

ФЕРМЕННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛПАКОВА



ДООО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» завершает строительство ферменного моста через реку Колпакова на магистральном газопроводе «УКПГ-2 Нижне-Квакчикского газоконденсатного месторождения – АГРС г. Петропавловска-Камчатского».

Ферменный мост для основной линии газопровода будет сдан к середине апреля, сегодня уже смело можно сказать, что коллектив предприятия в очередной раз доказал, что ему любые производственные задачи по плечу. Строительство мостовых конструкций требует аттестации специалистов и знаний технологии сварки, которой до этого времени в «Спецгазавтотрансе» не было. Есть оборудование, специалисты по сварке труб большого диаметра в сфере нефтегазовой отрасли по работе с металлоконструкциями группы АСК, а мостовые конструкции относятся к группе конструкторского строительства мостов (КСМ).

– В конце 2013 года была проведена большая работа по аттестации специалистов и оборудования для получения допуска к выполнению производственной задачи – строительству ферменного моста, – говорит Евге-



Евгений
Воронов

ний Воронов, первый заместитель Управления строительства магистральных трубопроводов (УСМТ). – У нас хороший профессиональный коллектив сварщиков и монтажников. В прошлом году предприятие пережило сложный экономический период, но, тем не менее, нам удалось сохранить основной костяк специалистов. Сварочные и монтажные работы в группе конструкторского строительства мостов имеют свою специфику, поэтому все специалисты прошли дополнительное обучение и аттестацию на допуск к работам. Много пришлось разбираться в чертежах и технологии строительства, но разобрались, и теперь строим. Времени у нас осталось мало, в середине апреля на Камчатке начинается нерестовый период, но задачу мы выполним в срок.

ний Воронов, первый заместитель Управления строительства магистральных трубопроводов (УСМТ). – У нас хороший профессиональный коллектив сварщиков и монтажников. В прошлом году предприятие пережило сложный экономический период, но, тем не менее, нам удалось сохранить основной костяк специалистов. Сварочные и монтажные работы в группе конструкторского строительства мостов имеют свою специфику, поэтому все специалисты прошли дополнительное обучение и аттестацию на допуск к работам. Много пришлось разбираться в чертежах и технологии строительства, но разобрались, и теперь строим. Времени у нас осталось мало, в середине апреля на Камчатке начинается нерестовый период, но задачу мы выполним в срок.



Валерий Сергеев и Шамиль Низаметдинов



Федор Венчаков

>>> стр. 2

«СПЕЦГАЗАВТОТРАНС» ПОЛУЧИЛ ПАТЕНТ НА ПОЛЕЗНУЮ МОДЕЛЬ ДЛЯ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ЗИМНИХ АВТОДОРОГ

ДООО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» получил патент №138435 на полезную модель «Волокуша для уплотнения и выравнивания снега и льда». Данное изобретение относится к строительной технике и используется для уплотнения и выравнивания снега и льда при строительстве и содержании зимних автодорог (автозимников) в районах Крайнего Севера. Техническим результатом использования запатентованного устройства является получение более ровного и прочного дорожного полотна, однородного по своей плотности, что позволит продлить срок службы и улучшить качество дорожного покрытия зимней автодороги.

«Получение патента позволит повысить конкурентоспособность предприя-

тия при дальнейшем участии в тендерах по строительству и содержанию автозимников, – отметил генеральный директор ДООО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» Алексей Фарафонов. – На предприятии своевременно и успешно внедряются новые технологии и материалы, что позволяет эффективно и качественно использовать производственные мощности».

За период осень–весна 2013-2014 гг. предприятие построило 500 км автозимников, расположенных на полуострове Ямал и в Западной Сибири. С 2006 года предприятием по данному направлению деятельности построено более 4000 км зимних автодорог.

Руслан Масловский



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ПРОБЛЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА И СОДЕРЖАНИЯ ЗИМНИХ АВТОДОРОГ
стр. 3



ФОТОРЕПОРТАЖ О СТРОИТЕЛЬСТВЕ ФЕРМЕННОГО МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛПАКОВА НА ПОЛУОСТРОВЕ КАМЧАТКА
стр. 4-5



К ЮБИЛЕЮ – С ХОРОШИМИ ПРОИЗВОДСТВЕННЫМИ ПОКАЗАТЕЛЯМИ
стр. 6

КАДРЫ – ОСНОВА ПРЕДПРИЯТИЯ
стр. 7

О НАКОПИТЕЛЬНОЙ ЧАСТИ ТРУДОВОЙ ПЕНСИИ
стр. 8



О НАГРАЖДЕНИИ

За большой личный вклад в развитие Общества, многолетний добросовестный труд и в связи с 55-летием со дня рождения ведущий экономист экономического отдела исполнительской дирекции Фаина Рыкова награждена золотым нагрудным знаком ДООО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».

За большой личный вклад в развитие Общества, многолетний добросовестный труд и в связи с 60-летием со дня рождения водителя Строительного управления подрядных работ Василий Пушкарев награжден золотым нагрудным знаком ДООО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».

<<< стр. 1

ФЕРМЕННЫЙ МОСТ ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛПАКОВА



Установка секции ферменного моста через реку Колпакова



Юрий Девятков



Валерий Сергеев

Основной проблемой выполнения производственной задачи по строительству ферменного моста через реку Колпакова была несвоевременная поставка материалов, из-за задержки заключения договора. И погода на Камчатке вносит свои коррективы, начало зимы было теплое, нерестовые реки не замерзали, вследствие чего не было возможности сделать ледовую переправу на местах установки ферм. В результате основные работы начались в последних числах января 2014 года, когда и температура понизилась до необходимого уровня, и стали поступать материалы для строительства моста. В срочном по-

рядке сделали ледовую переправу и приступили к погружению свай и монтажу опорной части под фермовую конструкцию.

