА»

С 7 по 18 февраля этого года на спортивных аренах горнолыжного центра «Роза Хутор» в Красной Поляне проходил Кубок Мира по сноуборду в дисциплине хафпайп (Half-pipe). В составе судейской коллегии, обслуживавшей соревнования, работали сотрудники ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»: главный специалист отдела по работе с персоналом исполнительной дирекции Руслан Орлов и заместитель главного сварщика Валерий Капитов.



Валерий Капитов



Руслан Орлов

— Мы впервые принимали участие в работе по обслуживанию соревнований такого уровня, — говорит Руслан Орлов. — На Кубке Мира по сноуборду я получил не только большой опыт в судейской работе. Мне довелось увидеть своими глазами, как идет подготовка к предстоящей Олимпиаде. Согласно обязательным условиям Международного олимпийского комитета, все спортивные объекты подлежат тестированию. За год до проведения Олимпиады на них проводятся соревнования международного уровня с целью проверки взаимодействия всех технических служб, подготавливающих эти состязания.

Руслан Орлов с детства увлекается горнолыжным спортом. От состязательных соревнований постепенно перешел на тренерскую работу и уже несколько лет подряд возглавляет инструкторскую службу на горнолыжном комплексе «Чекерил», который расположен на юго-западе Ижевска в 6 километрах от города.

В связи со строительством на «Чекериле» хафпайпа самого высокого уровня, на комплексе стали проводить много различных соревнований, тренировок, привлекая в помощь инструкторов по горным лыжам и сноуборду. Чтобы получить квалификацию судьи, необходимо пройти обучение на специальном семинаре, который проводят представители Федерации горнолыжного спорта и сноуборда

России (ФГССР), после чего вручается сертификат и книжка спортивного судьи. На сегодняшний день Руслан Орлов и Валерий Капитов — спортивные судьи второй категории в 5 дисциплинах: хафпайпе, слоупстайле, биг-эйре, бордер-кроссе, параллельном слаломе.

— В конце прошлого года в Ижевск приехал представитель ФГССР Алексей Потапов и предложил нам принять участие в тестовых соревнованиях по сноуборду, — продолжает Руслан Орлов. — Руководство предприятия пошло нам навстречу, и мы вылетели в Сочи. За прошедшую зиму на олимпийских объектах прошли этапы Кубка Мира по всем зимним дисциплинам — это лыжные гонки, биатлон, лыжный слалом, гигантский слалом, параллельный слалом, скоростной спуск, бордер-кросс, ски-кросс, лыжный фристайл, хафпайп, могул и так далее. Мы работали в горнолыжном центре «Роза Хутор». Я принимал участие в соревнованиях по хафпайпу, где было заявлено 65 мужчин и 35 женщин из разных стран мира. По отзывам представителей Международной федерации лыжного спорта, Кубок Мира прошел на хорошем уровне, несмотря на то, что столкнулись с большими трудностями из-за отсутствия снега. До начала тестовых соревнований Кубка Мира за целую неделю на землю не упала ни одна снежинка. По ночам, когда температура опускалась до минус 3-4 градусов, приходилось специаль-



Награждение финалистов Кубка Мира в дисциплине хафпайп



Прыжок с захватом «инди-грэб» в исполнении финалиста

ными пушками надувать снег и складировать его в хранилища, а потом по мере необходимости вывозить на трассу, утрамбовывать и разглаживать спецтехникой. Из-за плюсовой температуры в дневное время квалификация и полуфинал проходили ранним утром, а финал хафпайпа был перенесен организаторами соревнований на вечер. Часто на горы опускались облака, резко ухудшая видимость. В таких условиях приходилось тяжело и спортсменам (из-за опасности получить травмы), и судьям, которым сложно разглядеть испол-

нение трюка райдером и выставить правильные баллы за выступление.

Представители «Спецгазавтотранса» получили хорошие оценки своей работы, как и вся судейская коллегия на Кубке Мира. Нам остается только пожелать Руслану Орлову и Валерию Капитову оказаться в числе счастливых, которым доведется работать судьями на зимних Олимпийских играх в Сочи в 2014 году.

