



НЕСЕМ ТЕПЛО И СВЕТ В ВАШ ДОМ ГАЗОВИК.РУ

№ 2 (2) 21 августа 2009 г.

Электронный бюллетень ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»



МИНИСТЕРСТВО ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

ПРИКАЗ

от 21 августа 1984 г. № 334

О структурных изменениях в составе
Предприятий и организаций Министерства

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Реорганизовать Предприятие технологического транспорта и специальной техники в г. Чайковском производственного объединения по транспортировке и поставке газа «Пермтрансгаз» Главвостоктрансгаза в производственное объединение по эксплуатации и ремонту автотранспортной техники «Союзгазавтотранс», подчинив его непосредственно Главвостоктрансгазу.

Указанное объединение является юридическим лицом и действует на основании Положения, утвержденного постановлением Совета Министров СССР от 27 марта 1974 г. № 212.

Отнести это объединение к первой группе по оплате труда руководящих и инженерно-технических работников, предусмотренной таблицей № 163 к постановлению ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС от 12 декабря 1972 г. № 842.

2. Подчинить производственному объединению «Союзгазавтотранс» специализированное объединение пуско-наладочных работ импортной техники в г. Магнитогорске на самостоятельном балансе производственного объединения «Уралтрансгаз» Главвостоктрансгаза.

3. Возложить на производственное объединение «Союзгазавтотранс» выполнение следующих работ:

- перевозку оборудования, материалов и других грузов для строительства и эксплуатации магистральных газопроводов производственных объединений Главвостоктрансгаза;

- частичную перевозку негабаритного и тяжеловесного оборудования для строительства магистральных газопроводов производственного объединения «Тюментрансгаз» ПО «Тюменгазпром»;

- разработку карьеров и перевозку грунта, щебня и гравия для отсыпки кустов скважин на Ямбургском газоконденсатном месторождении;

- перевозку грузов для других газодобывающих и газотранспортных районов страны по указанию руководства Министерства;

- начиная с 1987 года реализацию, складирование и отпуск запасных частей к импортной автомобильной технике для предприятий и организаций Министерства;

- капитальный ремонт отечественной и импортной автотранспортной техники, а также наладку и текущий ремонт импортной техники для предприятий и организаций Мингазпрома;

4. Главвостоктрансгазу (г. Щеголеву) в двухнедельный срок разработать и представить в Министерство программу строительства в 1985-1986 г.г. складских помещений для хранения запасных частей для импортной автомобильной и строительной-дорожной техники.

5. Управлению капитального строительства (г. Головцову), Главвостоктрансгазу (г. Щеголеву) предусматривать в годовых планах строительство жилья в г. Чайковском для работников объединения «Союзгазавтотранс», работающих вахтовым методом на Ямбургском месторождении.

Министр
газовой промышленности



В.А. Диньков



Уважаемые коллеги!
Дорогие друзья!

Искренне и от всего сердца поздравляю вас с 25-летием со дня создания ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»!

21 августа 1984 года министр газовой промышленности СССР Василий Александрович Динков подписал приказ о создании ПО «Союзгазавтотранс». С этого момента началась история нашего предприятия.

За 25-летний период работы «Спецгазавтотранс» превратился из объединения по перевозке грузов и ремонту импортной автомобильной и дорожно-строительной техники в крупную многопрофильную компанию, которая входит в число основных подрядных организаций газовой отрасли.

Верно выбранная стратегия развития предприятия, предусматривающая глубокую модернизацию производственных фондов, освоение новых видов деятельности, внедрение передовых технологий при строительстве и капитальном ремонте магистральных трубопроводов, строительстве автодорог и обустройстве месторождений, выполнение работ в соответствии с международными стандартами качества, доказала свою эффективность. «Спецгазавтотранс» с достоинством отвечает требованиям времени, выигрывает тендеры и выдерживает высокий уровень конкуренции на рынке подрядных услуг.

За достижениями «Спецгазавтотранса» стоят люди, которые воплощают в жизнь производственные задачи и долгосрочные планы.

В НОМЕРЕ:

ВСЕГДА ТОЛЬКО ВПЕРЕД
стр. 2



ГАЗОНОСНАЯ ГУБА
ПРИБОСКОЕ ГАЗОКОНДЕНСАТНОЕ
МЕСТОРОЖДЕНИЕ
стр. 4



VIII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА ОАО «ГАЗПРОМ»
В ЕКАТЕРИНБУРГЕ
стр. 7

Благодаря высокой квалификации коллектива предприятие способно решать задачи самого высокого уровня.

Хотелось бы высказать особую благодарность тем, кто стоял у истоков компании. И в первую очередь — основателю «Спецгазавтотранса» и бессменному генеральному директору на протяжении практически всего периода его существования Владимиру Алексеевичу Тумаеву. Его усилиями из разрозненных подразделений Мингазпрома СССР было создано современное передовое предприятие, которое подняло на новый уровень представление о качестве и сроках выполнения работ при обустройстве месторождений Крайнего Севера, предприятие, которое по праву пользуется славой первопроходца.