– В феврале этого года на базе Вахтового жилого городка (ВЖГ) мы работали в две смены, – рассказывает Андрей Бушмакин, мастер УСМТ. – В больших объемах стали поступать материалы для ферменного моста, и мы выполняли работы по сборке отдельных секций ферменного моста – фасадные части, после чего их доставляли к месту строительства моста, где происходит укрупненная сборка. Раньше я никогда подобной работой не за-

нимался, и вначале было немного сложно, а потом все пошло, как по отлаженной цепочке. Люди у нас грамотные: во всем разберутся, были бы чертежи.

Строительство мостовых конструкций ферменного типа требует от специалистов не только умения работать с чертежами, иметь допуск на сварочные работы, но и грамотных монтажников, чьими руками идет сборка секций ферм. При сборке 40-метровой ферменной секции потребовалось 4,5 тысячи болтовых соединений, причем отверстия и крепление самих болтов необходимо делать непосредственно на месте установки фермы. Для того чтобы делать отверстия в ферменной секции, было приобретено специальное оборудование – станок кольцевого сверления на электромагнитном основании, позволяющий работать и на неудобных участках секций, за счет крепкого примагничивания к металлу.

– На строительстве мостовых переходов ферменного типа используется очень много соединений, – говорит Валерий Сергеев, мастер УСМТ. – Здесь достаточно много разных толщин и большие требования. Все болтовые соединения выполняются под протяжку, были вопросы по отверстиям, но здесь

все проблемы быстро решили. На этом объекте мы ощутили острую нехватку монтажников, и, чтобы решить эту проблему, мы провели работу по переобучению изолировщиков. Первые два дня ребятам было еще тяжело во всем разобраться, здесь и чертежи, и технология особая, но потом все пошло, как надо. 10 марта мы сделали первую попытку поднять 80-тонную секцию, как говорится, примерились, а на следующий день установили ее. На установку секции ушло два часа, а потом в течение 8 дней был произведен монтаж, сварка стоек и дополнительных соединений. Сейчас работаем на 99-метровой ферме, две секции уже готовы, осталось семь блоков. Думаю, что за две недели мы их установим.

В пятницу 14 марта выдался солнечный и слегка морозный день, подъем второй секции был намечен после обеда. На подготовку и решение организационных вопросов ушло около трех часов. Валерий Сергеев вместе с машинистами трех трубоукладчиков тщательно примерялись к подъему и установке секции, и когда были предприняты все меры безопасности, обговорены варианты передвижения трубоукладчиков, приступили к выполнению поставленной задачи. Сам подъем секции и ее установка на опорную часть проходили тихо и спокойно, разве что интересно было наблюдать за действиями мастера, который как дирижер руководил действиями машинистов-трубоукладчиков. В течение 30 минут секция была благополучно установлена на свое место. Те, кто в эти минуты был свободен, с интересом наблюдали за происходящим. Финальным аккордом было символическое рукопожатие Валерия Сергеева и Шамиля Низаметдинова, помогавшего мастеру в процессе установки секции.

На данном объекте при строительстве мостовых конструкций ферменного типа необходимо установить большое количество опорных свай. Для выполнения работ по установке свай предприятие закупило вибропогружательное забивное и вытяжное оборудование Müller – вибратор MS-9 HFB, которое подвешивается на экскаватор. С помощью этого оборудования сокращается время на установку свай. Первое испытание оборудования прошло на данном объекте и в дальнейшем будет активно применяться при строительстве мостовых конструкций.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

НАШИ ЛЮДИ

ДОРОГА ЧЕРЕЗ ЗАКАЗНИК

Дорога на Камчатку длинная: сначала до Москвы на поезде, потом на самолете 8-9 часов лететь до Петропавловск-Камчатского, а оттуда на машине на западное побережье полуострова, где находится вахтовый жилой городок (ВЖГ) ДОО «Спецгазавотранс» ОАО «Газпром».

Дорога от города Петропавловск-Камчатский до вахтового жилого городка не простая, хотя на первый взгляд и может показаться самой обычной, но это обманчивое представление. Преодолеть 500 километров на вахтовке не так просто, времени на это потребуется около 12 часов, причем при благоприятных условиях. Но бывает, что в дороге разыгрывается метель, которая вмиг может замести дорогу, обратно не повернешь, дальше не проехать, и приходится водителям ждать сутки, а то и двое, и трое, пока метель не утихнет, а дорожники расчистят дорогу. Поэтому ни один водитель не выезжает в Петропавловск-Камчатский или оттуда на ВЖГ без продуктов, обязательно возьмет с собой хлеб, консервы и кипятильник, чтобы можно было горяченького чаю попить.

– Я уже не первый год на Камчатке работаю, – рассказывает Алексей Глухов, води-

тель Управления строительства магистральных трубопроводов (УСМТ). – Тоже попадал в ситуации, когда приходилось ждать, чтобы тебя освободили из снежного плена. Погода может поменяться в течение нескольких минут, была дорога, и нет ее. Но дорожники работают хорошо, сразу, как только метель утихнет, быстро расчищают дорогу. Тем не менее, все равно неприятно ночевать в машине. На днях двое наших водителей две ночи спали в кабинах, пока не расчистили дорогу.

