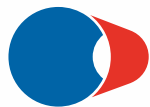


Панорама КТК



ЗАО «Каспийский
Трубопроводный
Консорциум-Р»



АО «Каспийский
Трубопроводный
Консорциум-К»

Корпоративное издание Каспийского Трубопроводного Консорциума

сентябрь 2014



Тема номера:
**Морской
терминал**
стр. 4–41

В номере:

Николай Брунич: «Мы применяем только лучший мировой опыт» • стр. 1 / Космические параллели ГЦУ • стр. 10 / Юрий Белов: «Все вместе мы будем гордиться созданным» • стр. 16 / Специалисты ПУП «Шеврон» – о положении дел на строительстве, международном сотрудничестве, обмене опытом • стр. 18 / Аксиома экологического благополучия • стр. 28 / На передовой мирового опыта • стр. 31 / Олимпийские высоты безопасности • стр. 42 / С теплом к детям • стр. 44 / Сквозь призму истории • стр. 46

Николай Брунич: «Мы применяем только лучший мировой опыт»

НАША БЕСЕДА С ГЕНЕРАЛЬНЫМ ДИРЕКТОРОМ КТК СОСТОЯЛАСЬ НАКАНУНЕ ДНЯ РАБОТНИКА НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. ОДНАКО ТО, ЧТО БЫЛО СКАЗАНО ИМ «С ПРИВЯЗКОЙ» К ПРАЗДНИКУ, ОСТАНЕТСЯ АКТУАЛЬНЫМ ВПЛОТЬ ДО ОКОНЧАНИЯ ПРОЕКТА РАСШИРЕНИЯ. СУДИТЕ САМИ.

– Николай Григорьевич, День работников нефтяной и газовой промышленности – не только ежегодный праздник, но и определенная веха, когда специалисты отрасли говорят о достижениях своих предприятий. С какими успехами подошел к этой дате КТК?

– Для коллектива КТК День нефтяника – своеобразное окончание «нефтяного» года, когда мы подводим итоги, докладываем

об успехах, поощряем отличившихся. За год мы проделали колоссальную работу. Завершена Первая фаза Проекта расширения на территории РФ. На Морском терминале введено в эксплуатацию третье выносное причальное устройство, что позволило получить в конечной точке магистрали производственный потенциал, полностью соответствующий задачам выхода КТК на полную мощность. Пропускная способность трубопроводной системы



На НПС «Атырау» – одном из важнейших объектов Проекта расширения КТК

возросла с 32 млн до 45 млн т. Этот успех – плод совместной работы как сотрудников Проекта расширения, так и региональных менеджеров, работников служб эксплуатации и всех вспомогательных подразделений. Например, сегодня наши кадровые службы уже формируют коллективы для новых НПС, – только на российской территории планируется ввести в эксплуатацию ни много ни мало пять станций.

Успехи Консорциума были отмечены и на собрании акционеров, состоявшемся в мае текущего года в Женеве. Там констатировали: если еще в начале 2013 года отставание Проекта расширения составляло около двух лет, то сегодня оно не превышает года. И мы не останавливаемся на достигнутом. Так, согласно утвержденной в Женеве программе строительства, завершение последних объектов намечено на декабрь 2015 года. В итоге общее отставание



Это событие уже стало историей: 23 апреля 2014 года нажатием символической кнопки были ознаменованы пуск в эксплуатацию модернизированных нефтеперекачивающих станций («Астраханская», «Комсомольская», «Кропоткинская») и окончание первой фазы Проекта расширения КТК на территории России. В торжественной церемонии принял участие губернатор Астраханской области Александр Жилкин



Рабочее совещание на НПЗ «Кропоткинская»

сократится до полугодия (первоначальные сроки – июль 2015-го). Это по-настоящему заметный прогресс.

– Несомненно, это результат сплоченной работы всего многонационального коллектива Консорциума. Каковы его наиболее сильные качества и над чем, на Ваш взгляд, еще необходимо поработать?

– КТК – крупный международный Консорциум, включающий 11 акционеров, и в нашей повседневной производственной деятельности мы применяем лучший мировой опыт, особенно в области промышленной безопасности, охраны труда и окружающей среды. Мы, пусть и с некоторыми трудностями на начальном этапе, успешно состыковали российские и западные технологии. Это дает уверенность в том, что нефтепроводная система КТК будет и далее работать в высшей степени надежно, без сбоев.

Говоря о Проекте расширения, стоит отметить, что мы существенно улучшили его организацию, усовершенствовали систему руководства, повысили оперативность принятия решений. На объектах строительства действуют

максимально в интересах Компании. Раньше цена предложения фактически определялась подрядчиками. Это действительно большой шаг в оптимизации ведения финансовой политики КТК и, соответствен-

«Пропускная способность трубопроводной системы возросла с 32 млн до 45 млн т. Этот успех – плод совместной работы как сотрудников Проекта расширения, так и региональных менеджеров, работников служб эксплуатации и всех вспомогательных подразделений»

штабы и рабочие группы, которые без задержек решают все текущие вопросы с представителями авторского надзора, поставщиками оборудования и специалистами служб эксплуатации.

Другое важное нововведение: по рекомендации аудиторов в КТК создана служба ценообразования. Теперь все вопросы по проектным сметам, по различным поставкам будут решаться

но, в создании благоприятных условий для увеличения прибыли, скорейшего возврата долга и уплаты дивидендов нашим акционерам.

Также мы продолжим приводить политику Компании в соответствие с требованиями законодательства Российской Федерации и Республики Казахстан. Считаю, необходимо действовать максимально эффективно в интересах »

как акционеров, так и государств, на территории которых расположены наши объекты.

– Расширение КТК – крупный строительный проект. Насколько своевременно осуществляется его финансирование?

– КТК – это во многом уникальный проект. Консорциум не только не имеет задолженности перед генеральным подрядчиком. Напротив, мы ожидаем от него освоения средств, чтобы максимально ускорить строительство объектов. Не имеет аналогов и тот факт, что КТК не пользуется внешними заимствованиями – оплата Проекта расширения ведется за счет собственных оборотных средств. На случай риска недополучения дохода заключен контракт на внешнее финансирование, но мы им так ни разу и не воспользовались, и финансовая модель показывает, что этот заем востребован не будет. Бюджет

Проекта расширения, утвержденный акционерами, составляет 5,4 млрд долл. США, из которых почти 3 млрд уже освоено. Объемы 2014 года – 900 млн долл. США.

«Расширение КТК – это во многом уникальный проект. Консорциум не только не имеет задолженности перед генеральным подрядчиком. Напротив, мы ожидаем от него освоения средств, чтобы максимально ускорить строительство объектов»

– Нарастая объемы перекачки нефти, КТК становится все более заметной на мировой карте транспортировки углеводородного сырья трубопроводной системой. Ощущаете ли Вы, как руководитель Консорциума, растущее внимание к нему на международном уровне?

– Многие нефтяные компании, а в особенности те, которые расположены вдоль нашего

нефтепровода, внимательно следят за развитием КТК, за тем, как увеличивается его пропускная способность. Общеизвестно, что Консорциум транспортирует

казахстанскую нефть в два-три раза экономичнее по сравнению с другими маршрутами. До Проекта расширения мы перекачивали около 30 млн т нефти в год, с его окончанием повысим ежегодную пропускную способность системы почти до 70 млн т. Однако на сегодня дополнительных мощностей, которые можно было бы, в соответствии с учредительными документами, распределить на тендерной основе среди неакционеров, у нас нет.

Даже после ввода в эксплуатацию всех объектов Проекта расширения НПС «Кропоткинская» останется крупнейшей станцией Консорциума на территории РФ



С вводом в эксплуатацию месторождения Кашаган наш нефтепровод будет заполнен. Полная загрузка позволит быстро погасить долги, вернуть займы акционерам и начать проводить дивидендную политику для акционеров, России и Казахстана.

– Что бы Вы хотели пожелать сотрудникам КТК в связи с Днем нефтяника?

– Крепкого здоровья! Приходить на работу с хорошим настроением, получать удовольствие и от труда, и от общения с коллегами. А еще – достойной зарплаты, ведь это единственный источник дохода наших сотрудников. Довольно серьезный шаг в этом направлении мы сделали в 2014 году. Надеюсь, что наши акционеры поддержат нас в этом вопросе и в дальнейшем. ■



Беседовал Павел Кретов

Морской терминал: взгляд из капитанской рубки

Когда верстался номер.

3 сентября глава КТК Николай Брунич проинспектировал ход строительства объектов в рамках Проекта расширения РП МТ. На рабочем совещании с участием топ-менеджеров управляющей компании и подрядных организаций он отметил существенный прогресс в темпах строительства, достигнутый за два месяца, минувших с предыдущей инспекционной поездки. Катализатором положительных изменений в ходе работ была названа успешная деятельность созданной Рабочей группы по оперативному управлению строительством Резервуарного парка.



Владимир Синяговский:

«Нельзя говорить прогрессу «нет»»



НОВОРОССИЙСК – ВАЖНЕЙШИЙ УЗЕЛ ПЕРЕВАЛКИ УГЛЕВОДОРОДНОГО СЫРЬЯ И НЕФТЕПРОДУКТОВ, НЕОТЪЕМЛЕМОЙ ЧАСТЬЮ КОТОРОГО ЯВЛЯЕТСЯ МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК. «КОНСОРЦИУМ ПОДАЕТ ПРИМЕР ВЫСОКОЙ СОЦИАЛЬНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ», – С УДОВЛЕТВОРЕНИЕМ ПОДЧЕРКНУЛ В ИНТЕРВЬЮ «ПАНОРАМЕ КТК» ГЛАВА ГОРОДА-ГЕРОЯ НОВОРОССИЙСКА ВЛАДИМИР СИНЯГОВСКИЙ.

– Владимир Ильич, какое значение для города имеет сегодня портовая деятельность по перевалке нефти?

– Прежде всего, это визитка Новороссийска. 56 % наполняемости бюджета города и консолидированного бюджета – это транспорт, который включает в себя морскую перевалку нефти, мазута и пр. Только КТК загружает в танкеры более 30 млн т, плюс другие участники этой деятельности переваливают 55-60 млн т, всего получается около 100 млн т в год!

Будь то «Шесхарис» или Морской терминал КТК – впечатляет технический уровень нефтяных объектов, обуславливающий высокие экологические стандарты их деятельности. В особенности хочу отметить организованный Консорциумом максимально безопасный способ перевалки нефти с помощью трех выносных причальных устройств. КТК – высокопродуктивное, эффективное и организованное



Памятник отцам-основателям города Новороссийска

предприятие. Не удивительно, что многие желают там работать, а те, кто получил такую возможность, справедливо гордятся своим предприятием.

– На Ваших глазах проходило становление и развитие трубопроводной системы КТК. Как складывались взаимоотношения руководителей города и Компании все эти годы?

– Мы гордимся выстроенными с Консорциумом отношениями, которые сложились отнюдь не сами собой. 12 лет назад, придя на пост мэра, я начал знакомиться с КТК. Местные жители были настроены по отношению к нему весьма негативно. Мне даже приносили замазученную гальку, к которой, как позже выяснилось, КТК никакого отношения не имел. Я понимал, что против нефтяников ведется организованная кампания, некоторые предприимчивые господа пытались добыть на этом себе какую-то «золотую жилу».

Когда мы вместе с КТК прорабатывали вопросы строительства второй очереди системы, было весьма серьезное движение противников – «работали» специально обученные люди. Но общественные слушания были проведены в соответствии с законом, оформлены все разрешительные документы на строительство, которое сегодня успешно ведется в рамках Проекта расширения мощностей нефтепроводной системы КТК.

– Каким образом от деятельности Консорциума выигрывает местное население?

– У города много неотложных задач – благоустройство, дороги, жилищно-коммунальное хозяйство... На все требуются немалые денежные средства. К примеру, 1,5 млрд руб. надо только на переселение людей из ветхого жилищного фонда. А есть еще проблемы медицины, образования... Сегодня на решение социальных задач уходит более половины городского бюджета. Хорошо, что на территории

нашего муниципального образования есть предприятия с высоким уровнем социальной ответственности, пример которого является КТК.

КТК – высокопродуктивное, эффективное и организованное предприятие. Не удивительно, что многие желают там работать, а те, кто получил такую возможность, справедливо гордятся своим предприятием

Компанию здесь знают все. По городу курсируют троллейбусы, автобусы, машины скорой помощи с логотипом КТК. Недавно Новороссийск получил в дар от Консорциума очередную партию автобусов. На средства КТК приобретено дорогостоящее медицинское оборудование, о каком многие лечебные учреждения могут только мечтать.

А вы уже побывали на строительстве детского сада на 160 мест в Глебовском сельском округе? Я тоже вчера туда заглянул. Впечатляющий объект, пуск

его поможет нам продвинуться в решении еще одной первоочередной задачи – в обеспечении всех желающих местами в детских садах. Приведу радостную

статистику: в этом году у нас родились 1900 малышей – на 500 детей больше, чем за аналогичный период прошлого года. И дай-то Бог!..

Новороссийск сегодня занимает одно из лидирующих мест по уровню заработной платы, благодаря круглогодичной занятости населения на предприятиях, в отличие от жителей Анапы, Геленджика, которые имеют лишь сезонные заработки в период наплыва отдыхающих. Безработица у нас всего лишь 0,2 %, так как в городе функционирует производство, работает »

Новороссийск – город-герой, город-порт, южные ворота России. Он находится на пересечении транспортных коридоров, которые связывают страну со Средиземноморьем, Ближним Востоком, Африкой, Азией, Северной и Южной Америкой



транспорт, совершаются портовые операции. Этой благоприятной обстановке способствует и стабильно работающий Консорциум, который в ближайшем будущем намерен удвоить объемы перевалки нефти, а это – и дополнительные рабочие места, и налоги. Еще один очевидный плюс: на объектах Проекта расширения в качестве субподрядчиков привлечены лучшие местные строители, которые попутно приобщаются к передовому мировому опыту, аккумулированному международной Компанией.

Вот так совместными усилиями мы решаем социальные проблемы горожан.

– Новороссийск – это еще и курортная зона, что предусматривает повышенные требования к экологической обстановке в регионе. Как вписываются в экосистему города объекты КТК?

– Я в курсе жестких природоохранных мер, осуществляемых Консорциумом, так как сам

За весь период своего существования, благодаря современным технологиям, КТК не допустил ни единого ЧП. И сегодня у нас есть чистое море и земли, где можно развивать курортный бизнес на высочайшем уровне

периодически бываю на Морском терминале. Могу констатировать отсутствие запахов, сопровождающих деятельность предприятия, что особенно важно для курортных зон. За весь период своего существования, благодаря современным технологиям, КТК не допустил ни единого ЧП. И сегодня у нас есть чистое море, имеются земли, где можно было бы развивать курортный бизнес на высочайшем уровне. Дело лишь за инвестора-



Вручение медицинского оборудования 1-й горбольнице города Новороссийска

ми, которые могли бы вложить в это серьезные деньги.

– Вчера мы наблюдали, как по соседству с терминалом КТК отдыхали, купались семьи с детьми...

– Там вода очень чистая, по берегу заросли можжевельника – показатель чистоты воздуха. И не только людям терминал

понимать, что современнейшие мировые технологии должны внедряться – и все будет безопасно, правильно? А говорить прогрессу «нет» – это путь в никуда.

