



НЕСЕМ ТЕПЛО И СВЕТ В ВАШ ДОМ ГАЗОВИК.РУ

№ 1 (1) 7 августа 2009 г.

Электронный бюллетень ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»



В НОМЕРЕ:

ФОТОРЕПОРТАЖ О НАЧАЛЕ СТРОИТЕЛЬСТВА ГТС «САХАЛИН – ХАБАРОВСК – ВЛАДИВОСТОК»

стр. 2



«СПЕЦГАЗАВТОТРАНС»: ШАГИ ИСТОРИИ

стр. 3



ЛЕГКИХ ПОБЕД НЕ БЫВАЕТ. КАК ОБУСТРАИВАЛИ ЗАПОЛЯРНОЕ ГАЗОКОНДЕНСАТНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

стр. 5

ГАЗПРОМ НАЧАЛ СТРОИТЕЛЬСТВО ГТС «САХАЛИН – ХАБАРОВСК – ВЛАДИВОСТОК»

31 июля в Хабаровске была произведена сварка первого стыка газотранспортной системы (ГТС) «Сахалин — Хабаровск — Владивосток».

В мероприятиях, посвященных этому событию, приняли участие Председатель Правительства Российской Федерации Владимир Путин, заместитель Председателя Правления ОАО «Газпром» Александр Ананенков, губернатор Хабаровского края Вячеслав Шпорт. ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» представляла делегация во главе с генеральным директором Алексеем Фарафоновым.

Первый пусковой комплекс ГТС «Сахалин — Хабаровск — Владивосток» будет введен в эксплуатацию в третьем квартале 2011 года. Он должен обеспечить газоснабжение Владивостока и ввод генерирующих мощностей в Приморском крае, в том числе к саммиту АТЭС 2012 года. Его протяженность составит 1350 км, производительность — 6 млрд куб. м газа в год.

«Спецгазавтотранс» является одним из участников этого приоритетного инвестиционного проекта «Газпрома». Компании поручено строительство магистрального газопровода на участке от 874-го до 926-го кило-

метра, а также газопровода-отвода на г. Владивосток протяженностью 122 км. На сегодняшний день предприятие уже разместило свои производственные мощности в Хабаровском крае.

— Строительство ГТС «Сахалин — Хабаровск — Владивосток» ведется в рамках Восточной газовой программы. «Спецгазавтотранс» участвует в ней с 2008 года, когда мы совершили пионерный выход на Камчатку. Мы являемся одним из генподрядчиков по строительству газопровода диаметром 530 мм от Нижне-Квакчического месторождения до АГРС г. Петропавловск-Камчатский на участке от 80-го до 143-го километра, а также по обустройству Кшукского и Нижне-Квакчического месторождений на западе полуострова. В этом году «Спецгазавтотранс» усилил свое присутствие на Дальнем Востоке. Это очень ответственная миссия. Именно с ее выполнением связаны дальнейшие перспективы компании, — подчеркнул Алексей Фарафонов.



Владимир Путин



«СПЕЦГАЗАВТОТРАНС»: ШАГИ ИСТОРИИ

История – это и глобальные мировые события, и перемены, происходящие вокруг нас год за годом, и каждодневная жизнь родного края. Но особое звучание факты и события приобретают, когда речь заходит об истории конкретного предприятия, его прошлом, настоящем и будущем.

В августе 2009 года коллектив одного из крупнейших предприятий Удмуртской Республики – ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» - отмечает свое двадцатипятилетие. Сегодня в структуре Общества шесть филиалов, расположенных в Ижевске, Чайковском, Магнитогорске, поселке Игрим. Среди основных производственных мощностей - около 1500 единиц автотранспортной и дорожно-строительной техники. «Спецгазавтотранс» – это предприятие, способное оперативно и качественно решать поставленные руководством «Газпрома» задачи.

«Спецгазавтотранс» входит в число ведущих подрядных предприятий газовой и нефтяной отрасли. По годовому объему выполняемых работ предприятие является лидером среди компаний строительной сферы Удмуртской Республики. Основными видами его деятельности являются обустройство газовых и нефтяных месторождений, строительство автодорог, строительство и капитальный ремонт магистральных трубопроводов, ремонт импортной дорожно-строительной техники, перевозка крупных и негабаритных грузов для предприятий газовой отрасли. Производственные объекты компании расположены на Дальнем Востоке, в Западной и Восточной Сибири и других регионах Российской Федерации, где работают газодобывающие и газотранспортные предприятия «Газпрома».

Официальным днем рождения ДОО «Спецгазавтотранс» считается 21 августа 1984 года. В этот день приказом министра газовой промышленности СССР одно из подразделений «Пермтрансгаза» - предприятие технологического транспорта и специальной техники в г. Чайковском было реорганизовано в «Союзгазавтотранс». Этим же приказом ему было подчинено специализированное управление пуско-наладочных работ в г. Магнитогорске. Во главе объединения встал Владимир Алексеевич Тумаев, который до мая 2009 года был его бессменным руководителем.

По воспоминаниям ветеранов Общества, свою деятельность предприятие начинало с одного вагончика на южной окраине Ижевска и недостроенного здания производственно-технической базы на северной границе города. Гаражи, стоянки, ремонтные мастерские – все, что было необходимо для жизнеобеспечения предприятия, строилось собственными силами. Параллельно шло обустройство месторождений Ямбурга.