Дорога здесь и в самом деле своеобразная, у нее и история своя. Есть, например, ключ, который в народе называют ключом Мустафы, так звали водителя, который однажды в плохую погоду не справился с управлением машины и опрокинул ее на обочину. Когда ее подняли, в том месте появился ключ, со временем это место облагородили, вода там уж очень чистая и вкусная, и часто можно уви-



Алексей Глухов

деть, как останавливаются машины, чтобы набрать воды из этого ключа. А еще есть так называемый «пьяный мост». До сих пор никто не может понять, как так получилось, что по проекту трубопровод на небольшом мосту делает крутой зигзаг и снова идет прямо. В первое время не раз можно было видеть, как водители не справлялись с этим сложным поворотом. Немало крутых подъемов и спусков, которые сложно преодолеть в плохую погоду.

– Участок трассы газопровода, который мы строили, проходит по заказнику Коль, – вспоминает Алексей Глухов. – Здесь находится самое большое количество нерестовых рек, соответственно, и медведей здесь больше, чем где-либо. Я не раз их видел, однажды еду по вдольтрассовой дороге и вижу: мишка бежит параллельно мне по бровке газопровода. У меня скорость 30 км в час, и он не отстает. Потом я немного притормозил, он обогнал машину, пересек дорогу и скрылся. А один раз наблюдал за медведицей с двумя медвежатами. Когда они начинают разбредаться, она рыкнет – так они сразу к ней бегут. Была у меня встреча и с белогривым орланом. Я сидел на берегу реки Коль и любовался красотой, как вдруг прямо надо мной метра в 10, а может, и ближе, он пролетел, раскинув свои огромные крылья. Вот такая она Камчатка.

Летом здесь особенно красиво, налюбоваться не могу здешней красотой, особенно, когда нахожусь в пути. Я и жене своей не раз предлагал на Камчатку в отпуск съездить, наверное, не уговорю.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

С ОСОБОЙ ЗАБОТОЙ К ЗИМНИМ ДОРОГАМ

В соответствии с договором строительного подряда между ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» и Филиалом «Мессояха» ООО «Газпромнефть-Развитие» в сезон 2013-2014 годов предприятие выполняло строительство и содержание автозимников Западно-Мессояхского и Восточно-Мессояхского ЛУ (общая протяженность зимних автодорог составляет 166,7 км).

Участки строительства автозимников находятся в Тазовском районе Ямало-Ненецкого автономного округа Тюменской области и представляют собой заболоченную местность, изрезанную множеством рек и ручьев. Самая крупная река в районе строительства зимника – это Мессояха. Климат суровый, резко континентальный, с длительной холодной и суровой зимой и коротким прохладным летом. Абсолютная минимальная температура составляет 60 градусов, максимальная достигает 30 градусов. Район характеризуется сложной структурой почв: тундра, болото (24%), вечная мерзлота, многолетние бугры пучения. Удаленность участка производства работ от основных инфраструктурных сетей региона требует больших затрат на доставку ГСМ, персонала и средств жизнеобеспечения.

Для обеспечения работ по строительству и содержанию автодорог было развернуто 2 дорожно-ремонтных пункта (ДРП). Дорожные пункты укомплектованы всем необходимым для автономного жизнеобеспечения (жилимыми вагон-домами, столовой, емкостями под ГСМ, емкостями под питьевую воду, ДЭС, контейнерами для бытового мусора). За каждым временным дорожным пунктом закреплены соответствующие дорожные и транспортные машины, а также размещены постоянные бригады рабочих для выполнения работ по ремонту и содержанию автозимника. Строительство и содержание всех участков автозимника выполняется собственными силами без привлечения субподрядных организаций.

– В конце 2013 года произошла задержка сроков сдачи в эксплуатацию зимних автодорог из-за отсутствия проезда на участке 0 – 142 км, что напрямую повлияло на мобилизацию техники «Спецгазавтотранс», – говорит Роберт Валеев, первый заместитель директора Строительного управления подрядных работ (СУПР), филиал

ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – Соответственно, в связи с поздней мобилизацией техники, к строительству зимников предприятие приступило на 12 дней позже намеченного срока. В результате на участках автозимника в местах понижения рельефа образовались значительные скопления снега толщиной до одного метра. Уплотнение такой толщины снега не дают того эффекта, который достигается при уплотнении свежесвыпавшего снежного покрова толщиной не более 10-15 см. Кроме того, максимальная толщина проливаемого слоя может достигать только 0,4 метра, что меньше фактической толщины снега в два раза.

Но состояние автозимников зависит и от того, как они эксплуатируются. В январе и феврале 2014 года были зафиксированы случаи проезда по полотну зимника тяжелой гусеничной техники подрядных организаций, что привело к разрушению полотна дороги. Осуществлялся проезд техники и по только пролитым участкам зимника, и по обочинам, что также приводит к разрушению полотна зимника.

– К сожалению, на зимних автодорогах осуществляется работа автосамосвалов «Volvo A40F», полная масса которых в загруженном состоянии составляет 69,8 тонн, – комментирует факты эксплуатации автозимников Роберт Валеев. – Подобный тяжелый транспорт проламывает покрытие зимника. Таких нагрузок транспортных средств при постоянной работе не предусматривалось ни при строительстве полотна, ни техническим заданием. Нагрузка самосвалов «Volvo A40F» превышает значение технического задания для введенной в эксплуатацию третьей категории зимника более чем в два раза. Даже по автодорогам общего пользования, согласно правилам перевозки грузов, разрешен проезд транспорта только массой до 25 тонн (для трехосных автомобилей). Все транспортные средства, которые превышают параметры, установленные данными правилами, относятся к тяжеловесным



Нарушение в эксплуатации зимней дороги

транспортным средствам и выполняют перевозку грузов по особым условиям. При этом за разрушения, которые происходят в результате проезда, оплачивается компенсация ущерба для восстановления дорог.

За период эксплуатации зимников в феврале 2014 года три раза были восстановлены участки зимника протяженностью 31,5 км и частично участок 62 км. Соответственно, в связи с необходимостью одновременного восстановления разрушенных участков зимников, продолжалось строительство зимников с доведением до первой технической категории.