– Каковы, на Ваш взгляд, перспективы дальнейших взаимоотношений города и нефтепроводного Консорциума?

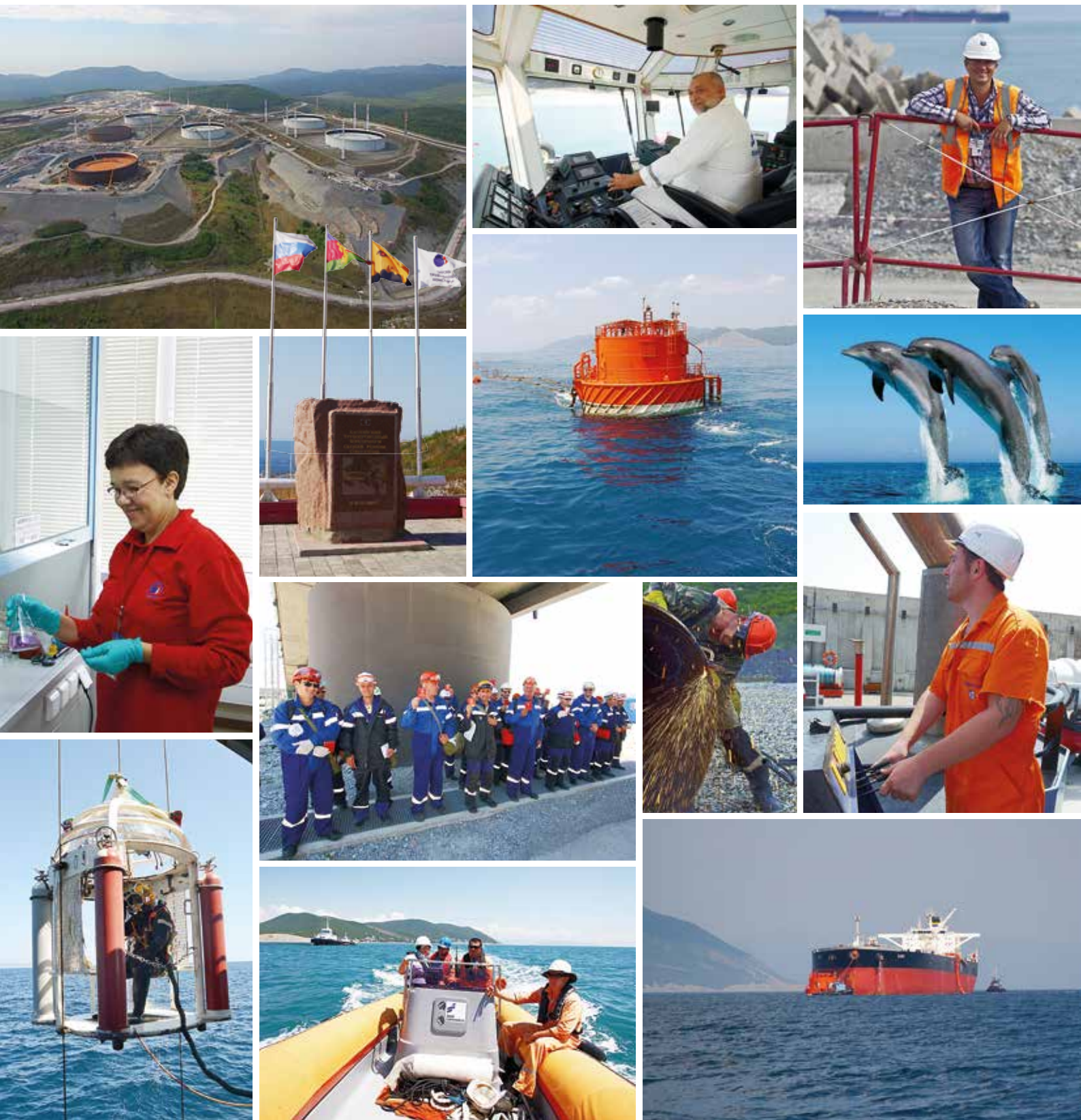
– Мы работаем с КТК, минуя краевые структуры, и дорожим этими отношениями. У нас отдельная программа сотрудничества. Существующий формат отношений внушает оптимизм. Генеральный директор КТК Николай Брунич – крепкий хозяйственник и очень коммуникабельный человек. Он оперативно решает все вопросы, при этом мне не нужно выезжать из города и посещать московские кабинеты.

Также у нас есть взаимосвязь с постоянными представителями Консорциума в Новороссийске. У меня сегодня нет вопросов к Компании. Готовимся к осенним переговорам, которые определяют горизонты сотрудничества города и Каспийского трубопроводного консорциума на следующий год. ■

Беседовала Екатерина Суворова

Порт большой нефти

Морской терминал – конечная точка нефтепровода Тенгиз – Новороссийск протяженностью более 1,5 тыс. км. Первый танкер на нем отгрузили 13 октября 2001 года. К 1 сентября 2014 года через терминал КТК в Новороссийске было перевалено около 365 млн 750 тыс. т нефти, которые приняли в свои танки почти 3420 судов. Согласно данным специалистов порта, наиболее часто за эти годы танкеры брали курс на Италию, Францию и Нидерланды. Максимальный дедвейт судна, который способен принять терминал КТК, составляет 300 тыс. т.



Александр Кричун:

«От наших уникальных специалистов зависит ритм работы всей системы»

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ В НОВОРОССИЙСКЕ – ФИНАЛЬНАЯ ТОЧКА 1500-КИЛОМЕТРОВОЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ КТК. ЗДЕСЬ ЗАКАНЧИВАЕТ СВОЙ БЕГ ПО ТРУБЕ КАСПИЙСКАЯ НЕФТЬ, ЗДЕСЬ ПОДВОДИТСЯ ИТОГ КОЛОССАЛЬНОЙ РАБОТЫ ВСЕГО МНОГОНАЦИОНАЛЬНОГО КОЛЛЕКТИВА НЕФТЕПРОВОДЧИКОВ. КАКОВО ЭТО – БЫТЬ НА ПОСЛЕДНЕМ РУБЕЖЕ, – «ПАНОРАМЕ КТК» РАССКАЗАЛ РЕГИОНАЛЬНЫЙ МЕНЕДЖЕР АЛЕКСАНДР КРИЧУН.



– Александр Владимирович, персонал Морского терминала наверняка ощущает особую ответственность за результат общего дела.

– Безусловно. От наших четких и слаженных действий зависит результат работы всей трубопроводной системы, начинающейся в Казахстане. Допусти мы любую задержку отгрузки – и весь трубопровод остановит перекачку. К счастью, такого коллектив МТ никогда не допускал.

Значение ритмичной работы терминала еще больше возросло

в связи с реализацией Проекта расширения и увеличением объемов транспортировки нефти по трубопроводной системе. Ведь скорость перекачки по магистрали растет каждый месяц, сегодня это уже свыше 6 тыс. м³ в час. При этом четыре резервуара РВС-100000 дают нам резерв пока только в одни сутки, и мы с нетерпением ждем ввода в эксплуатацию новых емкостей, которые позволят нам накапливать груз в период зимних штормов. Сейчас все, что мы получаем по системе, – тут же переваливаем на танкеры. Работа напряженная, ответственная. Большая нагрузка ложится на департамент эксплуатации.

– И, тем не менее, коллектив справляется?

– Да, у нас высококвалифицированный коллектив. Безусловно, все подразделения равноценно важны и от работы каждого зависит общий результат, но особенно отмечу профессионализм специалистов береговой службы – инженеров, операторов, механиков – и представителей морского департамента, обладающих огромным опытом грузовых операций и перевалки нефти на морской транспорт. Все наши сотрудники, которые работают на берегу и управляют процессом, имеют высшее образование. Мы проводим серьезную кадровую работу: осуществляем жесткий отбор, растим своих специалистов, чтобы и в дальнейшем

обеспечивать высокую надежность работы терминала. Посмотрите, у нас – уникальные специалисты, каких не встретишь в других нефтеналивных портах. Их уникальность в том, что они занимаются не только морской погрузкой, но и всеми системами, без которых самой этой погрузки просто быть не может.

– Какие приоритетные задачи стоят перед персоналом МТ?

– На ближайшую перспективу это, конечно, завершение Первой фазы Проекта расширения. И служба эксплуатации – морская, береговая, и департамент технологий (IT, связь, SCADA) – все работают на поддержку Проекта расширения. После его завершения мы обязаны сразу принять и с первой минуты начать эксплуатировать новые объекты. Кстати, именно на Морском терминале в феврале 2014 года в эксплуатацию был введен первый объект Проекта расширения – ВПУ-3. Сейчас на подходе объекты резервуарного парка. В ноябре мы будем принимать в эксплуатацию резервуар № 8, а марте 2015-го – всю первую группу резервуаров Первой фазы.

– Какие организационные и кадровые приготовления осуществляются на терминале в рамках подготовки к двукратному увеличению пропускной способности трубопроводной системы?

– А все приготовления уже позади. Это не спонтанный процесс, мы заранее к нему готовились. Работа по укреплению нашего кадро-

вого потенциала велась с марта 2011 года. В этом году мы приняли новых сотрудников на некоторые ключевые позиции департамента эксплуатации. До конца года к своим обязанностям приступит персонал еще одной смены, что позволит нам разделить функции сотрудников, занимающихся

для оптимального размещения персонала КТК на Морском терминале руководство Консорциума приняло решение о строительстве третьего офисного здания. Сейчас идет проектирование. Планируем, что до конца 2016 года строительство нового корпуса будет закончено.

Вся жизнь Александра Кричуна связана с морем. После окончания в 1978 году Одесского высшего инженерного морского училища он ходил на судах Новороссийского морского пароходства. В 1986 году получил диплом капитана. Побывал во многих портах мира. «Если поставить флажки на карте – будет пестренько», – улыбается он. В 1990-х годах, после падения железного занавеса, стал первым российским капитаном, заступившим на мостик иностранного танкера под норвежским флагом. Водил крупнотоннажные суда дедвейтом до 340 тыс. т. На Морском терминале КТК – с первого дня его эксплуатации. В качестве специалиста по швартовке (mooring master) 13 октября 2001 года участвовал в погрузке первого танкера

обслуживанием резервуарного парка и береговых сооружений. Пока их выполняет одна и та же бригада, что не очень удобно. Кроме того, по одному-двум человекам добавилось во вспомогательных департаментах. Также заметное увеличение количества сотрудников дал IT-департамент – его специалисты обслуживают объекты не только Морского терминала, но и всего трубопровода вплоть до Казахстана.

Поэтому, в связи с увеличением численности сотрудников,

– Терминал действует на морском побережье. Рядом – крупный город Новороссийск, множество курортных зон. Вы ощущаете повышенный интерес к работе нефтепорта со стороны общественности, экологических организаций?

– Как вы знаете, Компания уделяет большое внимание вопросам промышленной и экологической безопасности. В результате применения самых современных технологий, ни »



при совершении грузовых операций на Морском терминале, ни в ходе транспортировки на всем протяжении трубопровода ни одной капли нефти не попало в окружающую среду. Тем не менее, надзорные органы постоянно ведут неуспешный контроль над нашей деятельностью и соблюдением всех норм законодательства. Вот и сейчас на терминале плановую проверку одновременно проводят представители сразу трех надзорных органов – Ростехнадзора, Роспотребнадзора и Росрыболовства. И примерно 70 % программ таких инспекций отведено вопросам экологии.

– А как относятся к соседству с терминалом местные жители?

– Можно уверенно сказать: и безаварийной эксплуатацией Морского терминала, и планомерной разъяснительной работой среди населения мы завоевали доверие местных жителей. Они понимают, что в вопросах экологической безопасности Консорциум не приемлет компромиссов.

В марте проходили общественные слушания, в ходе которых мы рассказали жителям о нашем новом, усовершенствованном плане ЛРН. Дискуссия проходила очень живо, было задано много вопросов, но люди ушли еще более убежденными в безопасном соседстве объектов КТК.

Показателен даже такой факт: коммерческая стоимость земли рядом с терминалом – одна из самых высоких в регионе. На нее очень большой спрос, что вряд ли было бы возможно, если бы местные жители считали этот район небезопасным или экологически нестабильным. ■

Беседовал Павел Кретов

Космические параллели ГЦУ

ПОГРУЗКА НЕФТЕНАЛИВНЫХ СУДОВ, ПОЖАЛУЙ, ОДНА ИЗ НАИБОЛЕЕ ВАЖНЫХ ОПЕРАЦИЙ КТК, А РИТМИЧНОСТЬ РАБОТЫ ТЕРМИНАЛА ВО МНОГОМ ЗАВИСИТ ОТ ЧЕТКИХ ДЕЙСТВИЙ ДИСПЕТЧЕРОВ. ИМЕННО НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ ПОД НОВОРОССИЙСКОМ ДЕЙСТВУЕТ ГЛАВНЫЙ ЦЕНТР УПРАВЛЕНИЯ (ГЦУ) ВСЕЙ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМОЙ КОНСОРЦИУМА.

СВЯТАЯ СВЯТЫХ

Вход в эту святая святых разрешен ограниченному числу сотрудников, обладающих специальным пропуском: отсюда ведется управление всеми насосами, задвижками и другим технологическим оборудованием на всем протяжении трубопроводной артерии, от Казахстана до МТ.

ГЦУ – просторное помещение с двумя консолями, точь-в-точь такими же, как в центре управления космическими полетами NASA в Хьюстоне. За одной – диспетчер, контролирующий работу линейной части нефтепровода от Тенгиза до Новороссийска. Его коллега за соседней отвечает за эксплуатацию резервуарного парка и отгрузку танкеров.

Ответственность у обоих – не меньше, чем у сотрудников NASA. Судите сами: уже сейчас перекачка по трубопроводу составляет более 6 тыс. м³ в час, или свыше 100 железнодорожных цистерн. А ведь эти объемы необходимо не только транспортировать по 1500-километровой системе, но и вовремя и без задержек осуществить погрузку нефти на танкеры.

– По сути, работа всего коллектива КТК, всех его основных и вспомогательных подразделений направлена именно на то, чтобы помочь двум нашим диспетчерам четко выполнить свою работу, создав им все необходимые для этого условия, – комментирует ведущий диспетчер ГЦУ Александр Носов. – Поэтому никто не имеет права вмешиваться



В Главном центре управления на Морском терминале



Из резервуарного парка нефть самотеком поступает к береговым сооружениям



Александр Носов:
«Диспетчер контролирует всё!»

в их работу, торопить. Если диспетчер считает, что выполнение той или иной операции противоречит интересам безопасности, он не будет их выполнять, и его решение – окончательное и бесповоротное.

ТРЕТИЙ – НЕ ЛИШНИЙ

В диспетчерской продумано все до мелочей. Даже то, что диспетчеры слышат телефонные и радиопереговоры друг друга, – не случайность, а насущная необходимость. Диспетчеру, отвечающему за погрузку танкеров, необходимо быть в курсе всех процессов на линейной части. Его коллеге, контролирующему работу линейной части, не менее важно немедленно узнавать обо всем, что происходит на Морском терминале.