В 1987 году предприятие начинает освоение Бованенковского газоконденсатного месторождения. Потом был Новый Уренгой. А в 1995 году началось освоение Заполярного месторождения. Как и прежде, обустраивались с нуля: собственными силами строили ангары, ставили вагончики для жилья.

Важным достижением первых лет работы стало освоение вахтового метода обустройства месторождений. Впоследствии этот опыт начали использовать и другие предприятия отрасли.

«Спецгазавтотранс» всегда стремился к внедрению передовых технологий. Предприятие первым начало строить дороги на Крайнем Севере не только в зимний, но и в летний период, что снизило затраты, связанные с поддержанием эксплуатационных характеристик дорог и простоем техники в теплое время года.

В 1987 году «Спецгазавтотранс» вышел на полуостров Ямал. Первая партия техники была переброшена морем, а затем предприятие наладило регулярное транспортное сообщение по суше. «Спецгазавтотрансу» было поручено строительство автодорог и отсыпка площадок под бурение на Бованенковском месторождении. За 10 лет, в течение которых продолжался первый этап освоения Ямала, с применением уникальных для того времени технологий было построено около 100 км высококачественных автодорог.

В 1997 году по решению «Газпрома» работы на Ямале были приостановлены. «Спецгазавтотранс» перебросил технику на Заполярное месторождение. С Ямала техника шла своим ходом через замерзшую Обскую губу. По своим масштабам и сложности этот переход до сих пор остается беспрецедентным – оборудование без потерь было доставлено на новый стратегический объект, где предприятие приступило к работе в числе первых.

В 2006 году «Газпром» возобновил инвестиции в обустройство Ямала. «Спецгазавтотранс» вновь оказался в числе первых, кто вернулся на полуостров. В кратчайшие сроки была восстановлена производственная база, построены и запущены в эксплуатацию зимние автодороги общей протяженностью 403 км, по которым с 2007 по 2009 гг. завезено более 400 тыс. т грузов.

«Спецгазавтотранс» занимается обустройством не только газовых месторождений. В активе компании работа на таких крупных нефтяных месторождениях, как Приобское («Газпром нефть»), Ванкорское («Роснефть»), Русское (ТНК-ВР).



Перевахтовка. Ямбург, 1987 г.



Отсыпка грунта. Ямбург, 1985 г.



Карьеры, 1986 г.



Дорога на карьер



Владимир Тумаев - первый генеральный директор ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»



Капитальный ремонт газопровода

«Спецгазавтотранс» всегда стремился к диверсификации своей деятельности. В его составе есть не только строительные, автотранспортные и ремонтные подразделения, но и собственный речной флот, который осуществляет перевозки по рекам Обь-Иртышского бассейна.

Еще один основной вид деятельности компании – капитальный ремонт и строительство магистральных трубопроводов. Необходимость масштабной реконструкции объектов Единой системы газоснабжения возникла в 2000 году. Тогда же часть мощностей «Спецгазавтотранса» была переориентирована на выполнение работ по этому направлению. Объемы работ по этому направлению ежегодно увеличиваются. В 2007 году произведен капитальный ремонт с переизоляцией и заменой дефектных участков 85 км газопроводов. В 2008 году этот показатель увеличился до 140 км. На сегодняшний день «Спецгазавтотранс» располагает 6 полностью оснащенными комплексами по ремонту трубопроводов, собственными лабораториями контроля качества, а также уникальной техникой, изготовленной отечественными и зарубежными производителями по заказу компании.

В 2006 году проведены успешные испытания технологии водопонижения, которая позволяет вести комплексный ремонт трубопроводов на участках с повышенным уровнем грунтовых вод. В 2007 году на объектах капитального ремонта газопроводов началось применение оборудования для автоматической и полуавтоматической сварки, которое позволяет значительно сократить сроки выполнения работ и повысить качество сварных соединений.

В 2008 году «Спецгазавтотранс» приступил к строительству конденсатопровода от Заполярного месторождения до Новоуренгойского газоперерабатывающего комплекса. Это первый опыт предприятия в строительстве новых трубопроводов.

Руководство предприятия поставило перед собой и коллективом задачу — превратить «Спецгазавтотранс» в научно-производственную компанию, активно использующую в своей работе передовые и экспери-

ментальные технологии. «Газпрому» было необходимо предприятие, на базе которого можно испытывать новые материалы и новые методики для обустройства месторождений и капитального ремонта магистральных газопроводов. Ориентируясь на это, «Спецгазавтотранс» одним из первых в отрасли начал использовать георешетку при строительстве дорог, автоматическое сварочное оборудование и современные изоляционные материалы при строительстве и ремонте трубопроводов. Были приобретены в лизинг новые машины и оборудование. Налажена подготовка специалистов. Осуществлен переход на тендерную систему получения заказов. Благодаря последовательной модернизации «Спецгазавтотранс» достиг нового качества роста. Собственно говоря, так происходило на протяжении всей истории существования предприятия — коллектив «Спецгазавтотранса» всегда старался идти на шаг впереди, быть первопроходцем.

Эффективность работы предприятия постоянно увеличивается. Рост достигается за счет освоения новых технологий, внедрения системы менеджмента качества и повышения производительности труда. Для достижения поставленных целей разработана и осуществляется инвестиционная программа, основным элементом которой является техническое перевооружение с применением лизинговой системы финансирования.