– В целях сохранения и продления сроков эксплуатации зимников и недопущения ситуации, как это было в зимний период 2013-2014 гг., руководство «Спецгазавтотранс» предложило заказчику исключить приемку работ по категории. Вводить автодороги в эксплуатацию только после завершения строительства первой категории, – говорит Роберт Валеев. – Проезд техники для транспортировки грунта свыше 35 тонн должен осуществляться в

единичных случаях. Следует исключить проезд на полотне зимника гусеничной техники, определить подрядчика для строительства и содержания зимников на сезон 2014-2015 гг. до апреля этого года, с учетом автономного простоя техники в летний период на месторождении для дальнейшего начала работ автономным участком сразу с наступлением зимы, не дожидаясь намораживания переправ.

В целях усовершенствования и модернизации оборудования для строительства зимников специалисты «Спецгазавтотранс» проводят изучение процессов строительства зимников. В результате таких исследований были модернизированы геометрические параметры волокуши и получен патент на полезную модель. Данная модель волокуши, благодаря определенным геометрическим параметрам позволяет обеспечивать более ровную поверхность дорожного полотна зимника, однородного по своей плотности.

Александр Бурцев

СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ

ПРАВЛЕНИЕ ОАО «ГАЗПРОМ» РАССМОТРЕЛО ВОПРОСЫ ПРОВЕДЕНИЯ ГОДОВОГО ОБЩЕГО СОБРАНИЯ АКЦИОНЕРОВ КОМПАНИИ

Правление одобрило предложение провести годовое Общее собрание акционеров ОАО «Газпром» с 10 часов 27 июня 2014 года в г. Москве в центральном офисе компании. Регистрацию участников собрания было предложено провести 25 июня с 10 до 17 часов и 27 июня с 9 часов.

Правление одобрило предложения по: – составу Президиума и о Председателе собрания;

– размеру вознаграждений членам Совета директоров и Ревизионной комиссии;

– перечню информационных материалов к собранию, которые после рассмотрения Советом директоров будут представлены для ознакомления акционерам ОАО «Газпром» в срок и по адресам, которые будут указаны в информационном сообщении о проведении собрания.

Правление внесло на рассмотрение Совета

директоров годовую бухгалтерскую (финансовую) отчетность ОАО «Газпром» (головной компании) за 2013 год, подготовленную в соответствии с российским законодательством, а также проекты следующих документов:

- повестки дня собрания акционеров;
- годового отчета ОАО «Газпром» за 2013 год;
- распределения чистой прибыли ОАО «Газпром» по результатам 2013 года.

Правление подготовило предложения Совету директоров о выплате дивидендов по результатам деятельности Общества в 2013 году.

В частности, предлагаемый размер дивидендов по результатам деятельности ОАО «Газпром» в 2013 году составляет 7 руб. 20 коп. на одну акцию (рост – 20,2% по сравнению с размером дивидендов, утвержденных собранием акционеров по результатам деятельности компании в 2012 году). Таким образом, на выплату дивидендов рекомендуется направить 25% от чистой прибыли ОАО «Газпром» (головной компании) по РСБУ за 2013 год, скорректированной на величину дооценки финансовых вложений и аналогичных по

экономической сути фактов хозяйственной деятельности.

Правление одобрило и внесло на рассмотрение Совета директоров проекты изменений в Устав ОАО «Газпром» и Положение о Совете директоров ОАО «Газпром». Корректировка Устава вызвана, в основном, изменениями в Федеральном законе «Об акционерных обществах», Положения – изменениями в Уставе, утвержденными Общим собранием акционеров ОАО «Газпром» в 2013 году.

Правление приняло решение предложить Совету директоров внести на утверждение собранием акционеров ОАО «Газпром» кандидатуру ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит» в качестве аудитора Общества. ЗАО «ПрайсвотерхаусКуперс Аудит» является победителем открытого конкурса по отбору аудиторской организации для осуществления обязательного ежегодного аудита ОАО «Газпром».

Управление информации
ОАО «Газпром»





Строительство ферменного моста



Андрей Чужанов



Заготовка усиленной фасадной части



Алексей Тукташев



Сварочно-монтажные работы на фасадной части мостовой конструкции



Николай Ардышев

СПЕЦГАЗАВТОТРАНС

**11-13 МАРТА 2014 ГОДА
СТРОИТЕЛЬСТВО ФЕРМЕННОГО
МОСТА ЧЕРЕЗ РЕКУ КОЛПАКОВА
НА МАГИСТРАЛЬНОМ
ГАЗОПРОВОДЕ (П-ОВ КАМЧАТКА)**



Александр Васильев



Николай Нагибин



Дмитрий Мерзляков



Сергей Микрюков



Сергей Крысов



Андрей Бушмакин



80-тонная секция ферменного моста



Денис Бехметьев



Монтаж фасадной части секции моста



Конструкция ферменного моста



Крепеж косынки



Сергей Филимонов и Александр Кардапольцев



Строповка трубы



Бригада сварщиков Федора Венчакова



Установка трубы на свайные опоры



Бригада монтажников

Все фото с сайта: <http://www.sgat.ru/press/gallery/2014/2014-kamchanka>

фоторепортаж: Николай Святая

ПРОЕКТНО-ИЗЫСКАТЕЛЬСКОМУ ЦЕНТРУ 15 ЛЕТ!



Александр Кузнецов

Проектно-изыскательские работы – это то, с чего начинается любое строительство. На специалистах, которые ими занимаются, лежит большая ответственность, поскольку от качества выполненных инженерных изысканий и проектных расчетов, а также полноты пройденных экспертиз и согласований во многом зависит дальнейшая судьба объекта – будь то автомобильная дорога, производственное здание или частный дом.