В настоящее время работа ДОО «Спецгазавтотранс» неотделима от масштабных планов стратегического развития ОАО «Газпром», в которые входит Восточная газовая программа, комплексное промышленное освоение месторождений Крайнего Севера и Восточной Сибири, дальнейшая реализация программы реконструкции Единой системы газоснабжения.

«Спецгазавтотранс» неоднократно подтверждал свою репутацию надежного делового партнера. И сегодня у коллектива предприятия есть все основания с оптимизмом смотреть в будущее!

Генеральный директор,
Председатель Правления
ДОО «Спецгазавтотранс»
ОАО «Газпром» А.В. Фарафонов

ВСЕГДА ТОЛЬКО ВПЕРЕД

История «большого газа» в России началась пуском в эксплуатацию магистрального газопровода «Саратов – Москва». Это было в 1946 году. Через 20 лет, после открытия Уренгойского месторождения, наступил «сибирский период» развития отечественной газовой промышленности. В 1984 году наша страна вышла на первое место в мире по добыче природного газа. Тогда же началось освоение Ямбургского газоконденсатного месторождения.

Для обустройства Ямбурга Мингазпром СССР создал на базе сервисных подразделений Главвостоктрансгаза новое производственное объединение – ГП «Союзгазавтотранс» (ДООАО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром»), по сути, он стал экспериментальной площадкой, на которой должны были отладить до мелочей вахтовый метод, чтобы потом этими наработками смогли воспользоваться другие предприятия отрасли.

Базовым для предприятия определили город Чайковский Пермской области – была в те годы задумка сделать его городом газовиков. Но только что назначенный директором объединения Владимир Тумаев рассудил иначе. Ямбург обустраивали вахтовым методом, а Чайковский не располагал инфраструктурой, необходимой для отправки людей и больших партий техники на Крайний Север. Зато в ста километрах от него – город Ижевск, где есть и аэропорт, и крупная железнодорожная станция. Тумаеву удалось убедить руководство министерства перенести объединение сюда, в столицу Удмуртии.

За короткое время предприятие заслужило репутацию мобильного, технически оснащенного и высокопрофессионального подразделения, первопроходца крупнейших газовых месторождений.

- Объединение создавалось буквально на ровном месте. Нам выделили недостроенное здание, - вспоминает Владимир Алексеевич Тумаев, который был генеральным директо-

ром на протяжении 25 лет. - Начальники отделов своими руками стелили полы и красили стены. Много сил было отдано налаживанию элементарных бытовых условий, как в Ижевске, так и на Севере. На Севере про меня даже анекдоты ходили. Смеялись над тем, что первым делом, когда мы выходили на объект, я заставлял строить бани и теплые туалеты. Это сейчас все знают, что людей надо беречь, а тогда находилось немало «героев», которые считали, что такие «мелочи» не достойны внимания.

В 1985 году в состав производственного объединения «Союзгазавтотранс» входило три предприятия: Чайковское предприятие технологического транспорта и специальной техники, Ямбургское предприятие технологического транспорта и специальной техники и Специализированное управление пуско-наладочных работ в г. Магнитогорске.

Чайковское ПТТ и СТ на тот момент имело в своем составе 8 автоколонн и РММ и осуществляло перевозку оборудования, материалов и других грузов для строительства и эксплуатации магистральных газопроводов, производственных объединений «Главвостоктрансгаза», а также частичную перевозку негабаритного и тяжеловесного оборудования для строительства магистральных трубопроводов ПО «Тюментрансгаза».

Предприятие имело на балансе 507 автомобилей, 171 строительного-дорожного машин, 127 прицепов.



Вот на таких самолетах доставляли технику и оборудование на Север. 1989 г.



Дмитрий Рузанов (справа). 1990 г.



Карьер на Бованенковском месторождении. 1987 г.



Отработали вахту, а теперь и домой! 1989 г.



Перевахтовка. 1986 г.



Заправка дорожной техники. 1988 г.



Доставка техники самолетом. 1985 г.



Вахтовка с новой партией направляется на базу. 1986 г.



Карьер на Заполярном месторождении. 1994 г.



Ямбургское месторождение. Карьер. 1987 г.

Ямбургское ПТТ и СТ в своем составе имело 5 автоколонн и РММ и осуществляло перевозку грунтов, щебня, гравия для отсыпки кустов, дорог, площадок под промбазу на Ямбургском газоконденсатном месторождении «Главтюменгазпрома». Предприятие имело на балансе 260 автомобилей, 23 строительно-дорожных машин, 23 прицепа.