Данные на мониторах диспетчеров обновляются каждую секунду, вне зависимости от расстояния между объектом и центром управления. Такая оперативность обеспечивается с помощью автоматизированной системы управления СКАДА. Она собирает информацию с почти 80 тыс. точек вдоль трассы трубопровода, НПС и Морского терминала. Данные передаются по принадлежащей КТК системе оптоволоконной связи, протяженность которой составляет треть земного экватора.

В ближайшем будущем в ГЦУ появится третья консоль:

линейной частью станут управлять сразу два диспетчера. Один возьмет под контроль участок магистрали от Тенгиза до НПС «Комсомольская», другой – оставшуюся часть. Это делается для того, чтобы разгрузить диспетчеров после ввода в эксплуатацию 10 новых нефтеперекачивающих станций.

Диспетчеры трудятся по 12 часов в смену четыре дня, затем столько же отдыхают. Сотрудника, приступающего к своим обязанностям после длительного перерыва, например после отпуска, никогда сразу не допустят к управлению нефтепроводом. Первый день он посвятит изучению вышедших в его отсутствие новых приказов и регламентов и работе с компьютером-тренажером, где смоделированы системы управления и гидравлические процессы. Только убедительно доказав, что он не утратил профессиональные навыки, диспетчер сможет приступить к работе.

СТРОГИЙ ОТБОР

Отбор в диспетчеры таков, как будто это не офисные работники, а пилоты палубной авиации. Большое значение придается профессиональным навыкам, опыту, не меньшее – стрессоустойчивости.

– Силовые агрегаты на наших НПС почти как двигатели самолета.

Причем таких двигателей на каждой станции по три, – проводит параллель Александр Носов.

Сам Александр Владимирович – нефтяник с 30-летним стажем. Прошел все направления ТЭКа – от геологоразведки и добычи до переработки и транспортировки углеводородного сырья. Имеет не одно высшее образование, впрочем, этим никого в диспетчерской службе КТК не удивишь – у всех за плечами как минимум два института.

Любопытно, что когда строительство трубопроводной системы КТК завершалось, первоначально управление всеми технологическими процессами – гидроиспытаниями, вытеснением воды, пуском нефти – осуществлялось из Москвы. И только когда технологическая нефть прошла НПС «Комсомольскую», диспетчеры переехали на Морской терминал в ГЦУ. В память о тех напряженных и незабываемых днях 1 июня они ежегодно отмечают День диспетчера КТК.

– Нынешняя осень у нас тоже будет непростой – предстоит пусконаладка НПС, построенных в Первой фазе Проекта расширения. Готовимся работать в напряженном ритме, к длительным командировкам на объекты строительства, – завершает рассказ Александр Носов. ■

Павел Кретов

В День моряка

В КОНЦЕ ИЮНЯ, СОВПАВ С МЕЖДУНАРОДНЫМ ДНЕМ МОРЯКА, НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ КТК СОСТОЯЛИСЬ КРУПНЫЕ КОМПЛЕКСНЫЕ УЧЕНИЯ ПО ЛИКВИДАЦИИ АВАРИЙНОГО РАЗЛИВА НЕФТИ.

НИ КАПЛИ ПРОЛИТОЙ НЕФТИ!

За ходом масштабной учебной операции в акватории порта Новороссийска наблюдали Генеральный директор КТК Николай Брунич, представители компаний — акционеров Консорциума (ОАО «АК Транснефть», АО НК «КазМунайГаз», Chevron, ExxonMobil, Eni и др.), а также контролирующих органов — Ространснадзора, Ростехнадзора, Росприроднадзора, транспортной прокуратуры, службы капитана порта, УГЗ города Новороссийска, ГУ МЧС по Краснодарскому краю и ЮРЦ МЧС России.

— КТК вообрал в себя весь передовой опыт российских и зарубежных компаний трубопроводного транспорта.

Применение самых современных технологий, методичная работа по укреплению кадрового потенциала, регулярные тренинги, в том числе и на готовность к различным нештатным ситуациям, обеспечили трубопроводной системе КТК уровень одной из самых надежных в мире, — рассказал Генеральный директор КТК Николай Брунич. — Общеизвестно, что в нашей компании особенно большое внимание уделяется технике безопасности и охране труда, соблюдению норм промышленной и экологической безопасности. Красноречивый факт: с первого дня эксплуатации объектов Консорциума ни на сушу, ни на воду не пролито ни капли нефти. Как добиваются подобных показателей руководители, сотрудники КТК и представители

НИКОЛАЙ ПЛАТОНОВ, заместитель директора Департамента внешнеэкономических связей ОАО «АК «Транснефть»:
— Мы разделяем положительную оценку мероприятия. Заметно, что представители Консорциума постоянно совершенствуются, движутся вперед, перенимая лучший мировой опыт. Также хотелось бы отметить четкую работу ШРО, но для компании «Транснефть» это не стало открытием: мы знаем, профессионалы какого высокого уровня здесь работают



Генеральный директор КТК Николай Брунич (справа) и главный менеджер по эксплуатации Роман Васильев

подрядных организаций, было наглядно продемонстрировано в ходе комплексных учений. Для масштабной проверки всех имеющихся сил и средств специалисты терминала разработали легенду, которая предусматривала наименее вероятную, но наиболее трудоемкую для ликвидации последствий аварии — гильотинное разрушение подводного трубопровода при погрузке танкера у ВПУ. В учениях приняли участие около 300 человек персонала МТ, поддержку которым оказывали 26 единиц флота. Для разведки



Заместитель директора Департамента внешнеэкономических связей ОАО «АК «Транснефть» Николай Платонов (в центре) внимательно смотрит видеотрансляцию с места развертывания береговых бонов и нефтесборных средств



Заместитель регионального менеджера по морским операциям Игорь Флоровский (в центре) и представители компаний – акционеров КТК

и оценки оперативной обстановки в акватории использовался вертолет.

ДВЕ ГРУППИРОВКИ ФЛОТА

Менее двух часов потребовались специализированным подрядным организациям Консорциума для разворачивания вокруг условного пятна загрязнения боновых заграждений общей протяженностью

1800 м. Эту операцию выполнили две морские группировки: непосредственно из гавани вспомогательных судов терминала выдвинулся флот «Ламналко», а через 45 минут в район учений из Новороссийска подошли суда «Транснефть-Сервис». Вместе они создали восемь мобильных ордеров для сбора нефти с поверхности воды.

Не менее слаженная работа велась на берегу. Подрядчики оперативно

установили 400 м прибрежного бонового заграждения и подготовили еще 4700 м для немедленного развертывания. Участники учений доставили достаточное количество емкостей

РУПЕРТ БРАЙВЕРИ,
советник компании
ExxonMobil по реагированию на ЧС в Европе, Африке и на Ближнем Востоке:
– Мы все убедились, что флот «Ламналко» и «Транснефть-Сервис» способны развернуть все необходимые силы и средства. При этом для сценария следующих учений я бы предложил внести элементы неожиданности, чтобы оценить, как персонал терминала может ликвидировать последствия ЧС при изменяющихся внешних условиях

.....
для сбора нефтесодержащей смеси, загрязненного грунта и нефтесборные системы общей производительностью 900 м³ в час. Подготовили к приему нефтесодержащей смеси многоцелевой резервуар терминала вместимостью 9500 м³.

Координировал общие действия Штаб руководства операциями (ШРО). За считанные минуты терминал был условно переведен в режим ЧС. Специалисты наладили связь и уточнили обстановку, произвели оповещение контрольных органов и местных жителей, организовали доставку лаборатории экоаналитического контроля, связались с подрядными организациями, специализирующимися на вывозе и утилизации загрязненных отходов.

Каждую свою команду и информацию, поступавшую с мест событий, руководители ШРО тут же »



Береговая линия надежно защищена

комментировали представителям контролирующих органов и гостям мероприятия. Для наглядности на большой экран были выведены данные автоматической идентификационной системы AIS, которая в режиме реального времени отражала маневры судов в акватории. На крупноформатных мониторах в штабе ШРО шла видеотрансляция с места развертывания береговых бонов и нефтесборных средств.

ОЦЕНКА – ПОЛОЖИТЕЛЬНАЯ!

Учения получили положительную оценку наблюдателей и контролирующих органов. В своем заключении они отметили, что все цели и задачи были выполнены: условный разлив нефти оперативно локализован и ликвидирован, береговая полоса – надежно защищена.

КЕЙТ ФРЕЙЗЕР-СМИТ, специалист по ЛРН, компания Oil Spill Response Ltd:
– Нам очень понравилось, как были организованы эти учения. Вся необходимая информация была представлена в штабе ШРО. Разработчик плана ЛРН любезно ответил на наши вопросы, мы получили необходимый раздаточный материал. Прекрасное впечатление произвели отличная связь и взаимодействие между судами: все они как положено вышли из гавани, заняли свое место и держали его в течение всего учения

– В ходе мероприятия была осуществлена проверка схем организации и управления штатными средствами аварийного реагирования, практическая отработка развертывания аварийно-технического оборудования, маневрирования нефтесборных орудий и взаимодействующих технических средств, – прокомментировал итоги учений региональный менеджер Морского терминала КТК-Р Александр Кричун. – Специалисты терминала и представители надзорных органов провели оценку достаточности штатного состава сил и средств аварийного реагирования объекта, их соответствия нормативному уровню, предусмотренному Планом ПЛРН. Отработаны действия группы по защите береговой черты при ухудшении погодных условий с волнением моря свыше 2 м и другие мероприятия. ■

Павел Кретов



Весь персонал аварийных подразделений КТК имеет квалификацию спасателей



За ходом масштабной учебной операции наблюдали представители контролирующих органов



Гости учений получили весь необходимый раздаточный материал



Юрий Белов:

«Все вместе мы будем гордиться созданным»

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РЕГИОНАЛЬНОГО МЕНЕДЖЕРА ПО БЕРЕГОВЫМ СООРУЖЕНИЯМ ЮРИЙ БЕЛОВ – ЧЕЛОВЕК НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ ОТНОСИТЕЛЬНО НОВЫЙ, РАБОТАЕТ ЗДЕСЬ С МАРТА ЭТОГО ГОДА, И ПОТОМУ ЕЩЕ СВЕЖИ ЕГО ПЕРВЫЕ ВПЕЧАТЛЕНИЯ О ПРЕДПРИЯТИИ.

– Чувствуется, что здешний коллектив выстроен в результате селекции, которая проводилась на протяжении всех лет существования КТК, – отмечает Юрий Николаевич. – Приятно удивило то, что весь оперативный персонал – с высшим образованием. Люди думающие, знающие, поэтому нет исполнительских проблем, характерных для некоторых российских предприятий, когда руководству приходится не только давать указания, но и отслеживать их выполнение.

– Было еще что-то, что вызвало Ваше удивление?

– То, что служба эксплуатации не имеет отношения непосредственно к погрузкам. Мы только обслуживаем оборудование, а эксплуатирует его в автоматическом режиме персонал ГЦУ, нажатием кнопки отдающий команды. Опыт КТК говорит о том, что мало построить предприятие, заложить принцип автоматизации и потратить деньги на эту автоматизацию. Заставить это все работать, бесперебойно, постоянно, рутинно, 24 часа в сутки – вот это дорогого стоит, и эта проблема здесь реально решена. Люди, сидя за мониторами, буднично и просто управляют предприятием, работой всего оборудования на огромном пространстве. С подобным

замкнутым циклом производства я прежде не встречался. Речь не только о России. До прихода в Консорциум я работал в Сербии, видел терминал там, а также в Венгрии, Хорватии, Италии... Могу констатировать, что терминалов с такой постановкой дела, как в КТК, с подобным уровнем автоматизации, там нет. Несомненно, это заслуга западных менеджеров Консорциума, привнесших в создание объектов самые передовые мировые технологии. Все построили, отладили процесс, не пролив ни капли нефти.

Море здесь такое чистое и синее во многом благодаря четкой работе автоматики. Все-таки человеческий фактор нельзя исключать,

Работникам КТК есть чем гордиться, более того, у них есть чему поучиться, и я здесь учусь.

– Параллельно с эксплуатацией на Морском терминале идут работы в рамках Проекта расширения. Наверняка это сильно усложняет вхождение в курс дела?

– Период действительно непростой, приходится не только осваивать тонкости эксплуатации крупного предприятия, но и вникать во все тонкости строительства. Когда на действующем объекте идет стройка, когда видишь, какая техника заезжает на Резервуарный парк – бульдозеры, трубоукладчики, любой неосторожный маневр

Без человека многие вещи не решаются, но автоматика дает ему время для того, чтобы оценить ситуацию и принять верное решение

человеку нужно время на реагирование, а, к сожалению, в трубопроводном транспорте ситуация развивается катастрофически быстро. Конечно, без человека многие вещи не решаются, но автоматика дает ему время для того, чтобы оценить ситуацию и принять верное решение. И в КТК автоматика реально работает и помогает людям принимать правильные решения.

которых может привести к серьезным последствиям, конечно же, нервничаешь.

Всплывает много неувязок, заложенных еще при проектировании объектов. Не секрет, что у нас и колдцы посреди дороги оказываются, и некоторые проезды существуют только на бумаге в чертежах. Стараемся предусмотреть все,



Строительство рядом с действующими объектами ведется с особыми предосторожностями

чтобы обеспечить безопасность оборудования и людей, и это дается нелегко. Выручает профессионализм работников, инженерного и оперативного персонала. Вместе мы выдержим этот экзамен.

– А можно ли какие-то сложности предвидеть уже сегодня, чтобы подготовиться к ним?

– Начало эксплуатации Резервуарного парка придется на осенне-зимний период, что, безусловно, создаст нам проблемы. Дожди, вода, перепады температур – все это дополнительная нагрузка для службы эксплуатации. Надеемся, что в кооперации со специалистами Проекта расширения, со строительными подрядчиками мы успешно преодолеем предстоящие трудности.

– То, что расширение ведется «волнами», фаза за фазой, – это проще или сложнее?

– Это сложнее. Получается, что эксплуатация постепенно «наступает» на строительство. Некоторые объекты можно вводить только целиком. Например, готовая подстанция с поданным на нее напряжением становится опасным объектом. А вокруг еще кипит стройка. Самый страшный враг в подобных моментах – ее величество человеческая привычка.

Строитель не всегда знает, чего здесь нельзя делать, так как это уже объект эксплуатации. Ему необходимо резко изменить свое поведение, но он привык быть здесь хозяином и вести себя соответствующим образом. И вот тут и начинается проблема. Можно легко перепрограммировать машину, написать приказ о превращении зеленой зоны в красную. Но заставить именно исполнителей, строителей перестроить себя очень тяжело. Поэтому когда зона ответственности переходит из рук в руки, она превращается в очаг напряженности. И только профессиональные действия нашего персонала предотвращают очень многие вещи. Я даже в ПУП писал соответствующее обращение, которое нашло там отклик: специалисты «Шеврона», работающие на строительных площадках, стали более внимательно относиться к таким зонам и в последнее время наладилось реальное профессиональное сотрудничество. И первые шаги по расширению зон эксплуатации на РП прошли достаточно гладко.

– Каким образом распределяете свое рабочее время между эксплуатацией и Проектом расширения?