2014 год для Проектно-изыскательского центра (ПИЦ) ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» особый, он отмечает свое пятнадцатилетие.

Сегодня одна из основных задач, поставленных перед ПИЦ руководством «Спецгазавтотранс», – это проектирование промышленных, жилых и общественных зданий и сооружений, автомобильных дорог, магистральных трубопроводов, карьеров, проведение инженерно-геодезических и инженерно-геологических изысканий и многое другое.



Александр Сорокин

– В 2013 году, когда в целом предприятие переживало сложный экономический период, у нас производственная нагрузка была большая, – говорит Александр Сорокин, начальник ПИЦ ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – Но проблемы были в нехватке специалистов, и работать было сложнее. За каждым проектом стоят сроки, сдвигать которые никто не позволит. И как бы трудно нам не было, план все же выполнили.



Александр Лопаткин



Валерий Уразов



Лиана Широкова

На протяжении многих лет Проектно-изыскательский центр выполнял заказы для одной из дочек ОАО «Газпром» по капитальному ремонту магистральных газопроводов, но в последние два года охват заказчиков стал расширяться. Участие в тендерных конкурсах позволило найти новых заказчиков, в том числе и среди нефтяных компаний, но здесь есть ряд проблем, связанных с определенными специфическими сложностями.

– В наше время объемы работ напрямую зависят от количества выигранных тендеров, – говорит Александр Сорокин. – Основной объем работ все же поступает от предприятий группы ОАО «Газпром». Но в Газпроме есть и свои крупные проектные институты, с которыми нам приходится конкурировать, силы, конечно же, не равные, но у нас есть преимущество, что наше предприятие занимается строительством и капитальным ремонтом магистральных трубопроводов. Это не маловажный факт.

В текущем году уже в первом квартале был

сформирован портфель заказов на первое полугодие 2014 года, что является значительным достижением. В предыдущие годы по первому полугодю была значительная недогрузка. Если посмотреть план работ на первое полугодие 2014 года, то мы увидим, что основная доля по производственной нагрузке ложится на газовую отрасль – 90%, в нефтяной отрасли пока задействовано около 5%, и в госсекторе – 5%.

Сегодня в Проектно-изыскательском центре работает профессиональный коллектив, рядом с ветеранами работает много и молодежи, которая перенимает опыт старших. Главной особенностью этого подразделения является то, что для молодых специалистов есть место и для творчества, которые могут выбрать профильное направление в производственной деятельности, поднимая свою профессиональную планку по конкретному направлению на высокий уровень.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

ОБРАЗОВАНИЕ

КАЧЕСТВЕННОЕ ОБРАЗОВАНИЕ

Негосударственное образовательное учреждение высшего профессионального образования «Камский институт гуманитарных и инженерных технологий» (КИГИТ) получило государственную аккредитацию образовательных программ высшего образования за счет бюджетных ассигнований федерального бюджета на 2014 год.

Из 74 бюджетных мест, финансируемых за счет бюджетных федеральных средств, в Камском институте гуманитарных и инженерных технологий 15 мест приходится на кафедру «Нефтегазовые технологии».

В современных экономических условиях хорошее, качественное образование значит ничуть не меньше, чем внедрение передовых технологий или повышение производительности труда. На любом динамично развивающемся предприятии грамотные специалисты, квалифицированные рабочие на вес золота.

Камскому институту гуманитарных и инженерных технологий (КИГИТ) в этом году исполнилось 21 год, а в 2001 году он первый из негосударственных вузов Удмуртии получил государственную аккредитацию. Руководители предприятий предпочитают принимать на работу специалистов именно с государственными дипломами. Это связано, прежде всего, с тем, что государственная аккредитация и диплом государственного образца – это своего рода знак качества образования, а для молодых специалистов – путевка в жизнь. За время существования кафедры «Нефтегазовые технологии» было выдано 2056 дипломов государственного образца, не считая дипломов, свидетельств и удостоверений о профильной переподготовке или повышении квалификации.

КИГИТ на протяжении многих лет работает со многими крупными отраслеобразующими предприятиями республики Приволжского федерального округа, с которыми заключены договоры о прохождении производственной практики студентов института и об их трудоустройстве. Неизменным партнером, с которым КИГИТ сотрудничает в области подготовки кадров, является ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».



Алексей Фарафонов

– Наше предприятие и Камский институт гуманитарных и инженерных технологий связывают узы многолетнего сотрудничества, – говорит Алексей Фарафонов, генеральный директор ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром», председатель Государственной экзаменационной комиссии. – Созданная в институте кафедра «Нефтегазовые технологии» стала настоящей кузницей кадров для нефтегазового комплекса. Выпускники факультета нефти и газа работают во многих добывающих компаниях в разных регионах страны. Уровень подготовки выпускников в КИГИТе очень высокий, и главное, практически все они в дальнейшем работают по специальности.

– Инженер – это почетная и престижная работа, дело для настоящих мужчин, – гово-



Защита дипломной работы



Виктор Гусев

рит Виктор Гусев, заместитель заведующего кафедрой «Нефтегазовые технологии» НОУ ВПО «КИГИТ». – Но учеба в вузе далеко не из легких. Техническое образование требует колоссальных затрат умственного труда, ведь инженер – это прежде всего изобретатель. На сегодня наиболее востребованы на рынке труда инженеры топливно-энергетического комплекса – нефтяники, газовики, проектировщики, а также инженеры по ремонту и обслуживанию оборудования. Соответственно, рассчитывать на большую оценку своего труда могут те инженеры, которые владеют технологией внедрения инно-

ваций и способны решать нестандартные технологические решения.