С такой численностью штата и разбросанностью филиалов и объектов на тысячи километров, начинать работать предприятию было сложно, – вспоминает Юрий Петрович Копытин, в прошлом заместитель директора ижевского АТП, в настоящее время на заслуженном отдыхе. – Нам даже казалось, что оно не может быть управляемым. Это же не завод, где производства располагаются компактно, а контингент всегда перед глазами. Но невероятными усилиями, все-таки, удалось создать такое объединение, оптимально организовать работу его подразделений на всех направлениях и участках. Мне, честно говоря, не верилось, что такое вообще возможно, тем более так быстро.

Летели мы как-то на вертолете над Бованенковским месторождением, – вспоминает Николай Николаевич Кондрашов, в те годы он возглавлял отдел ремонта Чайковского ПТТ и СТ. Впоследствии был назначен начальником ремонтного производства, а еще через некоторое время – главным механиком предприятия. В настоящее время он возглавляет службу технического контроля, – Показывают нам на белоснежную гладь и говорят: «Здесь вобьем колышек и построим базу». Возможно, поэтому ее и называют в народе «пионерной». Меня часто спрашивают, трудно ли было. Конечно, трудно. Вспомните, в каких условиях была совершена переброска техники на Бованенковское месторождение, которым руководил Валерий Петрович Рыбинсков. В советские времена за такие подвиги давали звание Героя

социалистического труда. А для наших людей это стало обыденным делом – они выполняли поставленную задачу, и никто даже не задумывался о том, что это героический переход.

– Когда на Ямбурге появился в 1985 году «Союзгазавтотранс», мне было поручено координировать их работу, – вспоминает Михаил Андреевич Гладырь, в то время был заместителем директора по производству в тресте, которое и осуществляло строительство автодорог, отсыпку кустов и промплощадок. – Надо сказать, что было много организаций, желающих поработать на грунте, но все они не выносили нагрузок, мороза, бросали все и уходили. С появлением на Ямбурге первой автоколонны «Союзгазавтотранса», я сразу понял, что это предприятие пришло не на один день. Они сразу же вплотную занялись базой, бытом людей, многими другими вопросами работы и жизнеобеспечения. Я только тогда перестал удивляться, их умению обжиться на новом месте, в ужасно тяжелых условиях, когда узнал, что основной костяк у них бывшие нефтяники. ДОО «Спецгазавтотранс» закрепился не только базой, жильем, но и показал, как надо работать в суровых условиях Крайнего Севера. ДОО «Спецгазавтотранс» может гордиться тем, что в тех миллионах кубометров газа, который добывается на Ямбурге, весомая доля и людей этого предприятия. Об этом, кстати, говорили тогда на праздновании 15-летия «Ямбурггаздобыча» первый генеральный директор Сергей Тимофеевич Пашин и действующий на тот момент генеральный директор этого предприятия Александр Георгиевич Ананенков, впоследствии ставший заместителем Председателя Правления ОАО «Газпром».

**Александр Бурцев
Николай Сюваев, Владимир Косарев,
Сергей Веретенников**



Первое знакомство. 1995 г.



База Ижевского АТП. 1992 г.

ГАЗОНОСНАЯ ГУБА

ПРИОБСКОЕ ГАЗОКОНДЕНСАТНОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

Октябрь 2001 года – месяц выхода «Спецгазавтотранс» на новое – Приобское месторождение. Это нефтяное месторождение находится в районе Ханты-Мансийска, на слиянии двух рек – Иртыша и Оби. Вот как раз в треугольнике слияния этих двух рек, южнее Ханты-Мансийска на 40 километров по реке Иртыш, где находится пристань «101-й км», и предстояло работать специалистам ДОО «Спецгазавтотранс». Это лишь южная часть большого Приобского месторождения.

Тендер по обустройству выиграла «Сибнефть» и поручила, как генподрядчику обустроить это месторождение «Ноябрьскнефтегазу». ДОО «Спецгазавтотранс» являлся субподрядчиком «Ноябрьскнефтегаза» по строительству подъездной автомобильной дороги протяженностью 44 километра от федеральной дороги Нефтеюганск-Ханты-Мансийск до южной части Приобского месторождения.

- Работа на Приобском месторождении стоит особого внимания, – говорит начальник ПИЦ Владимир Егин. – Нам выдали задание: проложить дорогу по заболоченной местности до месторождения. Но в какую точку конкретно не указали. И нам самим пришлось определять конечный пункт трассы, утвердили акт выбора, провели землеотвод, нашли карьеры, подготовили проект, отдали его на экспертизу, согласовали. Договор был подписан в феврале 2001 года. Изыскания мы начали в марте. И уже осенью на строительство спроектированной нами дороги длиной 44 километра «Спецгазавтотранс» вывел специализированную технику.