Перспективы развития «Спецгазавтотранса» связываются с увеличением объемов работ по капитальному ремонту и строительству трубопроводов и реализацией Восточной газовой программы, утвержденной Правительством России в 2007 году. «Спецгазавтотранс» уже приступил к ее выполнению – во второй половине 2008 года компания начала строительство магистрального газопровода на полуострове Камчатка, который является одним из важнейших объектов программы газификации Камчатского края.

Летом 2009 года «Спецгазавтотранс» приступил к грандиозной перебазировке техники в Хабаровск, где в августе началось строительство газотранспортной системы «Сахалин-Хабаровск-Владивосток».



Стыковка трубы



Экскаватор «Komatsu» с изменяемой геометрией стрелы



Дорога на карьер



Подготовка трубы к сварке



Врезка трубы

ЛЕГКИХ ПОБЕД НЕ БЫВАЕТ. КАК ОБУСТРАИВАЛИ ЗАПОЛЯРКУ

Обустройство Заполярного месторождения назвали стройкой века. При посещении месторождения в 2001 году Президент РФ Владимир Путин сказал, что его пуск станет рубежом развития нашей газовой индустрии. Так и произошло. Ввод в эксплуатацию Заполярного месторождения повернул вспять процесс сокращения объемов добычи газа, позволил сохранить за Россией положение ведущей газовой державы мира.

Обустройство Заполярного проходило в условиях дефицита финансовых и материально-технических ресурсов и резкого падения объемов промышленного производства. Стоимость работ по обустройству Заполярного месторождения составила около 128 миллиардов рублей. Темпы строительства были рекордными. Месторождение было выведено на проектную мощность с учетом новых технологий и новых экологических требований всего за три года. И еще через три года - в 2004-м - с Заполярного месторождения поступает 100 миллиардный кубометр газа. А это почти пятая часть годовой добычи Газпрома.

30 сентября 2001 года первый газ поступил в магистральный газопровод Заполярное-Уренгой. Председатель Правления ОАО «Газпром» Алексей Миллер оценил вклад строителей в запуск Заполярного месторождения так: «Хотел бы отметить хорошую организацию работ на стройке, качество и культуру исполнения. Я удовлетворен профессиональным потенциалом, материально-техническим обеспечением, высокой личной заинтересованностью и ответственностью людей. Все это в комплексе и стало гарантией ввода месторождения в эксплуатацию в установленные сроки».

Проектный уровень добычи газа на Заполярном месторождении составляет 100 млрд кубических метров в год. Чтобы его обеспечить, в течение 3 лет после ввода в эксплуатацию были сооружены 3 УКПГ на сеноманской залежи и 3-ниточная система газопроводов от Заполярного до Уренгойского месторождения. Такие темпы освоения Заполярного позволили сначала предотвратить падение добычи газа на северных месторождениях, затем стабилизировать, а впоследствии восстановить существовавший четыре десятилетия непрерывный тренд ежегодного прироста добычи газа в стране.

Конечно, это месторождение по геологическим запасам не относится к разряду супергигантов, таких как Бованенковское или Харасавейское на Ямале. Но и оно по-своему уникально, поскольку тут есть и газ, и нефть, и газоконденсаты. В «Газпроме» планы составляются не на день-два, а на несколько десятков лет вперед. Грамотный и рачительный хозяин всегда выбирает из всех вариантов самый экономически выгодный на данный момент.

На Заполярном месторождении нам предстояло строительство дороги Газ-Сале – Тазовский – Заполярное в районе Тазовской губы, – рассказывает Владимир Тумаев, генеральный директор ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» с 1985 по 2009 г. - Мы ее начинали отсыпать еще в 1993 году, и вот опять вернулись. Кстати, «Спецгазавтотранс» не только одним из первых приступил здесь к работе, но и построил базу на свой страх и риск. Но чуть нас не подвело. Мы знали, что там будут большие объемы и хорошая работа.

При переходе на новые объекты возникали большие трудности с перебазировкой техники. Колонны растягивались на 5-10 километров. Вышедшие из строя машины буксировали до ближайшей базовой точки, ничего не оставляли в поле. Это была отлаженная, хорошо продуманная система.

На Севере было много организаций, подобных «Спецгазавтотрансу», с хорошим транспортом и погрузочной техникой. Но у одних не было лицензии на производство

работ, у других – необходимого опыта и обученных людей. Поэтому строительство дороги было предложено ДОО «Спецгазавтотранс», имевшему опыт, необходимые лицензии, обученных людей, мобильное жилье на 250-300 человек, экскаваторы, бульдозеры, транспорт.

– Мы не гарантировали, что обязательно сделаем, но потенциальная возможность сделать это была только у нас, – рассказывает Михаил Гладырь, бывший заместитель генерального директора ДОО «Спецгазавтотранс». – Было принято решение, составлен протокол, который и являлся до заключения договора основанием для производства работ. А сделать нам предстояло 28 километров дороги от Коротчаево в сторону Заполярного.