Александр Бурцев

РУКОВОДИТЕЛИ ПРЕДПРИЯТИЯ ВЫШЛИ НА СТАРТ «ЛЫЖНИ РОССИИ – 2013»

9 и 10 февраля в Удмуртии прошла XXXI открытая Всероссийская массовая лыжная гонка «Лыжня России – 2013», которая традиционно стала самым масштабным по количеству участников и географическому охвату зимним спортивным мероприятием нашей страны. «Лыжня России» на протяжении десятилетий объединяет поклонников одного из самых популярных и массовых видов спорта.

10 февраля в Ижевске на Спортивно-оздоровительном комплексе им. Г. А. Кулаковой прошли основные гонки. В этих соревнованиях приняли участие представители ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».

Первый заместитель генерального директора по производству Сергей Веретенников

и главный инженер Дмитрий Солохин вышли на старт традиционного VIP-забега. Дистанцию в 2014 метров бок о бок пробежали руководители органов государственной власти, предприятий и организаций Удмуртской Республики, известные спортсмены. Самой титулованной участницей забега стала олимпийская чемпионка по лыжным гонкам Тамара Тихонова.

В «Лыжне России – 2013» участвовало более 15 тысяч жителей Удмуртии, для которых были подготовлены трассы в 4 городах и 17 райцентрах республики.

Фото Руслана Масловского



Дмитрий Солохин и Сергей Веретенников

ЖЕНЩИНЫ НА ПЕРЕДОВОЙ

За активное участие в оказании помощи по эвакуации населения Министерство Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий наградило начальника отдела по социальному развитию ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» Альфиру Маликову медалью «За содружество во имя спасения».

В 23:50 2 июня 2011 года в ЦУКС МЧС по Удмуртской Республике от оперативно-дежурного в/ч 86696 Малопургинского района поступило сообщение о возгорании на складах боеприпасов, которое сопровождалось взрывами.

Все ижевчане хорошо помнят эту ночь со 2 на 3 июня 2011 года, когда даже в соседнем городе Агрыз вышибало стекла, и за 30 километров было видно охваченное огнем небо.

В результате ЧС в ту ночь пострадало 40 человек, 23 – оказана помощь на месте, 17 человек госпитализированы с травмами различной степени тяжести. Была организована эвакуация населения.

В район ЧС прибыли силы и средства Центра по проведению спасательных операций особого риска «Лидер» МЧС России, включая робототехнический комплекс. Были переброшены дополнительные технические средства из других регионов России.

Воинская часть, где произошли эти события находится всего в 1,5 км от поселка Пугачево, в котором проживает Альфира Маликова, принимавшая непосредственное участие в эвакуации населения.

– Нам редко приходится награждать женщин, – говорит начальник ГУ МЧС России по Удмуртской Республике генерал-майор Петр Фомин. – И мне особенно прият-



Ведомственную награду МЧС Альфире Маликовой вручил Петр Фомин

но вручить награду представителю «тыловой службы», а иначе я и не могу говорить о действиях в экстремальной ситуации Аль-

фиры Махмутовны в те тяжелые июньские дни 2011 года.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

КРУГЛАЯ ДАТА

ИСТОРИЯ С ПОЖЕЛТЕВШИХ СТРАНИЦ



Александр Бурцев

В декабре 2012 года нашей корпоративной газете «Газовик» исполнилось 20 лет. 18 декабря 1992 года вышел первый номер. Все это время журналисты редакции старались отразить на страницах газеты производственную и культурную жизнь предприятия, рассказывали о том, как наши люди героически осваивали Север, как выживали в трудные годы развала страны, как осваивали новые виды деятельности, строили магистральные газопроводы на Дальнем Востоке и в центральной части России.

В сущности, за два десятка лет на страницах «Газовика» была отражена вся история «Спецгазавтотранса».