Работы по строительству этой дороги делались «под ключ». Проект по этому объекту закончили в сжатые сроки и отдали на экспертизу, параллельно велась переброска техники, необходимой для начала строительства дороги. К началу переброски техники никакой базы на предполагаемом месте строительства не было. Ведь только в феврале 2001 года был заключен договор, а в марте специалисты предприятия начали изыскательные работы и проектирование, в июле был представлен проект. Вместе с техникой в октябре на место базирования было доставлено сборное здание РММ для технического обслуживания техники, вагон-домики, столовые, бани..., короче полный набор жизненно важных зданий. По прибытию на место приступили к строительству поселка в районе первого куста.

Перебазировка техники шла равными частями с Заполярного, Ямбурга, Пангоды. Баржа с вагон-домиками, емкостями и крановой техникой, необходимой для монтажа поселка, прибыла с Коротчаево. А с Ижевска была доставлена сборная РММ, через Сургут, откуда суда нашей РЭБ флота доставили РММ также на «101-й км». Практически к середине октября – до конца навигации – успели перебросить все, что было необходимо для начала строительства дороги. В сентябре были доставлены первые автосамосвалы, которые сразу приступили к отсыпке площадки под базу.

- Все это месторождение в паводковый период затопляется Иртышем, и Обью, – рассказывает Харрис Аблязов, в то время он был заместителем генерального директора ДОО «Спецгазавтотранс» по подрядной деятельности и первым заместителем директора СУПР, в настоящее время на заслуженном отдыхе. – Поэтому отсыпка там требовалась очень высокая, соответственно нужно было много грунта. Прямо на тундре, на низких местах там ничего не строилось, все объекты поднимались на высоту не менее трех метров. Работы было очень много. К тому же, дорога – это лишь первая задача. Нефтяники имели виды на нас, чтобы мы остались там продолжать отсыпку и строительство не только дороги, но и по обустройству всего Приобского месторождения. Это и кусты буровых скважин, и дороги к кустам, и прочие объекты.

А начиналось все с шести человек, которые

были брошены на Приобское месторождение, чтобы осмотреться, определить количество людей и основных специалистов, которые потребуются для приема первых грузов. В первом десанте были Альфред Мингалиев – в то время был начальник участка № 5, Николай Андреев – геодезист, Сергей Макеев – мастер, совсем еще молодой парнишка, устроился в СУПР после окончания университета и сразу поехал осваивать новое месторождение, и трое рабочих. Позднее к ним присоединился прораб Владимир Косарев, который уже имел богатый опыт работы на месторождениях по организации принятия и разгрузки грузов. Вместе с ним прибыла бригада из десяти человек.

- Прибыли мы на площадку второго куста, – рассказывает Альфред Абрекович. – Это была уже добывающая скважина. Здесь же обосновались и буровики, и дирекция ТПДН (территориальный проект добычи нефти) Приобского месторождения. Встретили нас хорошо. В своих вагончиках выделили нам места. Продукты мы привезли с собой, а вот с хлебом получилась незадача, но и тут руководство месторождения нам помогло. В их распоряжении находился катер, на котором и подвозили хлеб из ближайшего селения.

В Сургуте в это время М.Е. Займак организовывал прием грузов из Ижевска, которые уже от туда отправлялись на Приобское месторождение. Срывов не было. Баржа с аппарелью Игримской РЭБ флота, которая обеспечивала транспортировку грузов с Сургута на Приобское месторождение, не простаивала ни дня. Параллельно отправляли грузы и на танкерах. Во время транспортировки грузов свое мастерство, доброжелательность и ответственность показал капитан Игримского РЭБ флота Яков Ванюшкин. Его экипаж работал днем и ночью, загружали свое судно полностью, не оставляя ни метра свободного места. На берегу оставался один вагончик, ЦУБ и емкость, которые уже просто не вошли на последний рейс. А позднее оказалось, что это и к лучшему, так как уже на тот момент стало известно о планировании строительства дороги и с другого конца. И все, что осталось, пригодилось тем, кто всю зиму продолжал принимать грузы из Ижевска.

- За сентябрь и 12 дней октября 2001 года были получены и переправлены на место дислокации все грузы, – рассказывает Альфред Абрекович. - С Ижевска до Сургута, а затем и до базы строительных организаций Приобского месторождения. Все грузы были приняты и с Коротчаево, где была собрана вся дорожная техника, часть вагончиков и другие строительные материалы, которые собирались с Заполярного месторождения, с Пангод и Ямбурга.

Грузы по реке доставляли на пристань «101 км», а дальше 14 километров по дороге, которую построил «Ноябрьскдорстрой» два года назад. Дорога пролегла от причала до будущей базы строительных организаций, где было выделено место и для ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». Дорога, правда, в грунтовом исполнении и была не очень хорошо сделана. Но со временем ее присыпали двадцатисантиметровым слоем щебенки, а когда начало подмораживать, так она день ото дня становилась все лучше и лучше.