Перед ДОО «Спецгазавтотранс» стояли три четко сформулированные задачи: строительство автодороги от Заполярного к железнодорожной станции и речному порту в поселке Коротчаево, строительство дороги с северного побережья из поселков Газ-Сале и Тазовский к Заполярному, подготовка площадки под строительство УКПГ-1С. Этому и была подчинена вся работа, все действия подразделений предприятия.

– Конкурентов было много, но мы их потихоньку теснили, так как заказчик все больше начинал отдавать предпочтение именно строителям и водителям из Удмуртии, – рассказывает Николай Трепетин, бывший начальник ПМК. – Причина в том, что мы лучше работали и являлись, по мнению заказчика, надежными партнерами.

– Первый месяц, как говорится, «кувыркались» - сложновато было, – рассказывает Александр Баландов, бывший директор ИЖАТП. – Но, начиная с ноября, стали отсыпать ежемесячно по 100 тысяч кубометров грунта, а к маю вышли на рубеж в 110-120 тысяч. Летом уложили верхнее покрытие. К зиме сдали дорогу в эксплуатацию. Мы взяли у геологов в аренду базу в Газ-Сале. Считаю, что с этим нам повезло. Ведь мы еще, по сути, и не вышли на новое месторождение, а нас уже ждала готовая хорошая техническая база, которая, пожалуй, была даже лучше, чем мы имели на тот момент в Ямбурге.

На первых порах возникали сложности организационного характера. Передислокация базы, а по сути - создание новой, требовала больших затрат и усилий. Возникали проблемы и психологического характера. Люди привыкли к некоторой стабильности, к определенному укладу, у них были неплохие условия проживания на Бованенковском месторождении: магазин, баня, столовая – весь необходимый минимум. И вдруг необходимо куда-то срываться, начинать все с нуля, с полного отсутствия прежнего комфорта. Конечно, наши люди много повидали, трудностями их не испугать, многие из них уже проработали по десять и более лет. И все же...

– У нас не может работать любой человек, с любого другого предприятия, – рассказывает Харрис Аблязов, бывший заместитель генерального директора по подрядным работам и первый заместитель директора СУПР. – Тут своя специфика. Север, разьезды, вахты. Это сказать легко, а выдерживает не каждый. Были случаи, человек слетает раз, слетает два, приходит и говорит: «Не могу больше». Тут и семейные проблемы, и даже трагедии бы-



База на Заполярном месторождении



Строительство автодороги Тазовский - Заполярное

вали, разводы. Семья тоже понимать должна, и жертвовать чем-то личным.

Уже в апреле 1998 года нужно было завершить не только отсыпку первой дороги, но и укладку плиты на ее полотно. С последним циклом специалисты «Спецгазавтотранса» в зимних условиях еще не сталкивались. Одно дело, когда грунт выдерживается и дает некоторую осадку. Плита поверх такой насыпи ложится плотно, ровно, и качество гарантировано. Как поведет себя полотно при новом, форсированном методе?

– В предыдущие периоды наше предприятие занималось только отсыпкой дороги, – рассказывает Алексей Фарафонов, генеральный директор ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». – Потом приходила другая организация и укладывала на готовое полотно дороги бетонные плиты. При этом трудозатрат у нее было меньше, а за работу она получала больше. Мы стали изучать и эту сторону дела. Заместитель начальника ПМК Федор Иосифович Шатров лично наблюдал, как работали специалисты «Уренгойдорстроя», изучал весь процесс укладки плиты. Потом такого же качества добивался у нас.

Когда уже была отсыпана часть дороги в сторону Тазовского, у предприятия появились участки, на которых можно было делать покрытие из плит. Сначала шла первая стадия, ког-

да железобетонные плиты кладут, но еще не сваривают между собой – дают год отлежаться. После чего плиты снимают, укладывают дарнит, делают песчаную подготовку, и после этого, уже по второй стадии, плиты стыкуют, сваривают между собой и заливают стыки. Это еще было на Газ-Сале. Ту же самую работу делали и на Заполярном. Укладка плиты на готовое земполотно дает большой и хорошо оплачиваемый объем работ. Естественно, желающих его заполучить на Севере всегда было много.

К тому времени на Заполярном месторождении были сконцентрированы основные технические мощности «Спецгазавтотранса»: две сотни самосвалов, бульдозеры, экскаваторы, краны. Но и при таком хорошем оснащении все равно не хватало запчастей, на которые существовал лимит. А реальная жизнь, особенно северная, суровее и непредсказуемее, нежели предположения на сей счет производителей техники.

Были и другие трудности. Вдоль трассы не были отведены карьеры для выемки грунта. Они были определены проектировщиками, но паспорта не были согласованы с экологами. Это упущение заказчика, но отразилось оно на «Спецгазавтотрансе». Проблем было много, а времени, как водится, нет.

Выполнению поставленной задачи способствовала правильная организация работы



Усиление откосов дороги георешеткой



Укладка дорожной плиты

всего предприятия. В результате к концу мая 1994 года было отсыпано 28 километров дороги первым полутора-двухметровым слоем, проложены проектные водопропуски и до конца года отсыпано полотно дороги под проектные отметки.

В октябре 1994 года началась отсыпка грунта под полотно дороги от Газ-Сале до примыкания с основной дорогой, соединяющей Заполярное месторождение с поселком Тазовский. Эту дорогу протяженностью около десяти километров отсыпали за зиму. А дополнительно отсыпали еще и около пяти километров основной дороги - от примыкания в сторону поселка Тазовский. Летом 1995 года предприятие уложило по оттаявшей насыпи бетонные плиты на всей примыкающей дороге.