4 марта Государственная экзаменационная комиссия завершила работу по приему итогового междисциплинарного экзамена студентов очной и заочной формы обучения по специальности «Проектирование, сооружение и эксплуатация газонефтепроводов и газонефтехранилищ». Члены Государственной комиссии отметили, что подготовка студентов отвечает всем требованиям государственного образовательного стандарта направления подготовки дипломированных специалистов.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

ЕЛЕНА СИЛИНА:

«ЧТО МАМА В ДЕТСТВЕ ЗАЛОЖИЛА, ТО НА ВСЮ ЖИЗНЬ И ОСТАЕТСЯ»

На протяжении всей истории ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» производственные объекты предприятия находятся вдали от родного города: на Крайнем Севере, Дальнем Востоке и Камчатке. Для выполнения производственных задач создаются временные жилые вагон-городки, которые обустраиваются и благоустраиваются, устанавливаются бани, столовые, прачечные, собственные дизельные электростанции и т.д.

Такие объекты требуют ухода и со стороны руководства предприятия, и со стороны специалистов, отвечающих за содержание конкретного жилого вагон-городка. Среди специалистов, обеспечивающих жизнедеятельность всего такого объекта, есть человек, без которого практически ничего не делается – это комендант.

На полуострове Камчатка, где в настоящее время предприятие заканчивает строительство моста ферменного типа через реку Колпакова, у «Спецгазавтотранса» имеется большой вахтовый жилой городок, а комендантом работает Елена Силина. В «Спецгазавтотранс» она пришла работать в 1986 году, работала на Бованенковском, Харасавэйском, Заполярном и Песцовом нефтегазовых месторождениях, в Лабитнанги и Пангоды, на Харвутинской площади Ямбургского нефтегазоконденсатного месторождения, в Хабаровске и Владивостоке на строительстве магистрального газопровода «Сахалин – Хабаровск – Владивосток», а в настоящее время работает на Камчатке.

– Я для себя другой жизни и не представляю, – говорит Елена Силина, комендант вахтового жилого городка (ВЖГ) Управления строительства магистральных трубопроводов (УСМТ). – Когда приезжаю домой после вахты, то через пару недель начинаю уже скучать, и снова в дорогу. Работа коменданта очень важная, представьте, сколько вопросов ежедневно приходится решать: встретить и разместить людей, обеспечить чистым бельем, содержать в исправном состоянии жилые вагончики, мебель, чтобы были свет и тепло в помещениях, ежедневно выдавать расходные матери-

алы и еще многое другое. Если что-то где-то не так, сразу идут ко мне.

Рабочий день коменданта вахтового жилого городка начинается в 6 часов утра, впрочем, как и у большинства, кто работает здесь, и заканчивается поздним вечером. Содержание и обслуживание городка во многом зависит от команды профессионалов, которые этим занимаются.

– Здесь особенно чувствуется профессионализм и коммуникабельность, – делится своими мыслями Елена Силина. – Работать приходится не только в дневное время, но и в ночное. Однажды городок остался без света, выяснять причину было некогда, и чтобы не заморозить вагончики, разбудила электрика, который быстро и профессионально запустил автономную дизельную электростанцию, а потом уже устранили неполадки и перешли на основной источник энергии. Здесь всегда на первом месте стоит вопрос по организации быта. Пришел человек со смены, переоделся в чистую одежду, поел, помылся, захотел чаю попить – пожалуйста, а еще здесь в каждом вагончике установлен маленький холодильник. Человек хорошо отдохнул и на следующий день с позитивным настроением идет на работу. Еще бы наладить спутниковую связь, чтобы телевизоры можно было смотреть. В мире такие события происходят, взять хотя бы ту же Украину, а мы ничего не знаем.

Нерешенных вопросов и проблем, которые стоят перед комендантом, конечно же, много. И спортивную площадку было бы неплохо построить, чтобы молодежь могла и в волейбол, и в футбол поиграть, и тренажерный зал не помешал бы. Но есть одно обстоятельство, о котором Елена поведала нам с большой гордостью,



Елена Силина



Владимир Симанов



Алексей Бабилев и Сергей Захаров

это то, что многие работники предприятия и сами с любовью обживают свои помещения.

– Зайдешь в вагончик, а там полный порядок, и цветы на тумбочке. Не зря говорят: что

мама в детстве заложила, то на всю жизнь и остается.

Александр Бурцев, Николай Сюваев

ГАЛИНА ЗАГРЕБИНА:

«НА СВОЮ ПЕРВУЮ ВАХТУ Я ПОЛЕТЕЛА 1 ЯНВАРЯ»

В жизни каждого человека однажды наступает такой день, когда хочется все кардинально изменить в своей судьбе. Так четыре года назад Галина Загребина, будучи педагогом в детском саду, решила поменять образ своей жизни и сменить профессию, избрав новое для себя в производственной деятельности – профессию диспетчера в организации, которая занимается строительством и капитальным ремонтом магистральных трубопроводов. Так она попала в ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром».

Производственный стаж на нашем предприятии у Галины небольшой – 4 года, но за это время она успела поработать на строительстве магистральных газопроводов «Сахалин – Хабаровск – Владивосток», «БТК Кириного ГKM – ГКС «Сахалин», «УКПГ-2 Нижне-Квакчинского ГKM – АГРС г. Петропавловска-Камчатского».

– Раньше я даже в мыслях не могла себе представить, что когда-нибудь попаду на Сахалин, или на Камчатку, – говорит Галина Загребина, диспетчер Управления строительства магистральных трубопроводов ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – На свою первую вахту я полетела 1 января, сразу после встречи Нового года. Раньше я не особенно летала на самолетах, а тут сразу на Сахалин, немного даже страшно было. Когда все же добрались до места работы, то все, чему меня учили, забыла. Но в работу втянулась, и все пошло как

надо. Меня эта работа тем и привлекла, что все здесь по-другому: и ритм жизни, и обстановка, и месторасположение производственных объектов. В отпуск на Сахалин или Камчатку вряд ли поедешь, а так, благодаря работе, можно увидеть всю нашу матушку Русь.