– 80 % времени приходится заниматься Проектом расширения. В свое время для его реализации

были отданы лучшие кадры – считалось, что благодаря этому служба эксплуатации в результате получит готовый объект. Но жизнь диктует свое. При тех задачах, которые стоят сегодня перед специалистами Проекта расширения, им непросто ощущать пульс эксплуатации. К тому же определенные вещи должны решать именно те, кто стоит у руля объекта, а именно эксплуатационники. Получить от строителей готовый объект – это в идеале. На деле же если мы не будем вмешиваться в процесс, то объекта должного качества не получим.

Пользуясь случаем, хочу поблагодарить всех своих коллег с ПР, ПУП «Шеврон», «Коксохиммонтаж» за сотрудничество, профессионализм, самоотдачу. Знаю, бываю резок, и за это у всех прошу прощения. Всё подчинено стоящим перед нами задачам.

– А свет в конце туннеля уже виден?

– И довольно яркий! Но, как водится, ожидаемое и всеми силами приближаемое окончание стройки грянет как гром среди ясного неба, и гадкий утенок превратится в лебедя. И все вместе мы будем гордиться созданным. ■

Беседовала Екатерина Суворова

Марк Кевин Нэнс: «Главное – не поступиться принципами безопасности»



РАСШИРЕНИЕ КТК – МАСШТАБНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО НЕФТЕПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ ТЕНГИЗ-НОВОРОССИЙСК, КОТОРОЕ ВЕДЕТ БОЛЬШОЙ МНОГОНАЦИОНАЛЬНЫЙ КОЛЛЕКТИВ. И ВСЕ ЖЕ ЧАЩЕ ВСЕГО АНГЛИЙСКУЮ РЕЧЬ МОЖНО УСЛЫШАТЬ НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ, ГДЕ ПОДРЯДЧИКОМ ПО УПРАВЛЕНИЮ ПРОЕКТОМ ВЫСТУПАЕТ КОМПАНИЯ «ШЕВРОН». О ПОЛОЖЕНИИ ДЕЛ НА СТРОЙПЛОЩАДКЕ, ПЛОДОТВОРНОМ СОТРУДНИЧЕСТВЕ СПЕЦИАЛИСТОВ ИЗ РАЗНЫХ СТРАН И ШИРОКОМ ВЗАИМНОМ ОБМЕНЕ ОПЫТОМ «ПАНОРАМЕ КТК» РАССКАЗАЛ ДИРЕКТОР ФИЛИАЛА КОМПАНИИ «ШЕВРОН НЕФТЕГАЗ ИНК.» МАРК КЕВИН НЭНС.

– Господин Нэнс, Проект расширения КТК достиг этапа, когда можно оглянуться и оценить некоторые результаты работы. Что стало новым опытом для Вас в этом проекте?

– Это уникальный для компании «Шеврон» проект, который совершенно не похож на предыдущие. Он запомнится и большим объемом земляных работ скалистого грунта, и сооружением передовых морских систем, таких как ВПУ-3, и возведением шести крупнейших резервуаров емкостью 100 000 м³. В проекте принимают участие подрядные организации с различным

подходом к управлению работами, однако нам удалось не поступиться своими основными принципами. Безопасное выполнение работ для нас превыше всего. Успешная реализация проекта осуществима только при безопасном ведении работ.

– Как управляющая компания «Шеврон Нефтегаз Инк.» формировала свою команду для реализации проекта?

– Мы приложили много усилий к разработке организационной модели для предстоящих работ в России. Планирование работ началось за год до начала моби-

лизации персонала в Новороссийске и Москве – в крупном центре экспертизы компании «Шеврон» в Хьюстоне. Приехав в Новороссийск, мы приступили непосредственно к формированию команды. В первую очередь в поле нашего зрения сразу попали специалисты, хорошо зарекомендовавшие себя в первоначальном строительстве объектов КТК. Большие надежды мы возлагали на профессионалов, реализовавших крупные нефтегазовые проекты на Сахалине. Кроме того, мы нашли много талантливых специалистов в Новороссийске и Краснодарском крае.

– Как налаживались отношения между руководителем проекта – компанией «Шеврон Нефтегаз Инк.» – и подрядчиками? Какие трудности пришлось преодолеть Вашей команде в ходе взаимодействия в интернациональной среде?

– Действительно, налаживание плодотворного взаимодействия потребовало немалых усилий на начальном этапе. В ходе многочисленных совещаний с подрядчиками были разработаны процедуры, регламентирующие порядок работ в процессе управления проектом и управления рисками. Это чрезвычайно важно, ведь общеизвестно, что обязательства, добровольно принятые на себя всеми участниками, гораздо охотнее выполняются, нежели те, которые получены в приказном порядке. Этим подходом мы дали участникам процесса почувствовать себя частью единой команды и показали, что нам важно их мнение.

– Компания «Шеврон Нефтегаз Инк.» участвует во всех работах Проекта расширения на береговых и морских сооружениях МТ. Какое значение имел для строителей ввод в эксплуатацию ВПУ-3?

– Это был первый крупный и важный объект, который введен в эксплуатацию в рамках Проекта расширения КТК. Много лет новых объектов в трубопроводной системе Консорциума не вводилось. При сдаче объекта ВПУ-3 мы, в сотрудничестве с представителями различных организаций, включая Департамент эксплуатации КТК и других подрядчиков, выработали модель, по которой объект был введен в эксплуатацию. Данная схема в настоящий момент применяется в КТК для ввода и других объектов Проекта расширения. Отмечу, что ВПУ-3 является одним из самых передовых подобных морских объектов

в мире. Применение новейших технологий системы привело к ряду сложностей в период пусконаладочных работ. Но теперь, когда объект эксплуатируется на полную мощь, мы можем уверенно констатировать: КТК получил эффективный буй, который будет должным образом функционировать на благо Компании.

– Как обстоят дела с ходом строительных работ на резервуарах № 8, 4 и 6?

– Резервуары № 8, 4, 6 являются объектами Первой фазы Проекта расширения. Следующие три резервуара (№ 7, 9, 10) относятся к Третьей фазе. Когда мы говорим о строительстве резервуаров, следует иметь в виду, что наряду с возведением РВС на площадке параллельно ведется строительство объектов вспомогательных систем (энергоснабжения, управления, пожаротушения и др.), без которых функционирование резервуаров невозможно. Работы по Первой фазе приближаются к окончанию строительства, что подводит нас к этапу испытаний перед пода-

– Вы запросили 96 (72+24) часов на предстоящий останов нефтепровода в октябре. Это немалый срок для действующего трубопровода. Что запланировано на это время?

– Объем работ немалый: предстоит врезка 56-дюймового (1422 мм) узла отключения манифольда отгрузки на Резервуарном парке Морского терминала. Для проведения этих работ будет необходимо слить продукт из манифольда отгрузки, вырезать 15 м трубы, провести очистку трубопровода и выполнить его дегазацию и герметизацию.

Поскольку КТК не может предоставить 96 часов полного останова трубопроводной системы Тенгиз – Новороссийск, что привело бы к остановке добычи нефти, мы предложили план производства работ в два этапа. Первая часть работ будет выполнена за 72-часовой период полного останова нефтепровода, а оставшаяся часть – за 24-часовой период на сниженном режиме подачи нефти. В течение

Марк Кевин Нэнс родился в штате Нью-Мексико, недалеко от знаменитого своей нефтяной промышленностью штата Техас. Отец работал в нефтегазовой сфере – следуя за ним, семье довелось много переезжать по различным городам США. «Не скажу, что с детства мечтал пойти по стопам родителя, но когда я начал изучать эту профессию в колледже, сразу понял, что она мне очень интересна», – говорит господин Нэнс. Получив диплом инженера-механика в 1984 году, приступил к работе в компании «Шеврон». Кроме проектов в США, работал в Западной Африке, Индонезии, Кувейте и других странах

чей нефти. Основные наши усилия в настоящий момент сосредоточены на резервуарах Первой фазы, в частности резервуаре 8. Введя его в эксплуатацию, мы поможем Морскому терминалу бесперебойно отработать в условиях предстоящих зимних штормов.

этих последних суток нефть будет поступать через линию гидроразмыва со скоростью 3000 м³ в час. Для хранения остальной части сырья будут задействованы резервуары НПС «Кропоткинская». ■

Беседовала Юлия Стародубец



«Под контролем эксплуатации»

БРЭДФОРД С. РОУЗВУД, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ СЛУЖБЫ ЭКСПЛУАТАЦИИ КОМПАНИИ «ШЕВРОН НЕФТЕГАЗ ИНК.»:

– После тридцати с лишним лет работы в отделе эксплуатации трубопроводной компании «Шеврон» я был назначен представителем эксплуатации Проекта расширения для участия в строительстве объектов Морского терминала под Новороссийском. Первоначально я руководил работами по установке 3-ей камеры пуска-приема СОД.

В конце 2010 года КТК разместил заказ в компании «Блювотер» на проектирование и производство ВПУ-3. Первая партия оборудования была доставлена в Новороссийск в начале 2012 года.

В мае 2012 года КТК получил разрешение на строительство, что позволило компании «Коксохиммонтаж» приступить к выполнению земляных работ на береговых сооружениях.

Среди первостепенных задач была разработка 7-метровой траншеи через подъездную дорогу для обеспечения возможности подключения новой трубы к подводному трубопроводу. Все работы по разработке грунта и подгонке труб, а также сварочные работы выполнялись со всеми мерами безопасности, ведь они осуществлялись в охранной зоне действующего ВПУ-1, где все это время не прекращалась погрузка танкеров.

В июле 2012 года, вскоре после прибытия судна-трубоукладчика компании «Сайлем» началась операция по монтажу морского

трубопровода. Его строительство и установка ВПУ продолжались без остановок в течение двенадцати недель.

Благодаря политике «Без происшествий и травм», успешному взаимодействию, наличию рабочих планов и осуществлению надлежащего контроля над работами со стороны ПУП компании «Шеврон», Департамента Эксплуатации Морского терминала КТК и компании «Сайлем», проект по морским сооружениям был завершен в рамках установленного графика и без происшествий.

Одновременно со строительством береговых и морских сооружений в Новороссийске, на заводе «ТД Уильямс» в Великобритании изготовили новую камеру пуска-приема СОД.

На морской и береговой частях строительство было завершено осенью 2012 года, а 24 декабря того же года все вновь построенное оборудование было подключено к системам управления, связи и энергоснабжению.

Теперь мы были готовы к этапу пуско-наладочных работ. Они проводились по впервые применявшейся схеме – в формате «fish-bone», которая хорошо зарекомендовала себя и в настоящий момент широко используется и в КТК для планирования завершающего этапа пуско-наладочных работ и ввода в эксплуатацию.

После успешного завершения испытаний приемочная комиссия выдала разрешение на снятие заглушек и запуск нефти в новое береговое оборудование и камеру пуска. Таким образом, мы подключились к новому подводному трубопроводу и ВПУ-3, и получили согласование на проведение комплексного опробования!

20 августа 2013 года был завершен третий и последний этап. Он включал в себя мероприятия по подбору танкера для проведения испытаний под нефтью или, иными словами, для 72-часового комплексного опробования. Коммерческий департамент КТК тесно сотрудничал с отделом морских перевозок компании «Шеврон» для соблюдения всех федеральных стандартов Российской Федерации в период проведения этих работ и дальнейшего получения разрешения на эксплуатацию.

ВПУ-3 было официально передано в эксплуатацию Морского терминала КТК 24 декабря 2013 года, ознаменовав 100 % готовность строительства, пуско-наладки и начала эксплуатации первой системы на проекте расширения КТК. К настоящему моменту на новом выносном причальном устройстве уже отгружены десятки танкеров. ■

*Материалы специалистов
ПУП «Шеврон» (стр. 20-23)
подготовила Юлия Стародубец*

«По международным и российским стандартам»

СЬЮЗАН ЭЛИЗАБЕТ АНДЕРСОН, ЗАМЕСТИТЕЛЬ ДИРЕКТОРА ПО БЕРЕГОВЫМ СООРУЖЕНИЯМ КОМПАНИИ «ШЕВРОН НЕФТЕГАЗ ИНК.»:



– С момента начала строительно-монтажных работ в 2011 году нами проделана большая работа. Первый этап строительства на Резервуарном парке значительно приблизился к своему завершению. Проект реализуется по графику, предполагающему окончание строительных и механико-монтажных работ по первому этапу, после чего дополнительные мощности резервуарного парка будут введены в эксплуатацию.

Проект расширения Каспийского трубопровода был интересен с самого начала уже хотя бы тем, что он не относится к типичному проекту капитального строительства компании «Шеврон». Акционеры поручили Компании «Шеврон Нефтегаз Инк.» (ШНГ) принять участие в проекте в роли подрядчика по управлению проектом с применением собственной системы управления.

На Проекте КТК ШНГ управляет работами Генерального подрядчика ЗАО «Трест «Коксохиммонтаж» по возведению резервуаров, включая все земляные работы, монтаж трубопроводов, строительство зданий и объектов инфраструктуры, прокладку инженерных сетей, монтаж КИПиА и электрооборудования.

Поскольку это был первый объем работ капитального строительства для КТК со времен первой очереди, завершенной в 2001 году, требования к мобилизации подрядчиков продолжали дорабатываться по мере

эволюции проекта. В период подготовительных работ город Новороссийск пережил одну из самых суровых зим за последние 20 лет, что привело к сложностям строительства и потребовало решения более серьезной задачи – обеспечения безопасности людей на проекте, поскольку дороги были непроходимыми, а электроснабжение – ненадежным.

Что же мы можем перечислить среди своих достижений? Работы раннего этапа были завершены примерно за шесть месяцев, в результате чего на строительной площадке был развернут временный офис, жилой городок и медпункты. Основные земляные работы были завершены в марте 2014 года – на пике производства этих работ было задействовано более 100 единиц основной строительной техники и свыше 200 самосвалов. На сегодняшний день завершено возведение всех трех резервуаров первого этапа. Продолжаются лакокрасочные работы и монтаж трубной обвязки. Завершены все основные объемы по бетонированию, ведется отделка помещений.

В ходе строительства нам пришлось преодолеть ряд непредвиденных технических сложностей. Первой из них оказалось обнаружение участка с объемом грунта около 250 000 м³ в районе подстанции №1, определенного как некондиционный грунт. Нам пришлось произвести полную выемку грунта, который не

подлежал использованию, как было предусмотрено в первоначальном проекте и заменить его пригодным. Несколько других досадных открытий нас ожидало в ходе земляных работ на площадках фундамента под резервуары 6, 9 и 10. Обнаруженные в грунте трещины требовали инженерно-технического решения в целях обеспечения необходимой конструктивной целостности фундаментов под резервуары.

Среди прочих технических проблем, возникших на пути реализации проекта, оказался уход с проекта первоначальной компании-проектировщика и смена проектного института. Нашей задачей было построить резервуары и сопутствующие объекты в условиях симбиоза технических требований российских и международных стандартов. Тем не менее, несмотря на все эти трудности, нам удалось достичь значительного прогресса в строительстве Резервуарного парка Морского Терминала, а вместе с тем и выстраивании отношений с нашими российскими коллегами.

Мы уделяем большое внимание приобщению к популярным концепциям разных культур, которые мы представляем на проекте. Во всех аспектах мы наладили теплые рабочие отношения и приобрели взаимное уважение друг к другу, что, несомненно, поможет нам на будущих проектах стать лучшими специалистами. ■



«Мы упорны, и у нас все получится!»