- Первостепенной нашей задачей было принять все эти грузы, и подготовить места под



Федеральная дорога "Нефтеюганск-Ханты-Мансийск"



Пристань "101-й км"



Баржа с грузом прибыла на пристань "101-й км"

жилье, чтобы можно было встретить 80 человек, - вспоминает Владимир Косарев, прораб СУПР. - Мой сменщик Рустам Закиров должен был на смену нам завести людей, чтобы они могли уже в полной мере производить отсыпку грунта. Для этого и было подготовлено то количество жилья, которое я называл. Все жилые помещения были полностью приспособлены и обеспечены теплом.

Вначале для вагончиков пришлось отсыпать временную площадку прямо на базе строительных организаций, потому что у заказчика не было тогда определенного плана, он еще не определил где, и какая организация будет размещаться.

Уже позднее с руководством месторождения и «Сибнефти» решили вопрос о выделении «Спецгазавтотрансу» место для базирования постоянной базы, с согласованной схемой размещения будущего городка. На базе, кроме жилых помещений, планировались складские помещения, ремонтная база, баня, столовая, котельная и другие необходимые сооружения.

В связи с предстоящими строительными объемами предприятие приступило к обустройству собственной базы более основательно и на долгие годы. Построили три городка. Один городок на двести человек, второй и третий - на шестьдесят-семьдесят. Так как зона на Приобском месторождении подтопляемая, то сухоройных карьеров там, естественно не могло и быть. Это было известно еще до начала проектирования. Все карьеры были гидронамывные.

- Сроки по строительству дороги стояли очень серьезно, - рассказывает Анатолий Мещанский, заместитель генерального директора по эксплуатации ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром». - Это довольно-таки сложный вопрос. Если по нормативам, то на ее строительство требовалось четыре года. Но нефтяники просили построить ее за два года. В то время они находились в очень тяжелом положении именно из-за того, что отсутствовала эта автомобильная дорога. Они не могли начать ни обустройство месторождения, ни обеспечивать нормальные бытовые условия, не могли даже завозить необходимое количество продуктов. Короче, все блага у них на тот момент были связаны со строительством автодороги.

Как все это будет воплощаться в жизнь, на предприятии на тот момент никто толком не знал. Специалистам «Спецгазавтотранса» приходилось на Севере сталкиваться с самыми разными трудностями. Но это месторождение находится значительно южнее, здесь уже и болота поглубже, доходили и до девяти метров. И вставал вопрос, а стоит ли опять ввязываться в эту битву за сжатые сроки?

Для решения ряда вопросов связанных со строительством дороги «Куст-1 - 862 км федеральной дороги «Ханты-Мансийск-Нефтеюганск» в Ноябрьск отправились Владимир Тумаев - генеральный директор ДОО «Спецгазавтотранс» ОАО «Газпром» (возглавлял предприятие в течение 24 лет) и Николай Трепетин - директор СУПР (в настоя-

щее время на заслуженном отдыхе), где главным вопросом стояло о немедленном начале отсыпки этой дороги. Задержка вышла с рассмотрением и утверждением проекта строительства дороги, предоставленного Проектно-изыскательным центром «Спецгазавтотранса». Появились дополнения и корректировки, но как бы там ни было, в ближайшие дни должна была начаться отсыпка полотна будущей дороги, которая, по словам заказчика, нужна им была еще вчера.

- Ну, во-первых, мы давние партнеры с предприятием «Ноябрьскнефтегаз», и уже неоднократно в сложных ситуациях помогали друг другу, - рассказывает Владимир Тумаев. - Во-вторых, что самое привлекательное для нас на этом объекте было то, что нефтяники, в отличие от газовиков, платили нам денежными средствами. Они и аванс нам выплачивали 20 миллионов, чтобы мы смогли бы сделать перебазировку и быстрее развернуться на этом месторождении. И в дальнейшем исправно нам платили. Без всяких задержек.

Так что работать начали без раскачки. Когда пришла первая баржа со стройматериалами, сразу приступили к ее разгрузке. Одни начали строить городок, другие приступили к отсыпке площадок под различные объекты городка, третьи начали отсыпку под дорогу. Городок построили быстро, установили около трех десятков вагон-домиков, с соответствующей инфраструктурой. Построили баню, столовую, установили емкости для приема дизельного топлива. В короткий срок обеспечили

максимум условий и для работы, и для жизни вахтовиков на этом месторождении.

Была сделана значительная перебазировка техники со всех участков, как говорится с миру по нитке. Принцип строительного управления при выходе на новое месторождение заключается в том, что берут с каждого участка 2-3-х лучших специалистов инженерно-технического направления и работающих с дорожно-строительной техникой. А также переводится часть техники, которая способна с первого дня приступить к выполнению поставленной задачи, причем работать она должна без капитального ремонта. Таким образом, создается костяк коллектива, способный выполнить поставленную задачу на новом участке в кратчайшие сроки. Работать на новом месте всегда сложнее, поэтому отбирали лучшие и надежные кадры.