Рабочий день диспетчера начинается с 6 часов утра, и на первый взгляд может показаться, что работа спокойная, не требующая особых напряжений, но это обманчивое предположение.

– На Камчатке работать поспокойнее, здесь водителей около 40 человек и машинистов 20, – говорит Галина. – А когда работали во Владивостоке, в поселке Заводском, то там было сложнее: объемы другие и транспортное состава значительно больше. Свободного времени практически не было. Хотя мы и жили вблизи населенного пункта, в магазин удавалось сбежать только в обеденный перерыв. Да на Камчатке особенно и не погуляешь: места заповедные,



Галина Загребина

далеко отходить нельзя, можно и с медведем встретиться. Летом только к морю ходим, полюбуемся красотой и опять за работу.

По вечерам, когда все же появляется небольшой промежуток времени, Галина общается по скайпу со своей маленькой дочкой и мамой, которые с нетерпением ждут ее

домой. Дочка хоть и маленькая, но уже понимает, что мама далеко и еще не скоро придет, поэтому такие разговоры всегда заканчиваются слезками.

– Дочка очень по мне скучает, и я тоже, – продолжает Галина. – Поэтому, когда я приезжаю домой, мы с ней практически не расстаемся. Правда, в первые дни мне очень тяжело, несколько дней уходит на адаптацию. Мне спать хочется, а времени еще совсем мало, и мама отправляет меня спать: «Иди, доченька, спи, я с ребенком посижу». Я по характеру домашняя и больше времени провожу дома, за время моего отсутствия дома много дел накапливается, стараюсь все сделать до следующей вахты.

Каждый день на вахте похож один на другой – работа и работа. Но бывают и праздники, так на 8 марта мужчины сделали для женщин приятный сюрприз: накрыли стол, было шампанское, шашлыки, сладкие подарки, для полного ощущения праздника не хватало только одного – цветов. Но где их взять на таком побережье Камчатки, вдали от населенных пунктов, и когда все под снегом?.. Работа мне нравится, коллектив хороший, о чем еще мечтать? Чтобы мои близкие были здоровы.

Александр Бурцев, Николай Сюваев

ФАИНА РЫКОВА: «ВРЕМЕНИ, ЧТОБЫ ВЛИТЬСЯ В КОЛЛЕКТИВ, НЕ ПОТРЕБОВАЛОСЬ»

Первым пристанищем ПО «Союзгазавтотранс» (с 1992 г. «Спецгазавтотранс») в Ижевске стало не завершённое строителями возле Пирогово административное здание линейно-производственного управления (ЛПУ) «Пермтрансгаз». В этом здании предстояло еще многое достраивать, и первое время при приеме на работу многим специалистам сначала выдавали молоток, гвозди и доски, чтобы те обустроили свои кабинеты.

лена первая большая партия специалистов, в задачу которых входило строительство дорог и отсыпка площадок для буровых установок. Организовать перевахтовку, разместить людей, обеспечить производственный процесс в условиях Крайнего Севера было не так-то просто. В начале вахтовались по 15 дней, но со временем перешли на 30, так было удобнее.

В сентябре 1985 года в ПО «Союзгазавтотранс» пришла работать Фаина Рыкова, к тому времени дирекция предприятия практически была уже сформирована, а в Ямбурге активно шла работа по обустройству Ямбургского газоконденсатного месторождения.

Фаина Анатольевна попала в замечательный отдел, которым руководил Юрий Шейко.

– Коллектив был очень хороший – специалисты, знающие свое дело, – вспоминает Фаина Рыкова, ведущий экономист экономического отдела Исполнительной дирекции



Фаина Рыкова

ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – Поэтому времени для того, чтобы влиться в коллектив, не потребовалось, сразу началась плодотворная работа. А зимой 1986 года Исполнительная дирекция «Союзгазавтотран-

са» переехала на Воткинское шоссе, где для нашего предприятия выделили участок земли. Первое время размещались в здании «Вахта-40», со временем было построено современное высотное здание, в котором и по сей день находится главный офис предприятия.

В мае 1987 года Фаина Анатольевна перешла работать начальником ПЭО в Ямбургское ПТТИСТ, которое в 1994 году в связи с изменением правового статуса преобразовано в Ижевское автотранспортное производство при Исполнительной дирекции «Спецгазавтотранса» (ИЖАТП), а со временем, в связи с расширением производственных задач, было реорганизовано в Специализированное ремонтно-строительное управление (СРСУ). Сегодня Фаина Рыкова продолжает работать в «Спецгазавтотрансе» в экономическом отделе Исполнительной дирекции.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

В первое время больше всего времени уходило на обустройство самого объединения, параллельно велась работа по обустройству вагон-городка в Ямбурге, стали перебазировать необходимое оборудование, обустраивать жилье. А в мае 1985 года в Ямбург была направ-



Василий Пушкарев

ВАСИЛИЙ ПУШКАРЕВ: «КРАЗЫ БЫЛИ НОВЫЕ, НО НЕ РАССЧИТАННЫЕ РАБОТАТЬ В ЗИМНЕЕ ВРЕМЯ»

В трудовой книжке водителя Строительного управления подрядных работ (СУПР) Василия Пушкарева всего две записи, отметки двух предприятий, на которых он работал.