При выходе на Заполярное НГКМ «Спецгазавтотрансу» удалось получить генподряд на строительство дорог с твердым покрытием, предприятие выполняло работы в комплексе - до ввода в эксплуатацию. Раньше же ПМК только отсыпала грунт, а «сливки» снимали другие организации, выполняя самую дорогостоящую работу - укладку твердого покрытия.

- В условиях рыночных отношений непросто выиграть торги на хорошую, долгосрочную работу, - рассказывает Владимир Тумаев. - Надо, как минимум, доказать свое преимущество многолетней эффективной работой.

- Первопроходцев, которые осваивали газоконденсатные месторождения Крайнего Севера, жизнь не баловала, - поделился однажды воспоминаниями Виктор Черномырдин, создатель «Газпрома». - Начинать всегда нелегко, но тогда там было особенно тяжело: суровый климат, экстремальные условия. Опыт приходил через такие испытания, что не каждый выдерживал.

Успех любой стройки решает оперативность обеспечения материалами и конструкциями, мощность задействованной техники и уровень подготовки кадров.

Именно такие требования предъявлялись при разработке газовых и нефтяных месторождений Заполярья. Под Ямбургом как было: давай газ, а дороги - потом. И колесили, резали тундру колеями. Раны эти, незаживающие до сих пор - немой укор газодобытчикам. Там, где прошли гусеницы и мощные колеса, растет никогда здесь не встречавшийся тундровый одуванчик. Он похож на наш, только цветок гораздо плотнее, и пухом гуще слепит глаза. Одуванчика этого в тундре - огромное количество, как и площадей, попорченных техникой. Так что на Заполярном было решено - сначала дороги, а уж потом газ и нефть. И стали здесь ижевские строители и автодорожники, по сути, главной фигурой. На них с надеждой смотрели все НГДУ, от них зависело, когда пойдут газ и нефть по магистралям. В то время уже было разбурено шестнадцать газовых и нефтяных скважин. Но они стояли запломбированные, ждали, когда появятся дороги.

- Строили, между прочим, весьма даже приличными темпами, - вспоминает Владимир Жданов, бывший заместитель директора Ижевского АТП по Северу. - Я еще на Сеномане нес вахту, когда в августе 1996 года мы подготовили и перебросили десять «КрАЗов» в Тазовский. Отсыпать грунт начали вокруг ангаров и общежитий. А в октябре стали отсыпать дороги. К концу месяца у нас уже были первые пять километров. Для увеличения темпов строительства баржами была доставлена дополнительная техника - около тридцати «МАНов».

В 1995 году на Заполярном полным ходом шла отсыпка под основную дорогу на участке от реки Высоко-Яха в направлении поселка Тазовский. Одновременно шли навстречу, от Тазовского.

- Мы бы прошлой зимой могли закончить отсыпку на этом участке, но не получилось, -

рассказывает Юрий Копытин, бывший заместитель директора Ижевского АТП. - Заказчик - «Ямбурггаздобыча» - срочно снял нас с объекта и направил непосредственно на Заполярное месторождение, где мы отсыпали десять километров промысловой дороги и параллельно вели там же отсыпку площадки под промбазу и строительство жилого городка.

В то время на Заполярном полным ходом шло строительство базы. Поставили здание административно-бытового корпуса, однако на первом этапе его использовали как жилье. Построили котельную и два складских помещения. А теплые складские помещения было решено временно использовать в качестве ангаров для ремонта техники. Построили часть теплосетей готовых к эксплуатации.

- У нас был единственный на всем месторождении теплый ангар, - вспоминает Владимир Праведников, начальник первого участка Ижевского ПМК на Заполярном. - Ни в одной организации такого не было. Я не говорю, конечно, что в нем было жарко, но температура вполне приемлемая. Так что у нас имелся предмет для некоторой гордости и зависти со стороны соседей. У нас на тот момент было 85 автомашин, и без такого сооружения проблем было бы намного больше.

Проблемы, если заниматься чем-то серьезно, всегда были. Выход машин на линию - не такой, какой хотелось бы. Около сотни смен в сутки - это недостаточно. Проблемы с запасными частями. Если самосвалы «МАН» работали на Заполярном третий год, и с ними все более или менее ясно, то совершенно новые «Урал-ИВЕКО» еще не прошли стадию испытаний. Вот поэтому условия для ремонта и техобслуживания имели большое значение.

Однажды отказал один из двух насосов в котельной. Второй вот-вот мог сломаться. И надо было в короткие сроки отремонтировать сломанный насос, пока второй еще работал. Тепла едва хватало, чтобы поддерживать плюсовую температуру в ангарах и жилых помещениях. На ремонтные работы бросили всех, кто был свободен. Ремонтники работали 14 часов. Нашли все необходимое оборудование, заменили вышедшие из строя запчасти.

- Но к полуночи все же вышел из строя второй насос, - вспоминает Владимир Праведников. - Пурга, как назло, не переставала, на улице - ниже 40 градусов. Температура в помещениях стала быстро падать. Протяни еще немного времени, и тогда бы всю систему заморозили, а это значит, что все остались бы без тепла. Ребята в тяжелых условиях делали все, чтобы быстрее запустить насос. В три часа ночи мне доложили, что насос заработал, трубы не заморозили, все страшное позади.