Поколение, которому пришлось быть в числе первых покорителей сурового Севера, прожило нелегкую, но интересную жизнь во всем ее многообразии, многое испытало на собственной «шкуре». Каждый его представитель, конечно, вносил в жизнь какие-то свои коррективы, но, по большому счету, все жили по законам своего времени, как и вся наша страна.

В представлении многих из нас есть Работа и работа. Первая – это та, что направлена на достижение масштабных целей, например, ос-

вьяго, Уренгойского месторождений. О такой работе пишут в газетах, снимаются телевизионные репортажи, документальные, а позже и художественные фильмы. А вторая – когда отсыпается дорога, ремонтируется техника, перебрасываются грузы. В учебниках истории о таких событиях не пишут, поскольку они – самые обыденные и рядовые, каких происходит в день великое множество. Но ошибаются те, кто разделяет эти два вида работ непреодолимой стеной. Каждый, кто прошел суровый Ямбург, топкие болота Ямала, кто ремонтировал первые гусеничные вездеходы под открытым небом при морозе минус 40, а порой и минус 50 градусов, наверняка скажет, что все это ерунда. Нет работ, пишущихся только с прописной буквы или со строчной. Первые всегда состоят из десятков, сотен и тысяч вторых – так же, как большая речка складывается из множества малых речек и ручейков, впадающих в нее. Все это как нельзя лучше подтверждает история ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».

На протяжении всего периода работы в газете меня окружают надежные и верные коллеги – Сергей Савинов, Николай Сюаев, Елена Масся, на которых можно с уверенностью положиться, которые в трудную минуту не подведут. Немало сил было приложено Олегом Шараевым, работавшим в качестве дизайнера во время введения нового дизайн-макета, когда Департамент по информационной политике ОАО «Газпром» разработал единые стандарты корпоративных газет дочерних обществ.

Но особую благодарность хочется выразить нашим внештатным сотрудникам, которые принимают активное участие в жизни газеты, и без которых мы просто не мыслим ее существование. Находясь на вахте, они не забывают о том, что необходимо оставить в истории мгновения событий, происходящих не только в их жизни, но и в производственной деятельности предприятия.

Если бы не любительское увлечение фотографией и кино водителя ИЖАТП Бориса Прокошева, мы бы не увидели бесценных кинокадров первых дней освоения Ямбурга, многочисленных фотографий того времени. Фотографии Александра Леухина о выгрузке техни-

ки с сухогруза на припай оказались бесценными, ибо это единственные снимки доставки нашей техники на Ямал морем. А фоторепортаж Александра Самарина о высадке десанта на западное побережье Камчатки в 2008 году дал нам возможность увидеть, в каких условиях началась перебазировка техники для строительства магистрального газопровода «УК-ПГ-2 и Нижне-Квакчикского ГКМ — АГРС г. Петропавловска-Камчатского».

Фотохроника Ямала, запечатленная Алексеем Авдеевым в 90-е годы, отразила не только настроение наших работников, но и условия, в которых осуществлялась доставка техники на самолетах на полуостров Ямал. Киноматериалы Валерия Рыбинского, Сергея Недбайло и Рустама Закирова позволили увидеть практически уже законсервированную базу на Бованенково. Это не просто архивные материалы, это наша история, история предприятия и лично каждого работавшего и ныне работающего на нем.

Александр Бурцев, главный редактор газеты «Газовик»



Первый номер

воение первого большого западносибирского газа – Ямбургского, Бованенковского, Медве-

ДОО «СПЕЦГАЗАВТОТРАНС» ОАО «ГАЗПРОМ» АНО «ГУМАНИТАРНО-ИНЖЕНЕРНЫЙ КОЛЛЕДЖ»

УЧЕБНО-ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПЛОЩАДКА

Повышение квалификации машинистов на импортной технике:

- экскаватор (Hitachi)
- бульдозер (Komatsu)
- погрузчик (Mitsuber)
- автогрейдер и другие

Постоянный набор, дневное обучение

8 912 874-55-82