ТИМ В. СМИТ, МЕНЕДЖЕР ПРОЕКТА ПО КАЧЕСТВУ КОМПАНИИ
«ШЕВРОН НЕФТЕГАЗ ИНК.»:

– Слово «качество» используется часто, но что в действительности оно означает? Простое определение выглядит так: «Отсутствие дефектов в оборудовании или недочетов в документации, которые задерживают производство строительно-монтажных работ или негативно сказываются на долгосрочной надежности завершеного строительством объекта». И хотя сказать легче, чем сделать, на Проекте расширения Морского терминала КТК мы работаем над достижением этой грандиозной цели!

Компания «Шеврон» (как Подрядчик по управлению проектом) применяет самую передовую мировую практику в сфере управления качеством.

С целью создания налаженных рабочих процессов, обеспечивающих качество, и базовых требований к качеству, разрабатываются соответствующие планы и процедуры, и осуществляется контроль технических условий. Для обеспечения надежных статических данных показателей качества и сосредоточения ограниченных ресурсов на наиболее важных элементах проводится согласование субподрядчиков и субпоставщиков и осуществляется контроль с учетом имеющихся рисков (RBI). Кроме того, мы проводим проверки объектов поставщиков, входной контроль материалов с целью исключения наличия дефектов перед началом монтажа. Проведение необходимых контрольных мероприятий по каждой дисциплине на Проекте, а также контрольных

точек и точек обратного контроля предусмотрено Планами контроля и испытаний (ПКИ). В проект вовлечен исключительно высококвалифицированный и компетентный персонал, что подтверждается проведением сертификации и проверки знаний проверяющих. Всё вышеперечисленное проходит строгую проверку в соответствии с требованиями стандарта ISO 9001 в процессе Аудитов качества.

Мероприятия по обеспечению и контролю качества Морского терминала не ограничиваются лишь объемом строительно-монтажных работ в Новороссийске. В действительности это – глобальная инициатива, в рамках которой серьезные инженерно-технические и производственные работы производятся в таких странах, как Россия, Финляндия, Хорватия, Италия, Греция, Германия, Нидерланды, Франция, Испания, Великобритания, Индия, Канада и США.

Что касается критически важного оборудования, производимого на удаленных объектах, мы принимали личное участие в проведении оценок качества поставщиков, на предпроизводственных совещаниях, в проверках на критически важных этапах производства, заводских приемочных испытаниях (ЗПИ), и заключительных проверках перед отгрузкой. В течение почти двух лет наши проверяющие постоянно находились на целом ряде удаленных производственных объектов в России (например, в Саратове, Челябинске и Ижевске).

В сочетании с жесткими требованиями российской нормативно-технической документации эти зарекомендовавшие себя методы позволяют создавать объекты мирового уровня, которые исправно прослужат на благо КТК и его Акционеров на протяжении многих лет!

Качество на строительных площадках Береговых сооружений и Резервуарного парка в Новороссийске обеспечивалось успешно, но не обошлось и без некоторых трудностей.

К примеру, на ранних этапах строительства у нас появились волосные трещины при укладке бетона. Мы изучили ситуацию и приняли меры по их устранению путем регулярного контроля осадки и показателей влагостойкости. Кроме того, именно Группа Качества была задействована в согласовании с КТК и Независимым Техническим Надзором допустимых пределов вертикальности последовательных обечаек при возведении первых трех резервуаров в соответствии с международным стандартом API-650.

В заключение отмечу, что работа отдела качества на Морском терминале – это не спринтерский рывок, а целый марафон. Из 42-километровой дистанции нами пройдено уже более 30 км, но мы еще полны сил, чтобы твердым шагом преодолеть тернистый путь. Мы упорны, и значит, у нас все получится! ■

«Безопасность как ценность»

МЭТТЮ ДЖЕЙМС ПОРТАЧЧИ, РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ ОХРАНЫ ТРУДА, ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЫ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ (ОТПБООС) КОМПАНИИ «ШЕВРОН НЕФТЕГАЗ ИНК.»:



– Если ваша цель – реализовать строительный проект, который включает в себя резервуарный парк для хранения нефти общим объемом 1 млн м³, трубопровод протяженностью свыше 1,5 тыс. км и ряд НПС, в рамках которого будет задействовано свыше 1,5 тыс. сотрудников из разных стран и компаний, то перед вами встает непростая задача: как это сделать быстро, качественно и безопасно в рамках установленного графика и бюджета, с соблюдением национального и международного законодательства, и при этом обеспечить БЕЗОПАСНОСТЬ?

Вы можете сказать, что БЕЗОПАСНОСТЬ – это ПРИОРИТЕТ, потому что человеческая жизнь бесценна. Но, увы, ПРИОРИТЕТЫ могут МЕНЯТЬСЯ. Если вы отстаеете от графика, задачей номер один для вас может стать производительность. Если вы не укладываетесь в рамки бюджета, то вашим основным приоритетом могут оказаться затраты. Так куда же поместить БЕЗОПАСНОСТЬ? Единственный способ обеспечить безопасность вашей команды – это рассматривать БЕЗОПАСНОСТЬ как ЦЕННОСТЬ. ЦЕННОСТИ не меняются.

Для содействия в реализации Проекта была привлечена компания JMJ Associates со своей авторской программой «Без происшествий и травм», или БПТ. БПТ – больше, чем просто программа, БПТ – это культура, способствующая тому, чтобы люди открыто и честно выражали свое мнение, не опасаясь

наказаний, и рассматривали безопасность как ценность, соблюдая правила и нормативные положения по собственному выбору, а не в силу необходимости. Это культура, в рамках которой руководство неизменно демонстрирует заботу о рабочих и ценит безопасность людей.

Создание культуры в большей степени связано с изменением мировоззрения. Данный подход не был в новинку для ПУП «Шеврон», но Подрядчик КХМ и все субподрядные организации столкнулись с ним впервые.

Руководящая группа по БПТ из числа персонала компаний «Шеврон» и КХМ осуществляет непрерывный мониторинг ситуации. На основании такой обратной связи был создан ряд «целевых» семинаров по БПТ.

Полтора года назад мы приступили к реализации программы КТК «Вожделение в стиле БПТ». Кроме того, мы внедрили семинар «Вожделение в стиле БПТ для пассажиров», в рамках которого все сотрудники и члены их семей более подробно изучают как они могут повлиять на безопасность будучи в роли как пассажира, так и пешехода.

Мы также реализовали иницированную КТК программу «Сокращение пробега транспортных средств», которая позволила сократить пробег наших транспортных средств более чем на 10 % и устранить излишние поездки и риски.

Одним из краеугольных камней создания эффективной культуры безопасности является активное проведение наблюдений в рамках «Программы безопасного поведения» (ПБП). Эта программа предусматривает наблюдение за безопасностью коллег и предоставление им обратной связи, что позволяет отметить как правильные и безопасные действия и условия, а также выявить небезопасные. Одной из областей, в которой отмечались небезопасные условия, оказалась защита органов зрения. Особенно актуальна она оказалась для сварщиков и монтажников.

Мы запустили на проекте кампанию «Защита органов зрения». При этом мы применили особый подход. Мы привлекли к участию людей, которые знают на своем опыте, как важна защита органов зрения. Были приглашены два члена Всероссийского общества слепых: инвалиды по зрению в результате производственных происшествий. Их готовность поделиться своими историями и призвать нас всех соблюдать правила техники безопасности стала эффективным посланием и произвела сильнейшее воздействие на слушателей. На основании проведенных семинаров был записан учебный DVD-диск для распространения на удаленных объектах.

На конец первого полугодия 2014 года нами отработано свыше 10 млн человеко-часов без травм и происшествий – мы гордимся таким результатом и не останавливаемся на достигнутом. ■

Строительство среди скал

РЕЗЕРВУАРНЫЙ ПАРК МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА НАХОДИТСЯ В ГОРАХ В 9 КМ ОТ БЕРЕГОВЫХ СООРУЖЕНИЙ.

СО ВСЕЙ РОССИИ

«Эр-пэ», как его еще коротко называют специалисты, расположен в стороне от населенных пунктов, совершенно не виден из-за сопков, и узнать о его существовании, проезжая мимо, можно только по автомобильным указателям: вот поворот на Абрау-Дюрсо, вот – на Озереевку, а вот он – съезд к Резервуарному парку. Практически не петляя, круто наверх уходит дорога, по которой мы доезжаем до контрольно-пропускного пункта. Переодеваемся в спецодежду и защитную экипировку, включая каску, очки, спецжилет и спецбуву с металлической защитой носка, и в сопровождении заместителя руководителя проекта ЗАО «Коксохиммонтаж» Владимира Хартонюка оказываемся непосредственно на стройплощадке.

Судя по автомобильным номерам на парковке перед строительным городком, Резервуарный парк КТК сооружает вся Россия. Сам Владимир Хартонюк, опытный специалист, за плечами которого не один подобный объект, прибыл в Новороссийск из Находки. Там,

на берегу Тихого океана, он строил дальневосточный терминал ОАО «АК «Транснефть» – конечную точку трубопроводной системы Восточная Сибирь – Тихий океан спецморнефтепорт «Козьмино».

НАГЛЯДНОЕ ПОСОБИЕ

Картина перед нашими глазами открылась величественная. На обширной территории около 75 га на нескольких уровнях вертикальной планировки около 2 тыс. рабочих, вооруженных двумя сотнями единиц техники, строят шесть резервуаров-стотысячников, трансформаторную подстанцию, насосную пожаротушения, пожарное депо, базу производственного обслуживания, системы молниезащиты и другие объекты.

Поскольку сооружение резервуаров ведется в два этапа, емкости находятся в разной степени готовности – не стройка, а наглядное пособие по строительству резервуарного парка! Если резервуар № 8 (мы посетили стройплощадку во второй половине июля 2014 года) уже был даже покрашен и в покраске



Владимир Хартонюк

находились резервуары № 4 и 6, то резервуары второго этапа (№ 7, 9 и 10) еще только поднимались с нулевого уровня. Два пояса были сварены на резервуаре № 10, один – на резервуаре № 9. На резервуаре № 7 велось устройство кольцевого фундамента и противодиффузионного экрана.

Объем работ непосредственно по строительству резервуаров лучше всего характеризует такая цифра: на каждой емкости необходимо сварить около 3 тыс. тонн одних только металлоконструкций.

ПРОЧНЕЕ БЕТОНА

Впечатляют объемы земельных работ. Строители разработали около 2,5 млн м³ грунта, а переработали и уложили еще около 2 млн м³. Причем в основном это мергель – осадочная тяжелая





Армирование фундамента резервуара

камнеподобная порода. Она даже плотнее бетона.

– Если в кубометре бетона 2,5 тонны, то в мергеле – уже 2,8 тонн, – рассказывает Хартонюк. – Он тяжелый, вязкий, трудно рыхлится.

При разработке грунта на месте резервуара № 7 – только там и позволяло пространство стройплощадки – ЗАО «Коксохиммонтаж» развернуло специальный горный комбайн. Мощная машина ударными темпами рыхлила скальную породу, превращала в щебень и грузила ее в самосвал. Это позволило высвободить множество гидромолотов, дробильных комплексов и экскаваторов. В общей сложности комбайн

переработал около 100 тыс. м³ грунта.

– На сегодня земельные работы по первому этапу расширения Резервуарного парка закончены практически полностью, – продолжает Хартонюк. – Осталась только обратная засыпка трубопроводов и благоустройство.

«ВЫПОЛНИМ В СРОК!»

Другая сложная задача – прокладка внутриплощадочных сетей. Всего их на объектах Проекта расширения в Резервуарном парке прокладывается около 500 км! Кабели пересекают действующие коммуникации и технологические трубопроводы, поэтому строителям

приходится работать со всеми мерами предосторожности, вручную шурфовать, без использования средств даже малой механизации. Дополнительной проблемой подрядчиков оказалось и то, что при первоначальном строительстве Резервуарного парка места врезок не вывели за территорию, оставив под существующими сетями, что потребовало дополнительных мероприятий для обеспечения их безопасности.

Для оперативного преодоления этих и иных проблем был создан Штаб строительства КТК, который, обладая значительными полномочиями, успешно сводит к минимуму бюрократические проволочки.

– Раньше на самый простой вопрос ответа приходилось ждать по 10 дней, и это здорово нас сдерживало, – говорит Хартонюк. – Сейчас же все решения принимаются заметно быстрее, без бумажной волокиты.

За три года строители выполнили в Резервуарном парке Морского терминала КТК около 70 % работ. Оставшиеся 30 % им предстоит завершить за год – задача сложная, но вполне выполнимая. Проект расширения, несомненно, вышел пусть на длинную, но уже финишную прямую.

– Конечно, все выполним в срок. «Коксохиммонтаж» еще никогда никого не подводил, – заверил нас на прощание Хартонюк. ■

Павел Кретов

Александр Соловьев:

«Область улучшения бесконечна»

«ВЫ ВПЕРВЫЕ НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ? НЕТ?.. ВСЕ РАВНО ВАМ СНАЧАЛА – К СОЛОВЬЕВУ НА ИНСТРУКТАЖ!» – ТАКИМИ СЛОВАМИ ВСТРЕТИЛИ ПРЕСС-СЛУЖБУ НА ЭТОМ «СТРОГОМ» ОБЪЕКТЕ КТК. ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО МИНУТ МЫ УЖЕ БЕСЕДОВАЛИ С АЛЕКСАНДРОМ ВАСИЛЬЕВИЧЕМ – ВЕДУЩИМ ИНЖЕНЕРОМ ПО ОХРАНЕ ЗДОРОВЬЯ, ТЕХНИКЕ БЕЗОПАСНОСТИ И ОХРАНЕ ОКРУЖАЮЩЕЙ СРЕДЫ.

Встреча с этим специалистом была предопределена и тематическим планом номера корпоративного издания «Панорама КТК». Ведь без освещения курируемого Александром Соловьевым направления деятельности наш рассказ о Морском терминале был бы неполным. Ни на береговых сооружениях, ни на площадках строительства и эксплуатации Резервуарного парка невозможна никакая деятельность без специального разрешения специалистов по технике безопасности, вся работа здесь идет под неусыпным контролем с их стороны.

– О круге Ваших обязанностей можно судить из названия должности.

А что на деле представляет ваша работа? – интересуемся у Александра.

– В двух словах не расскажешь... – отвечает он. – Осуществляем контроль за безопасным проведением работ подрядчиками и в рамках Проекта расширения, и в рамках технического обслуживания – допуски, рассмотрение рисков, определение необходимости применения средств защиты и т. д. С этого начинается каждое утро.