Но начальнику участка Праведникову спать в ту ночь так и не пришлось. Через некоторое время ему доложили, что один из блок-вагонов (10 вагончиков) «прихватило», и тепло туда не поступает. В срочном порядке водителей и строителей из этих вагончиков разместили по другим, куда тепло поступало. Пришлось потесниться. Отопительную систему в замерзших вагончиках меняли две недели.

Главным на тот момент было отсыпать грунт на основной производственной площадке под установку комплексной подготовки газа. Ее размер - 500 на 900 метров. И туда требовалось порядка 600 тысяч кубометров грунта. Отсыпка дорог тоже требовала много времени и сил. А центр внимания смещался уже на само Заполярное месторождение. Поселок Газ-Сале, основанный геологами в начале шестидесятых годов, с которого начинали работы в этом регионе, постепенно ветшал, и жизнь в нем замирала.

- Мы строили тридцатикилометровую дорогу к райцентру, к Тазовскому, - вспоминает Владимир Тумаев. - К нам присматривались - чего стоим, на что способны. Там было множество организаций из разных городов, со всей страны съехались, и выбирать было из кого. Каждая организация могла быть и

генподрядчиком, и субподрядчиком. Партнерские связи тогда очень переплелись.

Как это обычно происходит, кто-то из подрядчиков со своими задачами справляется, кто-то - нет. «Спецгазавтотранс» у северных заказчиков был на хорошем счету, имел опыт работы в условиях Ямала и Пурпе, был способен быстро обустраиваться в суровых климатических условиях, терпимо относиться к бытовым тяготам, лучше организовать производственный процесс.

- Вернемся к дороге Газ-Сале- Тазовский, - говорит Юрий Копытин. - Она была нужна в первую очередь администрации района. И мы ее закончили в 1997 году, как и было запланировано. А Газ-Сале имел значение для нас как ремонтная база.

Кроме этих, глобальных, задач нужно было решать вопросы жизнеобеспечения. Скажем, элементарные сушилки для обуви и одежды. Вроде бы ерунда, но без них нельзя. Вообще, бытовая сторона - вещь всегда большая и ответственная. Вроде бы, элементарные санитарно-технические требования соблюдены, но чтобы стало уютно, каждый должен был свои руки приложить. Вот и жили по-разному - кто лучше, кто хуже.

Вахтовики - народ гостеприимный. И всегда готовы поговорить и о суровых условиях работы на Крайнем Севере, и о неписаных законах. Например, о возмущившем всех случае.

- Один «трубача» с дороги согнал, - возмущенно вспоминает Михаил Сурнин, водитель. - И даже не остановился. Это не порядочно. Я возил солярку, конденсат. И если шел порожним, то хочешь не хочешь, толкался задом и уступал дорогу груженому - это неписаное правило. Порожнюю машину легче вытащить. Хотя, сколько тросов порвали... А груженный, в свою очередь, никогда не уйдет, пока не увидит в зеркало заднего вида, что машина, пропустившая его, вышла на дорогу. Не выходит - будет вытаскивать. Закон тундры. Тот, кто хоть разок бросил в дороге товарища, сам может попасть в такую ситуацию. А в тундре очень четко работает «беспроводной телеграф». И никто из водителей потом ему троса не подаст, скажут, шагай пешком, и пусть тебе песцы валенки съедят. В тундре не порядочность не прощается.

- Север - это такое место, где все друг за друга держатся, - рассказывает Владимир Праведников. - Я всегда удивлялся, тому, как механики находили общие контакты с коллегами из других предприятий. Стоит какой-либо технике выйти из строя, а нужных запчастей не оказывалось, они все-равно запускали ее в работу. Каким образом? А все заключалось во взаимовыручке в сложных ситуациях, и это касалось практически всех. Технику ставили на ход в кратчайшие сроки. Это меня всегда на Севере удивляло, потому что не было ни складов, ни магазинов, а до «большой земли» далеко. Работать в одиночку на Севере невозможно, как человеку, так и предприятию. Он тем и хорош, Север, что здесь всегда друг другу помогают, не оставляют в беде.

Как на генподрядчике, на ПМК лежала работа о дорожной плите. Вновь прибывшей вахте раскачиваться на месте было некогда. Плита поступала в Коротчаево постоянно, и ее нужно было вывозить по 90-100 штук ежедневно, что в дни перевалки было особенно сложно. Занимались этой работой водители АТП-3 и Чайковского ПГТ, на тот момент всего на полутора десятках машин.

- С железнодорожной станции требовалось вывезти примерно 20 тысяч плит, - рассказывает Альфред Мингалиев, директор СУПР, в те годы он был прорабом ПМК. - Эти плиты были предназначены и для большой дороги из Коротчаево, и для промышленной, и для хозяйственных нужд - под жилые вагончики на 65-м километре, чтобы сдвинуть пикет чуть в сторону с дорожной оси на выработанный участок седьмого карьера. От этого пикета плита складывалась лентой вдоль

отсыпки. Не возить же ее туда-сюда, к Заполярному и обратно.