В сентябре 1985 года Василий Пушкарев прибыл в Ямбург, где коллектив ПО «Союзгазавтотранс» уже приступил к отсыпке площадок под буровые вышки, промплощадки и дороги. Участок дороги, который ему и коллегам по работе предстояло отсыпать, на-

ходился далеко в тундре, куда в осенний период можно было попасть только на вертолете.

Начинать всегда было сложно, тем более в условиях Крайнего Севера, где в летнее время сплошные болота, а зимой лютые морозы.

– К месту отсыпки автодороги нас доставили на вертолете, – рассказывает Василий Пушкарев, водитель СУПР филиала ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – На этом объекте находилось около 100 единиц техники, причем КраЗы были новые, но не рассчитанные работать в зимнее время. Дело в том, что кабины у этих машин были деревянные, и нам приходилось их утеплять дорнитом. Вторая проблема,

с которой мы столкнулись, – это грунт, который примерзал к днищу кузова. Приходилось ковшами экскаваторов соскребать грунт, но малейшая ошибка влекла к поломкам кузова. Тогда стали делать двойное днище и подогревать его с помощью выхлопных газов.

В Ямбурге Василий Пушкарев работал в течение 4 лет, а потом ему предложили пересест на автобус, обеспечивающий доставку специалистов на производственные участки. Из 29 лет, проработавших в «Спецгазавтотрансе», 25 лет Василий Пушкарев работал на автобусе.

Александр Бурцев, Николай Сюаев

ЗАБОТА О БУДУЩЕМ

ВЛАДИМИР МУДРАКОВ:

«ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ – НАШИ ПРИОРИТЕТЫ»

С какими итогами НПФ «ГАЗФОНД» вступает в год своего двадцатилетия, для чего проводится акционирование негосударственных пенсионных фондов, выгодно ли оставаться «молчуном» – на эти и ряд других вопросов отвечает вице-президент НПФ «ГАЗФОНД» Владимир Иванович Мудраков.

– Владимир Иванович, каким был для НПФ «ГАЗФОНД» 2013 год?



Владимир Мудраков

– 5 марта прошел очередной Совет Фонда, на котором работа ГАЗФОНДА в 2013 году получила положительную оценку.

Все знают, что прошедший год был крайне сложным, и, тем не менее, в НПФ «ГАЗФОНД» все обязательства полностью обеспечены активами, пенсионные выплаты участникам-пенсионерам и застрахованным лицам ведутся своевременно и в полном объеме.

Фонд традиционно сохраняет высокие позиции на рынке негосударственного пенсионного обеспечения, 19 лет реализуя программу негосударственного пенсионного обеспечения работников газовой отрасли.

По итогам 2013 года общее число клиентов Фонда выросло до 1 471 тыс. человек, а объем собственного имущества Фонда увеличился на 9,7% и составил 414,5 млрд. рублей. Мы,

как и прежде, являемся самым крупным негосударственным фондом страны.

Естественно, что всех в первую очередь интересуют инвестирования. Доходность Фонда составила 6,38% годовых.

Особо отмечу, что нашими главными приоритетами были, есть и будут надежность и сохранность доверенных нам пенсионных накоплений.

– В 2014-й год негосударственные пенсионные фонды вступили на волне изменений в правовом поле их деятельности. Что ожидает НПФ «ГАЗФОНД» в результате преобразований?

– Недавно принятый пакет законов, развивающих пенсионную реформу, предусматривает создание двухуровневой системы гарантирования пенсионных накоплений граждан. Она начнет действовать с 1 января 2015 года.

Пока работает «внутренняя» система гарантирования, т.е. негосударственный пенсионный фонд обязан иметь собственный страховой резерв, который является гаран-

том сохранности всех аккумулированных в нем средств. Теперь будет создана общегосударственная дополнительная система гарантирования прав застрахованных лиц. Войти в эту новую систему гарантирования смогут только НПФ, преобразованные в акционерные общества. Решение об акционировании НПФ, действующих в системе пенсионного страхования, принято государством для того, чтобы повысить прозрачность и открытость фондов, усилить контроль за их деятельностью.

Для выполнения этих обязательных требований НПФ «ГАЗФОНД» создает свой дочерний акционерный фонд, который будет специализирован исключительно на обязательном пенсионном страховании. Процедура преобразования уже начата, и за ходом ее проведения можно следить по информации, размещаемой на сайте нашего Фонда.

Полагаю, что акционирование фондов и создание системы гарантирования накоплений станут одним из факторов укрепления пенсионного рынка и повышения доверия граждан к НПФ. А о том, что НПФ доверяют, говорит хотя бы тот факт, что более 25 млн. застрахованных лиц перестали быть «молчунами» и перевели накопительную часть пенсии из ПФР в негосударственные пенсионные фонды.

По нашим прогнозным расчетам, суммарная пенсия у «молчунов» будет все-таки ниже, чем у тех, кто доверил нам, нашему Фонду управление своей накопительной частью.

– Что Вы посоветуете молодым специалистам, которые сегодня начинают свою трудовую деятельность – какой вариант пенсионного обеспечения выбрать?

– Здесь надо исходить из простой житейской логики.

В том случае, если человек, начинающий свой трудовой путь, выбирает вариант формирования накопительной пенсии, то он всегда может изменить свое решение. Если государство предложит более выгодные условия, то можно будет в любой момент обратиться в отделение ПФР и перейти в «солидарную» пенсионную систему.

А вот если вы пропустите названную мной дату – 31 декабря 2015 года – и не заключите пенсионный договор с НПФ, то навсегда останетесь в «солидарной» пенсионной системе и поменять свое решение будет нельзя.

И еще один важный довод: накопительная часть трудовой пенсии наследуется вашими правопреемниками. В любом случае, накопленные пенсионные деньги вернутся в семью.

www.gazfond.ru

Лицензия № 274/2 от 21 мая 2004 г.