Второе направление – это контроль за состоянием рабочих мест сотрудников Компании, в чем нам помогает работающая на подряде лаборатория, которая проводит по

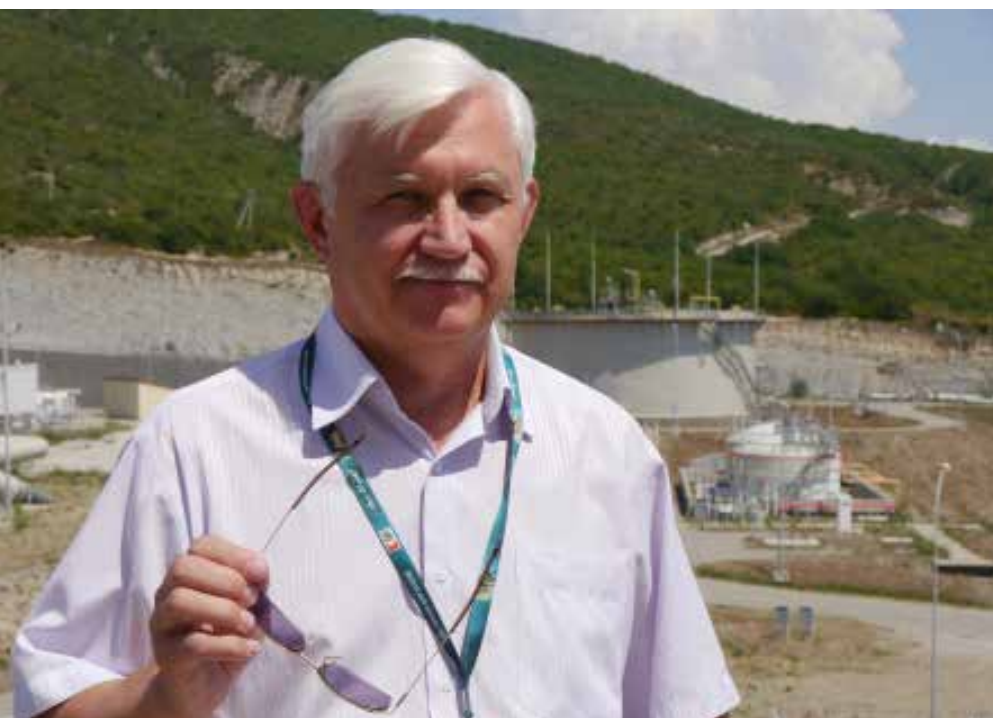
нашим заявкам необходимые замеры и анализы, – продолжает собеседник. – Раньше это называлось аттестацией рабочих мест, сейчас – специальной оценкой условий труда. Освещенность, микроклимат, потенциальная травмоопасность... Иногда к нам обращаются сами сотрудники, если их что-то не устраивает на рабочем месте, и мы разбираемся, что не так. Если есть какое-то отклонение от норм, инициируем приведение рабочих мест в должное состояние.

– С какими проблемами удалось таким образом справиться?

– Приведу свежий пример. Несколько сотрудников, работающих в главном корпусе, пожаловались на возникающую головную боль. По первому же сигналу мы вызвали лабораторию, замеры магнитные поля и обнаружили причину: за стеной проходят кабели, создающие промышленную частоту. Людей из кабинета оперативно перевели на безопасные рабочие места. В настоящее время проводится закупка материалов для экранирования кабельных линий.

Александр Соловьев, проработавший на Морском терминале уже девять лет, с уверенностью отмечает постоянное улучшение условий труда на предприятии.

– Административное здание № 2, где мы сейчас с вами беседуем, построили лет шесть назад. До этого у нас был временный, оставшийся



от строителей одноэтажный офис, – вспоминает он. – Это было пожароопасное здание, выполненное из деревянных конструкций. С переездом в новый офис наши сотрудники получили прекрасные рабочие места, для меня как специалиста по охране труда это значимое событие. Современные здания Морского терминала абсолютно безопасны во всех отношениях, они рассчитаны на землетрясение в 9 баллов – таково требование к строительству зданий в этом сейсмоопасном районе.

До прихода в Консорциум Александр трудился в Нижневартовской «дочке» крупной нефтедобывающей компании, где участвовал в процессе капитального ремонта скважин. Там приходилось встречаться с нефтью, как говорится, лицом к лицу.

Александр Соловьев, проработавший на Морском терминале уже девять лет, отмечает постоянное улучшение условий труда на предприятии

– В КТК мы нефти не видим, лишь по цифрам на счетчиках прослеживаем, как она перетекает в танкеры, – отмечает он. – В плане экологической безопасности Морской терминал безупречен. Все оборудование здесь прошло испытания, в РП предусмотрены бетонные каре резервуаров. И по береговым сооружениям проект чрезвычайно продуманный, компактный. Приезжают к нам представители Госпожнадзора, Ростехнадзора, Роспотребнадзора, Росрыболовства и других контролирующих органов и говорят: «Такой объект еще поискать, к вам надо экскурсии водить!» Подобная оценка – результат сложившегося в Компании системного подхода к вопросам промышленной безопасности. Это лучший показатель командной работы специалистов Морского терминала и коллег из Московского офиса.



На предприятии действует Положение об организации и осуществлении производственного контроля, где подробно прописаны процедуры контроля за выполнением работ, состоянием рабочих мест, промышленной безопасностью, предусмотрен ежедневный осмотр участков проведения работ, определены правила

Одной из основных задач специалисты Морского терминала считают реализацию Проекта расширения – увеличение объема Резервуарного парка и максимальное сокращение сроков строительства, при условии безопасного проведения работ. Этой задаче посвящены регулярные пятничные совещания с участием представителей «Шеврона» и строительного подрядчика, заместителя регионального менеджера, менеджера по техническому обслуживанию и специалистов по ОЗ, ТБ и ООС.

– Любой контроль – это выявление недостатков и неизбежные замечания в адрес конкретных сотрудников. С непониманием, неприятием в коллективе приходится сталкиваться? – интересуемся на прощание у Соловьева.

– Когда, увидев отступления от нормативов, мы что-то подсказываем для улучшения механикам, электрикам, все абсолютно нормально воспринимают это и адекватно реагируют, – ответил он. – Не бывает такого, чтоб кто-то отмахнулся: «Я производством занимаюсь, не до вас!» Область улучшения бесконечна. Достигнув одного уровня, мы идем вглубь процессов и видим уже другие цели, это нормально. От крупных проблем – к более мелким и, на первый взгляд, менее существенным. Но специалисты знают: в нефтепроводном транспорте мелочей нет. ■

Екатерина Суворова



Аксиома экологического благополучия

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК (МТ) – ОДИН ИЗ ПЯТИ КРУПНЫХ ТЕРМИНАЛОВ, ОСУЩЕСТВЛЯЮЩИХ ПЕРЕВАЛКУ НЕФТИ И НЕФТЕПРОДУКТОВ НА ТАНКЕРЫ В ПОРТУ НОВОРОССИЙСК. ЕГО ВЫСОКАЯ ЭКОЛОГИЧЕСКАЯ ЭФФЕКТИВНОСТЬ БЫЛА ЗАЛОЖЕНА ЕЩЕ НА СТАДИИ ПРОЕКТИРОВАНИЯ И СТРОИТЕЛЬСТВА ОБЪЕКТОВ МТ.

ВЗЯЛИ НА ВООРУЖЕНИЕ

Для того чтобы исключить выход нефтяных паров в атмосферу, резервуары для хранения сырой нефти здесь оборудовали специально разработанными

Изначально энергообеспечение МТ было автономным. При этом в электрогенераторных установках использовались турбины с устройством подавления процессов образования продуктов сгорания топлива, что сокраща-

и выхлопы турбогенераторов свести к нулю, переведя объект на внешнее электроснабжение. В 2012 году за счет собственных средств КТК построил электроподстанцию «Нефтеналивная» к сети ВЛ «Кирилловская- Солнечная», а турбогенераторы остались служить в качестве резервных источников электроэнергии. В результате в 2013-м валовый годовой выброс от источников МТ снизился в 2,5 раза!

Консорциум демонстрирует социальную ответственность не посредством слов, а реальными делами. Ведя масштабное строительство в рамках Проекта расширения и наращивая объемы перевалки нефти, он реализует один из основных своих приоритетов – снижает антропогенное воздействие на окружающую среду

ВОЗМОЖНО, НО НЕЦЕЛЕСООБРАЗНО

плавающими крышами с жестким вторичным затвором высокой плотности. Организовали вывод всех стоков от оборудования и трубопроводов по системам закрытого дренажа на высокотехнологичные очистные сооружения Морского терминала. Взяли на вооружение максимально безопасный способ погрузки танкеров – с выносных причальных устройств, расположенных далеко в море.

ло вредные выбросы в 4 раза. Тем не менее, турбогенераторы давали до 80 % валового объема выбросов в атмосферу. Термин «валовый объем» в этом случае звучит чересчур громко, с учетом того, что оставшиеся 20 % – это показатель, отражающий сведенное к минимуму влияние на атмосферный воздух процессов транспортировки, хранения и перевалки нефти. Однако на Морском терминале решили

На вопрос, возможно ли дальнейшее уменьшение воздействия предприятия на атмосферный воздух, инженер-эколог Морского терминала Лилия Фляум отвечает:

– Да, но только одним способом, который совершенно нецелесообразен ни экономически, ни с точки зрения защиты окружающей среды: снижением производительности погрузки

танкеров, т. е. за счет снижения эффективности производства. Но какой смысл это делать, если даже при работе с максимальной производительностью у нас нет

фракции углеводородов рассеиваются, практически не достигая его. Для ВПУ даже не предусмотрено установление санитарно-защитной зоны, поскольку максимум для

Получив однажды официальное подтверждение соответствия своей деятельности международному стандарту ISO-14001, Консорциум ежедневно на практике подтверждает эффективность управления собственной экологической результативностью и улучшает экологическую культуру производства

случаев превышения гигиенических нормативов качества атмосферного воздуха ни на границе установленной санитарно-защитной зоны, ни, тем более, в районах ближайшего к МТ жилого сектора, расположенного далее – за границей, установленной СЗЗ.

Снижать выбросы постоянно – не самоцель, – считает эколог. – Это необходимо делать тогда, когда выбросы превышают гигиенические нормативы загрязняющих веществ, установленные в РФ для жилых зон. Для этого оперируют нормой в 1 ПДК. Это концентрация веществ, установленная санитарными правилами, при которой человек, проживая постоянно на данной территории, может оставаться совершенно здоровым. а мы не достигаем даже 0,8 ПДК. Поэтому снижение производительности погрузки в танкеры ради дополнительного уменьшения выбросов – это нецелесообразно и нелогично. Тем более что эти операции погрузки нефти в танкеры совершается в 5-километровом удалении от берега, и легкие

такой зоны (для мест перегрузки нефти) – это 1 км. К слову, санитарно-защитная зона – это то расстояние от предприятия до жилья, которое должно обеспечить выполнение гигиенических нормативов, установленных для жилых зон. Для Резервуарного парка она составляет 500 м, для береговых сооружений – 250.

Тем не менее, для того чтобы не создавать дискомфорта людям, живущим близ Морского терминала и приезжающим в эти места на отдых, специалисты КТК рассчитали направление и скорость ветра, при котором запах от перетекающей по трубопроводу в танкеры нефти может достичь берега. Если такая вероятность просматривается, КТК все же снижает производительность погрузки танкеров.

За пять дней командировки мы с коллегой побывали на всех объектах Морского терминала, включая Резервуарный парк и береговые сооружения. Даже выходили на буксире в море, где наблюдали за погрузкой танке-



Лилия Фляум

ра-гиганта с разрешенного безопасного расстояния в 1 км и ни разу не ощутили запаха нефти.

Экологическое благополучие, сопровождающее деятельность предприятия, складывается не само собой. В КТК разработана и реализуется обширная Программа производственного экологического контроля.

Как нам рассказали, безопасное для окружающей среды функционирование системы КТК обеспечивает уникальная система автоматического отслеживания всех технологических процессов транспортировки по трубопроводам и погрузки нефти в танкеры, которая способна обеспечить оперативное обнаружение утечек и экстренное реагирование на них. Как известно, за все время работы Морского терминала подобных ЧП допущено не было. Не должно быть их и впредь, – уверены здешние специалисты, делающие все от них зависящее для надежной эксплуатации объектов МТ. ►



Строительство Резервуарного парка ведется с учетом всех экологических норм



В окрестностях Морского терминала прекрасно растут виноградники



Дельфины – истинные хозяева акватории Морского терминала

СТОЛОВАЯ ДЛЯ ДЕЛЬФИНОВ

Акватория нефтяного терминала – настоящий рай для дельфинов. Здесь они чувствуют себя в полной безопасности. Дельфины стаи сопровождают суда и порой на радость людям устраивают настоящие шоу, высоко выпрыгивая из воды. Чем так привлекает этих умных животных нефтепорт? Дело в том, что объект строго охраняется, и в акваторию запрещен доступ посторонних судов, откуда может вестись ловля рыбы, в том числе браконьерскими способами. Поэтому дельфины имеют здесь богатую кормовую базу и чувствуют себя весьма комфортно.

Комфортно и людям на берегу: земля под жилую застройку близ Морского терминала КТК, пожалуй, самая дорогая во всей округе, желающих поселиться здесь все больше. Недалеко от места работы живут и многие сотрудники МТ, а кто-то даже построил в ближайшем к береговым сооружениям поселке Южная Озереевка (всего-то 1,5 км) собственный дом. Вот счастливики, до работы добираться за считанные минуты, а еще – горы, чистое море и свежий воздух. О таком наборе благ мы, жители больших городов, не можем даже мечтать. ■

Екатерина Суворова

На лоне природы

СРЕДИ СОТРУДНИКОВ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА, КОТОРЫЕ ОБЗАВЕЛИСЬ СВОИМИ ДОМАМИ РЯДОМ С МЕСТОМ РАБОТЫ, СОТРУДНИКИ ОТДЕЛА ТЕХНОЛОГИЙ ГЦУ – РУКОВОДИТЕЛЬ ПО СВЯЗИ КОНСТАНТИН САВЧЕНКО И СТАРШИЙ ИНЖЕНЕР ПО СКАДА САНАЛ ЧИМКИНОВ.

В Новороссийск Константин Савченко переехал вместе с женой и двумя сыновьями в 2001 году, в связи с завершением строительства нефтепровода КТК и началом работы в ГЦУ на Морском терминале.

Через некоторое время супруги Савченко поняли, что ради здоровья детей было бы хорошо перебраться в экологически благополучную Южную Озереевку. И построили там собственный дом.

Вскоре семья справила новоселье в жилом массиве близ Морского терминала.

Жизнь на лоне природы – это чистый морской воздух, вдохновляющие пейзажи... Дружная семья Савченко совершает пешие прогулки по горам, ездит по неизведанным лесным тропам на велосипедах, наслаждается пением птиц. А летом, спустившись к берегу Черного моря, они вот уже много лет все вместе наблюдают одну и ту же картину: семейство дельфинов резвится в чистых водах около сооружений Морского терминала.



Константин Савченко с сыновьями

Чимкиновы купили участок в селе Глебовское и построили на нем собственный дом. Сюда их привлекли тихая сельская жизнь с красивым горным пейзажем, близость к месту работы и, конечно же, наличие средней школы, которую теперь посещает старшая дочь.

– Это здорово, что школу в Глебовке активно поддерживает наш Консорциум! – говорит глава семейства Санал Чимкинов. – КТК закупил мебель, компьютерную технику, интерактивные обучающие доски. А на построенном для школьников футбольном поле (лучшем в Новороссийске!) регулярно проводятся футбольные турниры, в которых наша сельская школьная команда постоянно выигрывает призы.

Санал отмечает, что в селе строится много новых домов. Он уверен: после пуска детского сада, который строит КТК, желающих здесь жить станет еще больше!