Собрав необходимое оборудование, строительско-дорожную технику, материалы строители «Спецгазавтотранса» успешно вышли на Приобское месторождение. Перебазировка осуществлялась и по железной дороге, и водным транспортом через Обь и Иртыш, где высадились еще в 2001 году и приступили к строительству автодороги соединяющая Приобское месторождение с федеральной автодорогой Нефтеюганск-Ханты-Мансийск, протяженностью 44 километра.

- На Приобском месторождении мы столкнулись с такими трудностями как болота, глубина которых местами достигала 9 метров, - вспоминает Алексей Фарафонов, генераль-



Укладка дорожной плиты. 2003 г.



Руководство "Спецгазавтотранса" на Приобском месторождении. 2006 г.



Пристань "101-й км". 2001 г.



Альфред Мингалиев - директор СУПР. 2003 г.



Заливка швов дорожной плиты. 2002 г.



В свободную минуту можно и сфотографироваться. 2004 г.

ный директор ДОО «Спецгазавотранс» ОАО «Газпром», в те годы он был зам. директора СУПР. - Проект промысловой дороги, которую мы и должны были строить, делал наш Проектно-изыскательный центр, в котором была предусмотрена выторфовка, но заказчик нам отказал в этом виде работ, ссылаясь на то, что будут большие штрафы со стороны природоохранных органов. В результате нам приходилось вести отсыпку и выдавливать торф до той отметки, на котором дорожное полотно стабилизировалось и доходило до естественных отложений грунта.

- В результате некоторые участки мы проходили долго и сложно, - рассказывает - Альфред Мингалиев, директор СУПР. - Был случай, когда на одном из участков мы отсыпали грунт целую неделю. Отсыпаем большой объем грунта и не поймем, куда он уходит. Рядом проходила линия электропередачи, и когда столбы этой линии стали наклоняться, поняли что, происходит это из-за бокового выдавливания грунта. Грунт уходил не только на глубину, но и в сторону. Людям приходилось постоянно работать в «лыжах», чтобы не проваливаться, расстилали дарнит, и уже сверху велась отсыпка.

На месторождении уже были действующие скважины, из которых качали нефть и в летний период даже отправляли танкерами. Но и этого транспорта к тому времени уже не хватало. Руководство месторождения при первой же встрече сказало, что им позарез нужен технологический проезд для от-

правки добываемой нефти. Пусть даже если эта дорога будет не достроена, отсыпанная в половину профиля, только чтоб по ней можно было проехать.

Изменения же в проекте могли быть только чисто техническими. В частности, заказчик предлагал, например, не производить выемку торфа при строительстве этой дороги, а положить лежневку. Но лежневка - это временная вещь. Пролежит два-три года, а затем все равно утонет в болоте.

Выторфовка для того и делается, чтобы полотно дороги не просело в болоте. Есть три типа болот, три степени. По первой и второй степени болота выторфовывают, а по третьей степени, там, где тягуче-пластичные суглинки, будет проходить задавливание. Это постепенная засыпка полотна дороги, которое будет задавливаться, просаживаться, а с боков будет выдавливаться эта жижа.

На Приобском месторождении подрядными организациями утоплено в болотах много экскаваторов и тракторов, но люди ДОО «Спецгазавотранс» ОАО «Газпром» бережно относились к своей технике и не допускали этого. Хотя и были случаи, когда техника проваливалась в болото, как это было с бульдозеристом Ильей Семеновичем Копеевым, кстати, человек-легенда с большой практикой строительства газопроводов еще с 70-х годов.

- Я когда подошел к нему, так на нем лица не было, - вспоминает Сергей Веретенников, первый заместитель директора СУПР, на тот

момент был мастером. - Он расчищал снег на бульдозере под строительство автодороги, тундра была достаточно промерзшей, но попала какая-то болотистая линза которая «дышала» и не промерзла. Вот тут то он и провалился. На поверхности торчало только пол кабины. Представляете бульдозер Caterpillar? Он как двухэтажный дом.

- Николаич, что со мной теперь будет, - спрашивает Илья Семенович.

- Успокойся Илья Семенович, я с прорабом поговорю. Главное что ты жив и здоров, а бульдозер достанем, не переживай, - успокаивал Сергей Николаевич. - Но он не мог успокоиться, это же люди советской закалки - переживал, что выгонят с работы, за свою репутацию переживал. Он готов был даже оплатить непредвиденные расходы по вытаскиванию бульдозера и отремонтировать его своими руками, кстати, он не имел образования, но был механиком от Бога. Побольше бы таких людей как Илья Семенович Копеев.