Планы «Спецгазавтотранса» на Заполярном были большие. Предстояло отсыпать площадку под УКПГ-1С. Это около 1 млн 200 тысяч кубометров. Причем, это была лишь первая очередь. С нее, по сути, и начиналось Заполярное месторождение. Все, что делалось до этого, было лишь подготовительными работами. С пуском УКПГ-1С на «землю» пошел газ.

На разработку Заполярного месторождения тогда было направлено все внимание. Объект этот финансировался серьезно. Что касается ангаров, тут было сложнее. Если нет крыши, нет нормального технического обслуживания механизмов, то и дальнейшая эксплуатация, в частности, зарубежных автомобилей, затруднительна. А ведь те же «Урал-ИВЕКО» или «МАНы» требуют бережного отношения. Неприхотливые отечественные машины нашим водителям были больше по нраву. «КрАЗы», например, выдерживали любые предельные нагрузки, и с водой, и с песком.

Сложности, с которыми постоянно сталкивались на Севере, сглаживались за счет техники. А она была хорошая - практически новенькие «МАНы». Если и случались, какие поломки, то из Германии приезжали специалисты - техника было на гарантийном обслуживании - и на месте все приводили в порядок.

- Мы знаем, что «ИВЕКО» нельзя пускать в грязь, а «МАНам» все равно, где работать - грязь им не помеха, - рассказывает Сергей Петраев, начальник автоколонны № 3 ЧПГТиСТ. - В 1997-1998 годах, когда представители производителя увидели, в каких условиях эксплуатируются их машины, они были просто поражены. Мы работали в Пурпе, где дорог еще почти не было. Машины шли по бампер в грязь. Один из немецких специалистов не выдержал и закричал: «Найн, найн! «МАН» - не парочод... Капут «МАН»!». А они до сих пор неплохо ходят, хотя уже и старые.

Легкоранимая природа тундры, как известно, трудно переносит вмешательство человека. Даже след вездехода остается на ней незаживающей раной многие годы. Что же тогда, казалось бы, говорить об экскаваторах, бульдозерах, большегрузных самосвалах, другой технике. Однако и в этих условиях уделялось большое внимание экологии и сохранению тундры. Было упорядочено движение транспорта по специально отведенным для этого трассам. Малейшее отклонение от трассы грозило солидным штрафом. Между тем, упорядочение движения техники и транспорта вовсе не закрывало проблем местной экологии. В тундре разрабатывались новые карьеры, отсыпались площадки под буровые и другие объекты. Но и в этом случае стремились принять все меры для уменьшения ущерба природе. Так, например, при работах на карьере не забывали о пересадке деревьев на новое место. Именно за этим занятием и застал как-то раз наш фотокорреспондент Николай Сюяев экскаваторщика четвертой автоколонны Михаила Юрку.

- Заполярное месторождение по запасам углеводородов считалось последним крупным месторождением на Севере Западной Сибири, - говорил Рем Вяхирев, Председатель Правления РАО «Газпром» с 1993 по 2000 гг. - На Заполярку мы возлагали большие надежды на значительный прирост добычи газа. УКПГ-1С, необходимая для подачи газа с месторождения, была запланирована к вводу в эксплуатацию в 2001 году. В том, что буровики к этому сроку закончат бурение необходимого количества скважин, сомнений ни у кого не вызывало. Но для того, чтобы все это осуществить, необходимо было в болотистой тундре отсыпать площадки под все эти объекты и множество других, проложить к ним дороги.

Для пуска первого пускового комплекса в 2001 году на Заполярном месторождении были сконцентрированы все силы ДОО «Спец-



Прибытие руководства предприятия на месторождение



Николай Третьин - начальник ПМК



Александр Баландов (в центре) - директор ИжАТП



С заботой об окружающей среде



Ремонт под открытым небом



Автодорога на Заполярное месторождение



Отсыпка автодороге к райцентру Тазовский

газавтотранс» и других многочисленных предприятий, работающих в этом регионе. Часть дороги Коротчаево-Заполярное строило предприятие «Уренгойдорстрой». Дороги к кустам прокладывали «Тюменбургаз». Подъезды к карьерам прокладывали фирмы, работавшие на подряде у «Стройтрансгаза». Основные же дороги Заполярного месторождения: промышленную, Коротчаево-Заполярное и на Тазовский строил «Спецгазавтотранс».

В годы освоения Крайнего Севера специалисты «Спецгазавтотранса» выполняли поставленную задачу любой ценой. Надо было проложить дорогу – ее строили, невзирая на трудности и сложности.

В 2002 году «Спецгазавтотранс» одним из первых в отрасли начал строить автодороги с применением георешетки. Георешетка – это ячеистая конструкция, которая укладывается на полотно дороги, заполняется щебнем или песком. Она используется для усиления дорожного покрытия, а также для укрепления откосов и водоотводных канав. Георешетка легко принимает рельеф местности и выдерживает низкие температуры, характерные для заполярных районов. Основное преимущество, которое дает использование этого материала – снижение затрат на последующий ремонт при интенсивной эксплуатации подъездных дорог на этапе освоения месторождений.

Несколько лет тазовчане и газ-салинцы, особенно из числа тех, кому часто приходилось добираться до Нового Уренгоя на машинах, держали кулачки, чтобы оставшиеся несколько десятков километров дороги, связывающей Тазовский с городом, наконец были достроены. В 2006 году стало ясно – ждать автомобилистам осталось год. К концу следующего, 2007-го, последние 32 километра дороги Тазовский – Заполярное – Новый Уренгой были одеты в асфальт.