Дружная семья Чимкиновых

На передовой мирового опыта

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК РАБОТАЕТ ПО ТЕХНОЛОГИИ, КОТОРУЮ ПРИМЕНЯЮТ ВСЕГО ОКОЛО 40 НЕФТЯНЫХ ТЕРМИНАЛОВ В МИРЕ.

ПОГРУЗКА ИЗ-ПОД ВОДЫ

Суда подходят не к причалам нефтепорта, а к выносным причальным устройствам (ВПУ), расположенным в 5 км от берега. Последние представляют собой плавающие буи, прикрепленные к морскому дну при помощи многотонных самозасасывающихся якорей. Танкер швартуется к ВПУ и посредством гибких шлангов подключается к системе нефтепроводов. Во время погрузки танкер свободно вращается вокруг ВПУ под действием ветра и течения.

Буи спроектированы специально для морских условий и рельефа дна региона и способны выдержать самый сильный шторм из случившихся здесь за последние сто лет. Кроме того, применение выносных причальных устройств позволяет максимально облегчить навигацию крупнотоннажных судов, что

снижает угрозу аварий в акватории Морского терминала.

К каждому ВПУ с берега протянут трубопровод диаметром 42 дюйма (около 1000 мм). Стальные подводные артерии завершаются оконечным манифольдом. От него гибкие шланги ведут к ВПУ, а оттуда две линии присоединяются непосредственно к танкеру. Похожие выносные причальные устройства используются в нефтегазаваях в Северной Европе, в Западной Африке, в Мексиканском и Персидском заливах.

Специалисты отмечают: в мире мало терминалов, которые могли бы конкурировать с КТК в технической оснащенности и в организации работы.

– Недаром успехи нашего терминала отмечены первыми призами международных конкурсов. Мы действительно впереди по уровню современных технологий,



Заместитель регионального менеджера по морским операциям МТ Игорь Флоровский

являемся носителями самого передового опыта, – говорит заместитель регионального менеджера по морским операциям МТ Игорь Флоровский.

Игорь Витальевич знает, о чем говорит. С капитанского мостика крупнотоннажного танкера он повидал терминалы во многих странах, работающие по самым разным технологиям, и прекрасно понимает весь процесс, как в порту, так и на экспортном судне. А значит, может говорить на одном языке с капитанами и оперативно решать любые вопросы во время обработки танкеров. »

Прибытие ВПУ-3 в Новороссийск. 2012 год



ХОРОШО ОТЛАЖЕННЫЙ МЕХАНИЗМ

С февраля 2014 года, после ввода в эксплуатацию ВПУ-3, береговые сооружения Морского терминала приобрели ту самую конфигурацию, при которой они могут обеспечивать перевалку сырья до 70 млн т в год. Уже сегодня, в связи с увеличением объемов перекачки, коммерческий департамент КТК при формировании графиков погрузки назначает обработку двух танкеров в день.

Возможно, работники Морского терминала в чем-то счастливее других – они наблюдают результаты своего труда не только по диаграммам на мониторах компьютеров и колеблющимся стрелкам манометров, но и по отходящим от выносных причальных устройств танкерам.

Впрочем, Игорь Витальевич, с которым я поделился этой мыслью, назвал ее обывательской.

– Неспециалисту не видно, какая кропотливая работа проводится опытным, высокопрофессиональным коллективом, для того чтобы терминал функционировал как хорошо отлаженный механизм, и как много предварительных операций выполняется для безопасной погрузки судов, – пояснил он.

Персонал проводит дошвартовые и еженедельные проверки оборудования. Каждое лето грузовая система ВПУ промывается с помощью специально зафрахтованного танкера с морской водой. Срок службы подводных и плавучих шлангов от 2 до 6 лет, потом они подлежат обязательной замене. Операция эта чрезвычайно трудоемкая, ведь каждая секция шлангов весит около 5 т.

Свои особенности на глубине 60 м имеет работа водолаза. Погружения осуществляются в специальном колоколе, а дыхательная смесь подается с помощью специального ка-



На 60-метровую глубину водолаз погружается в специальном колоколе

беля. Пока коллега работает на дне, другой водолаз находится в режиме stand by – он полностью экипирован для немедленного спуска на случай нештатной ситуации. Другие члены команды – на подстраховке.

ПО МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ

На дне водолаз может работать не более 30 минут. Затем еще полтора часа, с остановками для декомпрессии, займет путь наверх. Кстати, все водолазные операции производятся в КТК сразу по двум стандартам – международным, действующим по всему миру, и требованиям Российской водолазной службы.

– В 2014 году, например, для техобслуживания ВПУ-2 был отведен период в 55 дней. Но это в идеале. Всегда приходится делать поправку на погоду. В этом году она нам не слишком благоприятствовала, и мы надеемся уложиться за 70 дней, – продолжает Флоровский.

На задержки в работе водолазов влияют такие факторы, как вы-

сота волны – она не должна быть выше 1,5 м, скорость течения – не более 1,5 узлов и т. д.

Раз в год проводится наружное обследование подводных трубопроводов. Эту работу выполняет подрядчик – АНО НИЦ «Динамика береговой зоны моря» – с помощью управляемого глубоководного аппарата. Специалисты определяют положение трубы на грунте, наличие промывов, нарушений бетонного слоя и, если необходимо, дают рекомендации для дополнительных водолазных работ.

Работа Морского терминала КТК построена в полном соответствии с требованиями международной организации IMO (International Maritime Organization). Сотрудники Консорциума и его подрядных организаций при проведении производственных операций строго соблюдают требования регламентов IMO, в том числе такого документа, как International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals, который регулирует все технологические процессы и меры безопасности во время погрузки нефтеналивных судов.

СПЕЦИАЛИСТЫ ПО ШВАРТОВКЕ СУДОВ

Подготовка к безопасной погрузке танкера начинается задолго до его подхода к терминалу. Сначала рассматривается запрос от грузоотправителя на номинацию того или иного судна на окно погрузки. Прежде чем дать ответ, специалисты изучают историю танкера и его технических возможностей на предмет соответствия требованиям международных организаций и нефтяных компаний. После завершения этих формальностей танкер считается «предварительно подтвержденным» и может брать курс на Новороссийск.

Однако это только первый этап проверки судна. Прежде чем получить разрешение войти в 670-й район (район эксплуатационной ответственности Морского терминала КТК), на борт прибывает специалист по швартовке судов (mooring master). В соответствии со специальным чек-листом, он проводит окончательную проверку судна: изучает наличие всех необходимых документов и сертификатов, осуществляет визуальный контроль. Убедившись, что все в порядке, специалист по швартовке докладывает диспетчеру

о готовности и получает от него команду на подход к ВПУ. Вот теперь все формальности соблюдены – можно приступать к швартовке и последующей погрузке!

Кстати, о работе специалистов по швартовке. Их деятельность также постоянно совершенствуется, они получают на вооружение новое оборудование. Сегодня они пользуются системами спутникового ориентирования для контроля дистанции подхода к причалу. А вскоре к ним поступят специальные ударо- и влагозащищенные компьютеры, на которые будет выведена вся необходимая информация с датчиков ВПУ и из системы SCADA – о скорости погрузки, количестве отгруженной нефти и т. д.

Для обслуживания морских объектов КТК в районе терминала базируется флот подрядной организации «Ламналко», состоящий из 11 судов. Самое крупное из них – мощный буксир «Ламналко Чайка» водоизмещением 1020 т. Это судно построено специально для проекта КТК и не имеет аналогов. Оно оснащено водолазным комплексом, позволяющим работать

на глубине до 100 м, системой лебедок, позволяющей осуществлять техническое обслуживание ВПУ. Кроме того, судно обладает целым арсеналом средств для действий в чрезвычайной ситуации: системой пожаротушения, нефтесборщиками и боновыми заграждениями.

За все время эксплуатации КТК не допущено ни одной чрезвычайной ситуации, поэтому свое аварийное оборудование экипаж буксира применяет только во время учений, в обычное же время работает в спокойном штатном режиме. Разве что несколько лет назад, откликнувшись на призыв о помощи, «Ламналко Чайка» отбуксировала к берегу терпящую бедствие яхту-катамаран, когда у участницы проходившей неподалеку регаты сломалась мачта.

– В связи с увеличением объемов перекачки флот «Ламналко» скоро пополнится четвертым буксиром. Сейчас он строится по индивидуальному проекту и на терминал прибудет в мае 2015 года, – завершает рассказ Игорь Флоровский. ■

Павел Кретов



Техобслуживание выносного причального устройства



Мощь и красота

ОНИ КОМПАКТНЫ И ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫ. БЕЛОСНЕЖНЫЕ КОНТУРЫ ИХ ТРУБОПРОВОДОВ ПОДЧЕРКИВАЮТ БЕЗУПРЕЧНУЮ СИНЕВУ МОРЯ. КОНЕЧНО ЖЕ, РЕЧЬ ИДЕТ О БЕРЕГОВЫХ СООРУЖЕНИЯХ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА. ЗДЕСЬ, ПРАВДА, ОЧЕНЬ КРАСИВО! МЕСТНЫЙ ПЕРСОНАЛ К ЭТОЙ КРАСОТЕ ПРИВЫК И НАСТРОЕН НЕ СТОЛЬ ЛИРИЧНО. ГЛАВНОЕ ДЛЯ СПЕЦИАЛИСТОВ – ОБЕСПЕЧИТЬ НАДЕЖНОЕ И БЕЗОПАСНОЕ ФУНКЦИОНИРОВАНИЕ ВСЕГО КОМПЛЕКСА.

В АВТОМАТИЧЕСКОМ РЕЖИМЕ

На береговых сооружениях первым делом нам рассказали о технических решениях, благодаря которым обеспечивается безопасность производственного процесса и самого объекта. В частности, это автоматическая система пожаротушения. Под землей проложена гидравлическая замкнутая сеть, состоящая из трубопроводов, постоянное давление в пожколье – 13,4 кг.

– Для поддержания проектного давления в системе пожарного водоснабжения используются жокейные насосы, – объясняет нам в насосной пожаротушения оператор технологических установок Денис Асташкин, – На тот случай, когда жокейные

насосы не справляются с задачей по поддержанию давления в сети, предусмотрены два вспомогательных и два главных основных насоса. Система пожаротушения Морского терминала функционирует в автоматическом режиме. При срабатывании системы пожарообнаружения поступит сигнал о пожаре, и любой очаг возгорания будет немедленно ликвидирован с использованием ручных, мобильных или стационарных средств пожаротушения.

На Морском терминале берегут чрезвычайно ценный природный ресурс планеты – пресную воду. Запас воды для системы пожаротушения формируется из атмосферных осадков. Вся небесная влага, которая собирается с производственных площадок



Денис Асташкин

оборудования, проходит очистку и пополняет противопожарный запас.

ПОРЯДОК – ДЛЯ ВСЕХ!

Заметив, что сопровождающие нас сотрудники терминала постоянно носят с собой противогазы, не могли не задать им вопрос: для чего это нужно при существующем уровне безопасности?

– Да, здесь безопасно, и тревоги у нас исключительно учебные, – согласился оператор нефтепродуктоперекачивающей станции Иван Спицын. – Но существует требование иметь при себе данное средство защиты, и каждый должен его выполнять.

– А неукоснительное исполнение всех требований и регламентов – это часть установленного на объекте строгого порядка, который и является основным условием безопасности, – подхватывает мысль коллеги Денис Асташкин.

ТРУДОЛЮБИЕ ПЛЮС ВЕЗЕНИЕ

Денис считает себя здесь самым «богатым», так как в его ведении находятся все оборудование, функционирующие на терми-

нале, кроме задействованного в непосредственной перекачке нефти. А это, не много не мало, установки, обеспечивающие жизнеобеспечение всего объекта – подготовку питьевой воды и очистку стоков, работу систем кондиционирования, пожаротушения, хранения и распределения дизельного топлива... Молодой человек увлеченно рассказывал о них, было видно, что он нашел себя в профессии. И мы задали вопрос о нем самом.

Денис работает на Морском терминале не так давно. Считает, для того чтобы попасть в этот коллектив, требуется трудолюбие и доля везения. Молодому жителю Новороссийска действительно повезло, когда в Морской академии, где он заканчивал учебу, появились сотрудники Морского терминала КТК.

– Посмотрели дипломы, я оказался в числе тех, кто подошел для предприятия, – рассказывает он. – Здесь мне назначили наставника, который ввел меня в курс дела. 14 рабочих смен стажировался с разными специалистами, изучал теорию, сдавал экзамены. И могу сказать, эта работа мне нравится!



Иван Спицын

– То, чему обучали в вузе и сегодняшняя практика сильно различаются?

– Я изучал похожее оборудование – дизельные приводы, насосы, трубопроводы... Тут есть, конечно, свои особенности, но уже во всем разобрался.

– Не жалеешь, что не ушел в плавание, как мечталось?

– А море – вот оно, рядом. Продолжаю заниматься в яхтклубе при Морской академии, ходим под парусами... »



ПО НАРАСТАЮЩЕЙ

Все объекты Морского терминала работают как единый «организм». Нефтяник с многолетним стажем Владимир Дмитриев, исполняющий обязанности менеджера по техническому обслуживанию Морского терминала и отвечающий за техобслуживание Резервуарного парка и береговых сооружений, нарисовал нам картину «жизни» МТ:

– Резервуарный парк на сегодняшний день имеет 4 резервуара с плавающими крышами для хранения сырой нефти. Они установлены на высоте – 252 м выше уровня моря, рабочая емкость каждого составляет 100 000 м³. Под воздействием силы тяжести нефть подается из Резервуарного парка по нефтеналивному трубопроводу диаметром 56 дюймов на береговые сооружения. Через станцию ре-

дуцирования поток направляется на узлы коммерческого учета нефти, и далее по подводным трубопроводам (диаметром 42 дюйма) нефть поступает на танкер через выносные причальные устройства – ВПУ. Благодаря пуску в рамках Проекта расширения третьего ВПУ, теперь погрузка может осуществляться одновременно по двум ВПУ, с производительностью 12700 м³ в час на каждое ВПУ.

Вот такая мощь заложена в этом внешне компактном объекте, каким являются Береговые сооружения Морского терминала КТК. И эта мощь растет в ходе реализации Проекта расширения.

Объем транспортировки в настоящее время составляет около 33-35 млн. тонн нефти в год – после завершения Проекта расширения он увеличится до 67 млн. тонн в год, – напомнил,



Владимир Дмитриев

завершая разговор, Владимир Дмитриев. ■

Екатерина Суворова



Морской терминал КТК обладает мощной автоматизированной противопожарной системой



Первая среди лучших

НИ РУКОВОДИТЕЛИ, НИ РЯДОВЫЕ СОТРУДНИКИ КТК НЕ СОМНЕВАЮТСЯ: НАШ КОЛЛЕКТИВ ОДИН ИЗ СИЛЬНЕЙШИХ В НЕФТЕПРОВОДНОЙ ОТРАСЛИ. И ВСЕ ЖЕ ПРИЯТНО, КОГДА ЭТО МНЕНИЕ РАЗДЕЛЯЮТ ТАКЖЕ И ЗАРУБЕЖНЫЕ ПАРТНЕРЫ.



В ходе соревнований наша конкурсантка получила небольшое преимущество над соперницами уже после выполнения практических заданий. Затем важно было не упустить его на этапе проверки теоретических знаний. Безошибочно ответив на все вопросы, Фанира Ахметзянова заслуженно заняла первую строчку в судейских протоколах.