На строительстве этой дороги была применена прогрессивная технология с применением георешетки («Геовеб» - от ред.), которая давно уже применяется на западе. А еще раньше ее использовали на канадских стройках, при строительстве северных дорог. Да и в России она уже применялась на БАМе, при берегоукрепительных работах на юге (в районе Сочи), при строительстве третьей окружной дороги Москвы. Теперь ее впервые применили при строительстве дорог на нефтяных и газовых месторождениях Западной Сибири.

- Прежде чем ее использовать в полном объеме мы провели эксперимент, - вспоминает Альфред Мингалиев. - Выделили участок дороги в четыре километра, разделили его на четыре равных отрезка по одному километру и уложили эту георешетку в различных вариантах, чтоб затем выбрать наилучший. «Геовеб» - это свернутая, как гармонь, пластмассовая решетка. Когда ее развернешь, то получаются ячейки в виде пчелиных сот. Высота этой соты может быть различной. Мы укладывали георешетку высотой 20 сантиметров. Четкой градации не было. Все зависело от конкретных условий данного участка дороги - или это болото, или твердый грунт. Мы укладывали и 10-ти и 15-ти сантиметровую решетку. На само полотно дороги укладывали 20 см, но затем перешли на высоту 15 см. Заполнили эти ячейки песком и положили на нее плиту, во втором случае заложили вместо песка щебень и плиту, в третьем - щебень и на него асфальт. Год эксплуатации георешетки показал, что она имеет свои преимущества.

Что же касается применение георешетки при строительстве дорожных откосов, то его преимущества вообще неоспоримы. Грунты на Севере очень слабые - пылевые пески, а георешетка позволяет избавиться от размывов, от большой водяной эрозии.

Александр Бурцев
Владимир Косарев,
Сергей Веретенников



Отсыпка автодороги к Приобскому месторождению



Разгрузка дорожной плиты



Укладка дорожной плиты на участке №5



Илья Копеев - бульдозерист



Машинист бульдозера "CAT" D9 Н. Кожевников (справа)



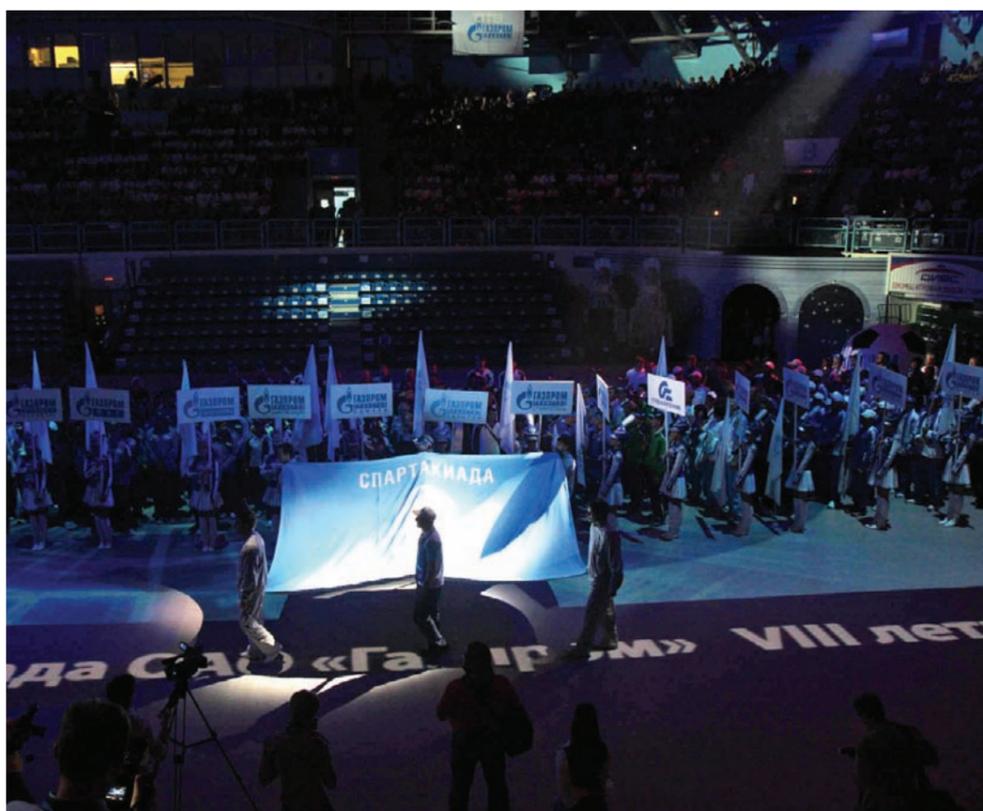
Строительство дороги на участке №5

VIII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА ОАО «ГАЗПРОМ» В ЕКАТЕРИНБУРГЕ

Новая, VIII по счету летняя спартакиада ОАО «Газпром» стартовала 18 августа в Екатеринбурге



Лучшие представители спортивных команд обществ



Флаг Спартакиады ОАО «Газпром»

До 24 августа уральская столица станет спортивной столицей «Газпрома». Официальный старт соревнованиям был дан во Дворце игровых видов спорта (ДИВС-Уралочка). VIII летняя Спартакиада ОАО «Газпром» объединит сотрудников газовой компании из всех регионов страны и станет одним из самых ярких и зрелищных корпоративных событий.