– По Соглашению, подписанному между ОАО «Газпром» и Администрацией ЯНАО, на строительство автодороги Заполярное – Тазовский, были выделены огромные средства, – рассказывает Алексей Фарафонов. – А это более двух миллиардов рублей. Финансирование предусматривало работы не только на дороге, но и на мостовых переходах. Строительство трех мостов – через реки Самботояха, Нуны-Яха и Малую Хэ-Яха – было практически завершено еще в 2005 году трестом «Заполяргазстрой». Нашему же предприятию предстояло закончить первую стадию строительства отрезка дороги, где на тот момент была сделана только отсыпка песком – это примерно 40 километров. При строительстве этой дороги решили проложить дорогу без плиты – на георешетку с щебнем положили асфальт.

«Спецгазавтотранс» взялся завершить работы к концу сентября – началу октября 2006 года. Две бригады рабочих, рассредоточенные на двух отрезках дороги, двигались навстречу друг другу. Конечной задачей строителей было покрыть дорогу щебнем слоем в десять сантиметров. Задача не из простых. Дело в том, что под двумя слоями верхней асфальтовой «одежды» скрываются несколько слоев «начинки». Сначала щебень, ниже – песок, потом – георешетка. И, наконец, слой нетканого синтетического материала.

На одном из участков дорога была перекрыта, а водители «Спецгазавтотранса» щебень завозили из поселка Новозаполярный. Для проезда выделяли всего по часу утром и вечером. Суровый пропускной режим больше всего досаждал сторонним водителям. Летом трасса оживленная, машин много. Автомобилисты пытались проскочить в неуточное время.

– Бывало, упрашивали пропустить. Но разворачивали – нам работать надо, – рассказывает Владимир Феоктистов, бригадир. – Некоторые уезжали, некоторые стояли, ждали...

Много здесь таких было путешественников. Один раз к нашей бригаде из 10 человек, которая работала на втором участке, ближе к месторождению, примкнул неожиданный помощник. Взял лопату и враз раскидал кучу песка. И – вперед, на Заполярку. А мы, между тем, продолжали работу: раскладывали геотекстиль и вбивали штыри. Штыри для того, чтобы натянуть георешетку. Когда решетка растелена, ее засыпают песком и разравнивают грейдером. За смену мы продвинулись на 200-250 метров вперед.

Это не очень много и не очень мало. Были некоторые перебои с доставкой материалов. Кроме того, сами рабочие еще не набили руку в работе с георешеткой, но потом вышли на 500-700 метров в сутки. Работу строителей могли задержать только два фактора. Во-первых, неподходящая погода – проливные дожди или похолодание – укладывать георешетку на мерзлую землю было нельзя. Во-вторых, несвоевременный завоз материалов.

– Использовать георешетку мы стали на строительстве подъездной автодороги от Заполярного месторождения к УКПГ-2, – рассказывает Алексей Фарафонов. – Это была экспериментальная дорога. Мы испытывали этот материал, вернее несколько его видов, заполняли ячейки георешетки на разных участках где песком, где щебнем, а где-то – песком со щебнем вперемешку. Часть дороги закрыли плитой, на части георешетку оставили открытой, чтобы посмотреть, как потом поведет себя этот материал. Эксперименты привели к тому, что мы стали использовать этот материал для укрепления откосной части дороги. Наше предложение поддержали в «Газпроме». Георешетка получила широкое применение при строительстве автодорог на Заполярном месторождении. С тех пор, убедившись, что этот материал хорошо стабилизирует дорогу, его стали широко применять при строительстве дорог на многих объектах «Газпрома».

От применения новой технологии строительства автодорог обоюдную выгоду получают все стороны – и автомобилист, и строитель. Тот, кто за рулем – плавную и комфортную езду. Тот, кто строит – ощутимую экономию средств.

– При таком методе строительства происходит удешевление стоимости одного километра автодороги примерно на 30 процентов, – рассказывает Альфред Мингалиев. – Мы избегаем больших затрат по доставке железобетонных плит. В одном контейнере можно привезти георешетку на 3-4 километра автодороги. Между тем, для укладки одного километра дороги по старой технологии необходимо как минимум 660 плит. Километр дороги в железобетонном исполнении обходится в миллион долларов, благодаря новой технологии – в 700 тысяч. И не надо сбрасывать со счетов тот факт, что ремонт дорожного полотна при новом методе строительства придется делать намного реже. К лету 2007 года 32 километра автодороги были выполнены по первой стадии, и покрыты двумя слоями асфальтобетона.

До окончания строительства дороги на Заполярное месторождение каждый водитель проходил три этапа: дребезжание по плитам, прыжки на ухабах и плавная езда по гладкой дороге. С 2007 года гладкое дорожное полотно лежало на большей части этого пути.

ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» проводило работы по сооружению сети дорог в Тазовском районе с середины девяностых годов. За прошедшее время бетонка соединила Газ-Сале с райцентром, появилась трасса Новозаполярный – Коротчаево. Была полностью отсыпана дорога Тазовский – Заполярное, на ней построены все мосты, часть трассы выложена плитами.