За победу в шести видах спорта будут бороться более полутора тысяч спортсменов из 26 дочерних предприятий ОАО «Газпром». Им предстоит показать свои силы в волейболе (женском и мужском), гиревом спорте, легкоатлетическом кроссе, мини-футболе, стритболе, плавании. Для проведения соревнований по всем перечисленным видам спорта будет задействовано 6 екатеринбургских площадок, основной из которых станет ДИВС. Всего на взрослой Спартакиаде будет разыграно более двух десятков комплектов медалей.

Главные цели проведения спартакиады: формирование здорового образа жизни, физической и нравственной закалки работников дочерних обществ и организаций ОАО «Газпром» и их детей; обмен опытом работы в области физической культуры и массового спорта, сохранение спортивных традиций и связей; определение уровня спортивно-массовой и физкультурно-оздоровительной работы среди работников дочерних обществ и организаций ОАО «Газпром» и их детей; пропаганда развития спортивно-массовой и физкультурно-оздоровительной работы.

Спортивные праздники - одна из неотъемлемых составляющих политики «Газпрома» в сфере поддержки спорта и физической культуры в России. Сегодня компания оказывает серьезную поддержку, как большому спорту, так и спортсменам различного уровня под-

готовки. Пристальное внимание к развитию спортивного движения в компании «Газпром» намерен сохранить и в будущем.

Спартакиады ОАО «Газпром» проводятся один раз в год (зимой и летом), делятся на взрослую и детскую и проводятся в разных городах, где присутствуют дочерние предприятия ОАО «Газпром». Участниками Спартакиад являются работники дочерних обществ и организаций ОАО «Газпром», а также дети, занимающиеся в спортивных секциях дочерних обществ и организаций ОАО «Газпром». К участию в соревнованиях среди взрослых сотрудников допускаются мужчины не моложе 21 года и женщины не моложе 20 лет, проработавшие не менее одного года, прошедшие соответствующую спортивную подготовку и не имеющие медицинских противопоказаний.

В «Положении о проведении Спартакиады» есть критерии, ограничивающие допуск к корпоративным соревнованиям участников, имеющих статус профессионала: членов сборных команд России, участников зональных соревнований, официальных первенств и чемпионатов России, первенств и чемпионатов Европы, мира, Олимпийских игр.

Количество команд и спортсменов, участвующих в Спартакиаде, с каждым годом растет. Регулярное участие в спортивных мероприятиях, высокий интерес к спорту свидетельствуют о том, что сотрудники «Газпрома» выбирают здоровый, активный образ жизни.

Первая взрослая Спартакиада в истории компании состоялась в 1996 году в городе Туле. Таким образом, Спартакиадному движению «Газпрома» в этом году исполняется 13 лет. Первые соревнования проводились раз в два года, а с 2007 года они стали ежегодными.



Представители команды «Спецгазавтотранс» выходит на спортивную арену

VIII ЛЕТНЯЯ СПАРТАКИАДА ОАО «ГАЗПРОМ»

В Екатеринбурге, где проходит VIII летняя Спартакиада работников ОАО "Газпром" завершился 3-й день соревнований

18 АВГУСТА

ФУТБОЛ

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ДОБЫЧА НОЯБРЬСК» 3:1

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ МОСКВА» 3:2

ВОЛЕЙБОЛ (ЖЕН.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ПЕРЕРЕБОТКА» .. 2:0

ВОЛЕЙБОЛ (МУЖ.)

«СГАТ» - «МЕЖРЕГИОНГАЗ» 1:2

19 АВГУСТА

ФУТБОЛ

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ПЕРЕРЕБОТКА» .. 3:1

ВОЛЕЙБОЛ (ЖЕН.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ МАХАЧКАЛА»... 2:1

ВОЛЕЙБОЛ (МУЖ.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ САМАРА»..... 2:0

ФУТБОЛ

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ПХГ»..... 5:1

ВОЛЕЙБОЛ (ЖЕН.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ СУРГУТ»..... 1:2

ВОЛЕЙБОЛ (МУЖ.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ САРАТОВ» 2:1

20 АВГУСТА

СТРИТБОЛ

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ САРАТОВ» ... 15:14
«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ПХГ»..... 10:5
«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ СТАВРОПОЛЬ» ..11:12

ВОЛЕЙБОЛ (МУЖ.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ С.-ПЕТЕРБУРГ»...0:2

ФУТБОЛ

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ МАХАЧКАЛА» .. 1:1

ВОЛЕЙБОЛ (ЖЕН.)

«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ПХГ» 2:0
«СГАТ» - «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ МОСКВА» 0:2