– Является ли успех нашей участницы показателем общего высокого профессионального уровня лаборантов КТК? Безусловно! – уверен главный метролог ЗАО «КТК-Р» Виталий Павлов. – Я бы даже добавил – это результат системного подхода: мы проводим межлабораторные сравнительные испытания среди регионов Консорциума, выступаем в качестве постоянных участников межлабораторных сравнительных испытаний в России. Об уровне квалификации наших специалистов сам за себя говорит такой факт: свыше 90 % наших сотрудников имеют высшее образование и регулярно проходят обучение на курсах повышения квалификации. ■

*Павел Кретов
Фото предоставлены
ООО «ТрансПресс»*

В августе 2014 года на международном конкурсе «Лучший по профессии», проходившем на ЛПДС «Мозырь» в Белоруссии, золотую медаль завоевала техник-лаборант Морского терминала КТК Фанира Ахметзянова.

В профессиональных соревнованиях принимали участие пять крупнейших в Евразии нефтетранспортных организаций: ОАО «АК «Транснефть», АО «КазТрансОйл», ПАО «Укртрансгаз», ОАО «Гомельтранснефть Дружба» и ЗАО «КТК-Р». Традиционно каждое предприятие отбирает для конкурса самых лучших своих специалистов, которые усиленно готовятся

к соревнованиям – изучают нормативные документы, расширяют теоретические знания и оттачивают практические навыки. И хотя лаборантка Морского терминала КТК впервые принимала участие в подобных соревнованиях, она не спавала перед соперницами.

– Спасибо организаторам из ОАО «Гомельтранснефть Дружба»! Профессиональные соревнования прошли в такой теплой обстановке, что дружбы между нами было, пожалуй, больше, чем конкуренции. Казалось, что мы скорее коллеги из одной лаборатории, а не представители разных государств, – делилась впечатлениями Фанира.

Для юных глебовчан

ПРОКЛАДЫВАЯ НА РУБЕЖЕ XIX-XX ВЕКОВ ТРАНССИБИРСКУЮ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ МАГИСТРАЛЬ, СТРОИТЕЛИ СООРУЖАЛИ ТАКЖЕ МОСТЫ И ДОРОГИ, ЛИНИИ СВЯЗИ И ЭНЕРГОСНАБЖЕНИЯ, БОЛЬНИЦЫ И ХРАМЫ, УЧИЛИЩА И ШКОЛЫ... СЕГОДНЯ, СТОЛЕТИЕ СПУСТЯ, ЭТИ СЛАВНЫЕ ТРАДИЦИИ ПРОДОЛЖАЮТ РАБОТНИКИ ДРУГОГО ВАЖНОГО ИНФРАСТРУКТУРНОГО ПРОЕКТА – КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА.

Жители соседних с Морским терминалом КТК поселков уже и не сразу вспомнят, что каких-то 15 лет назад к их домам и дачам вела только узкая грунтовка. Многие блага цивилизации к их жилищам подвели именно нефтепроводчики. И сегодня эта планомерная и масштабная благотворительная работа продолжается...

ПЕДАГОГИКА В РЕЖИМЕ СКАЙПА

В общеобразовательной школе (МБОУ ООШ) № 31 села Глебовское тепло встретили корреспондентов «Панорамы КТК». О том, что эта школа имеет тесные связи с международным Консорциумом, или, выражаясь термином советских лет, является подшефной, понятно с первых шагов по ее территории. Вот – табличка со знакомым логотипом у входа, вот – большой и красочный стенд, рассказывающий о деятельности трубопроводной компании.

– Консорциум сделал для нас действительно много, – благодарит директор школы Анжелика Калинобродская. – Классы оснащены современным компьютерным оборудованием, интерактивными досками, кондиционерами, приобретена новая мебель.

В 2013 году на благотворительные средства КТК в школе оснастили кабинет дистанционного обучения. Он предназначен для работы с детьми-инвалидами, имеющими ограниченные возможности по зрению и слуху, а также со школьниками, пропускающими занятия по болезни.

– Раньше наши учителя ездили к таким ученикам на дом. Теперь появилась дополнительная возможность поддерживать педагогический процесс и через Интернет – с помощью сайта школы, в режиме скайпа, – продолжает она.

ШКОЛА ЮНЕСКО

Когда в рамках внедрения в России новых государственных образовательных стандартов появилась такая форма обучения, как проектная деятельность, требующая от учеников развитых навыков самостоятельного поиска информации и подготовки презентаций, воспитанники МБОУ ООШ № 31 оказались в ряду самых хорошо подготовленных в Краснодарском крае к этим нововведениям. Еще бы! Все учащиеся давно на «ты» с компьютером – ведь одних только ноутбуков в школу благотворители из КТК передали 25 штук.

Всемирную паутину ученики активно используют и для общения

с друзьями из других стран. Им есть что обсудить с ровесниками: МБОУ ООШ № 31 – член ассоциации школ ЮНЕСКО. Здесь изучают деятельность ООН и ЮНЕСКО, проблемы сохранения культурного и природного наследия, вопросы, связанные с соблюдением прав человека и ребенка.

Без ложной скромности директор отметила, что выдающиеся успехи школьники демонстрируют не только в учебе, но и в спорте. На недавних краевых соревнованиях ребята победили по стритболу и волейболу. Несомненно, грядут хорошие результаты и по мини-футболу – КТК подарил школе прекрасно оборудованную футбольную площадку с искусственным травяным покрытием, сертифицированным Международной федерацией футбола (ФИФА).

ПО УНИКАЛЬНОМУ ПРОЕКТУ

Пожелав педагогам школы новых достижений в деле воспитания подрастающего поколения, корреспонденты направились на строительство объекта Проекта расширения КТК. Читатель, наверное, тут же представит себе насосную станцию, лабораторию или резервуар – и ошибется. Здесь, в селе Глебовском, в рамках социальной программы Проекта расширения Консорциум строит детский сад № 18. Стоимость объекта, включая проектные работы, составляет почти 140 млн руб.

– К строительству детского сада наша компания приступила в сентябре 2013 года, – рассказывает директор ООО «Новошипстрой» Сергей Степанов. – К середине лета 2014 года готовность объекта составляла свыше 50 %. Выполнены инженерные работы по



Ребята из «подшефной» школы с удовольствием позируют со свежим выпуском корпоративного журнала КТК. «И про нас там будет?» – спрашивают они



Сергей Степанов
и Игорь Виноградов



Когда взрослые стараются для детей, у них все получается!

прокладке коммуникаций. На стройке занято около 80 человек.

– Строительство детского сада ведется по уникальному проекту, также выполненному ООО «Новошипстрой» совместно с ЗАО «Новоростражданпроект», – добавляет представитель по связям с региональными и местными органами власти (Группа по вопросам законодательства и нормативных актов, Проект расширения) Игорь Виноградов. – Достаточно сказать, что это будет единственный подобный объект Новороссийска с собственным бассейном. Детсад будет оснащен автономными системами жизнеобеспечения – котельной, способной работать как на газе, так и на жидком топливе, очистными сооружениями.

В августе 2014 года завершили кровельные работы. Крыша – предмет особой гордости строителей, она представляет собой

сложную конструкцию, которая позволяет ей красиво вписаться в окружающий ландшафт.

Параллельно с сооружением здания ведутся работы по благоустройству территории. Строители пообещали сохранить все до единого ценные хвойные деревья, которые здесь растут, а также посадить много новых, разбить газоны и клумбы, проложить дорожки.

Согласно договору с КТК, ООО «Новошипстрой» не только построит, но и оснастит детское учреждение под ключ – мебелью, кухонным, прачечным, гладильным оборудованием, игрушками и инвентарем для детских площадок. В конце года новоселье в детсаду отметят 160 детей. Чтобы их порадовать, подрядчики уже сегодня подбирают место для установки новогодней елки. ■

Павел Кретов

Мечта сбывается

КТО ИЗ НАС НЕ МЕЧТАЛ ОДНАЖДЫ ОТПРАВИТЬСЯ В ПУТЕШЕСТВИЕ НА СОБСТВЕННОРУЧНО ПОСТРОЕННОМ ПЛОТУ? ЧТОБЫ ВЕТЕР В ЛИЦО, РЕЧНАЯ ДАЛЬ ВПЕРЕДИ, РОМАНТИКА, РИСК, ПРИКЛЮЧЕНИЯ... МЕЧТАЛИ, НАВЕРНОЕ, МНОГИЕ, НО РЕШИЛИСЬ ДАЛЕКО НЕ ВСЕ. А ВОТ АЛЕКСАНДР БОРОВСКИЙ РЕШИЛСЯ.

В ГОД ЮБИЛЕЯ

Александр Боровский работает водителем на Морском терминале КТК с 2002 года. В январе этого года он отметил свой 55-летний юбилей, а летом с командой родственников-единомышленников осуществил сплав на плоту по реке Ваге в родной Архангельской области.

– Плот – это мечта детства, – говорит Александр. – Мы и раньше, в юности, сплавлялись на бревнах: двумя досками сбили да и поплыли... Я родом из Вельского района, а это множество деревень, раскинутых по берегу реки Ваги, впадающей в Северную Двину. Учитывая, что Северная Двина впадает в Белое море, теоретически этим летом

мы могли бы передать Белому морю привет от Черного.

За время путешествия, которое длилось 5 дней и 4 ночи, было пройдено около 200 км. Александр говорит, что плыли бы и дальше, но «компаньонов» напугала неожиданно разгулявшаяся стихия. Было действительно страшно – сильная гроза, молнии, сверкающие совсем рядом, а на бесконечной ленте реки – такой одинокий и уязвимый маленький плот с металлической мачтой... Пришлось пристать к берегу. Гроза миновала, но дальнейшее путешествие было решено завершить.

СКОЛЬКО СТОИТ ПЛОТ ПОСТРОИТЬ

Строительство плота оказалось делом сложным, нервным и затратным. Все элементы будущего плота собирались в Новороссийске. Затем сборный груз весом 315 кг самолетом был доставлен в Архангельскую область. Уже на месте все оборудование Александр Боровский вместе с мужем племянницы Виктором переправляли к начальному пункту путешествия, в районный центр Вельск.

– Коллеги тоже помогали, кто делом, кто советами. Я лично очень переживал, что мы оконфузимся, что плот не поплывет. Доски свежие – сырые, очень тяжелые. Как они поведут себя в воде? А еще вещей столько –



Александр Боровский собирает плот

оборудование, мачта, весла, мебель. Самых нас четверо. Выдержит ли? Не придется ли плыть, стоя по колено в воде?

Но переживания оказались напрасными. Плот получился надежным, маневренным. Легко пошел. Правда, отплывающим все равно пришлось понервничать.

– Когда собирали на берегу плот, к нам приехал корреспондент местного телевидения, – делится Александр. – Оказывается, им уже народ сообщил, что на берегу что-то невероятное творится. Узнав, что собираемся сплавляться через 2 часа, журналист попросил до приезда оператора не отправляться. В итоге отплывать пришлось перед объективом видеокамеры.

На вопрос о материальном аспекте «предприятия» Александр ответил, что удовольствие оказалось дорогим, но потраченных денег ему не жаль, ведь «впечатление того стоит». Он «плыл бы, плыл бы и плыл...».

– Красота вокруг, романтика! – объясняет Александр. – Я люблю путешествовать. На природе



Плот готов к отплытию

могу, наверное, в любых условиях выжить.

НАВСТРЕЧУ ПРИКЛЮЧЕНИЯМ

В первый день еще не опытные путешественники усиленно гребли. Когда порядком вымотались, подумали а зачем гребут? Ведь не на скорость же, а ради удовольствия. И поплыли спокойно, иногда лишь корректируя положение плота в фарватере. Обеды готовили (на плоту были все необходимые условия), по сторонам смотрели, любовались красивыми пейзажами, которые постоянно менялись. Вокруг природа потрясающая, деревеньки, тайга... Где-то останавливались рыбу поудить, где-то грибы собрать, «в реке плескались как дети малые».

По словам Александра, сначала очень мешал ветер, из-за чего один населенный пункт проходили 3 часа. К тому же в некоторых местах река была очень извилистая, а берега заросшие, поэтому только в первом часу ночи нашли место,

где смогли пристать на ночлег. Поставили палатку, накачали матрац, улеглись. И несмотря на то, что с собой были теплые вещи, «замерзли сильно». Помимо холодных ночей, путешествие осложняли комары, слепни и оводы. От последних не спасали даже репелленты. Но основная трудность – это мелководье на некоторых участках, из-за чего путешественники четыре раза садились на мель.

– Один раз застряли крепко, под Борвинкой, – вспоминает Александр. – Начали толкать. Сил уже нет. Ну, думаю, не дай бог, нас сейчас песком замочет – останемся здесь монументом торчать. Но собрались, уперлись вчетвером и вытянули.

«ИДИ И ДЕЛАТЬ»

Но несмотря на пережитые трудности, Александр Боровский не собирается останавливаться на достигнутом и обязательно повторит путешествие.

– Только в следующий раз, конечно, маршрут разработаем тщательней. Выберем речку, там

их полно – Онега, Мизень, Пинега, Устья, Вага... Плыви, не хочу.

К тому же в разговоре выяснилось, что плот – это маленькая мечта Александра Боровского. Его большая мечта – впереди.

– Я в юности каждое лето работал в школьном лесничестве, начиная с 5-го класса. На месте пустырей, оставшихся после пожаров, мы сажали сосны. Идешь по пустырю, до обеда в одну сторону сажаешь, после обеда – в другую. И так несколько суток. Но на следующий год приезжаешь и видишь, что прижились только отдельные саженцы. Ведь работа проводилась по принципу «пришли, посадили, отчитались». А по факту – бросали деревца на произвол судьбы, какому повезет, то и выживет. Вот мечтаю на пенсии вернуться на Север, срубить маленький домик, взять немного земли и организовать школьное лесничество. И снова сажать сосны, но уже по технологии и с душой. Ведь вельская сосна издревле славилась. Она при Петре I использовалась при кораблестроении. Сосны высокие, стройные. Сейчас таких не найдешь, наверное...

Мечта должна быть у каждого. И не важно, маленькая она или большая, легко ее реализовать, или ее исполнение требует больших усилий. В любом случае она заставляет тебя идти вперед, не замечать повседневных трудностей, она светит тебе и делает жизнь осмысленней и ярче. А чтобы приблизиться к ней, нужно сделать первый шаг, как Александр Боровский, у которого совет один:

– Нужно идти и делать. В меня тоже некоторые не верили, говорили: «Как он поплывет? Куда он поплывет?» А получилось так, что все прошло гладко. Путешествие состоялось. ■

Екатерина Крапивко



На привале

Как и на традиционной Олимпиаде, соревнования начались с парада команд



Олимпийские высоты безопасности

В КОНЦЕ АВГУСТА В СТАВРОПОЛЬСКОМ КРАЕ ПРОШЛА ОЛИМПИАДА ПО БЕЗОПАСНОСТИ ПРОЕКТА РАСШИРЕНИЯ КТК ПО ОБЪЕКТАМ СТРОИТЕЛЬСТВА РФ. ОРГАНИЗАТОРЫ МЕРОПРИЯТИЯ, СОСТОЯВШЕГОСЯ НА НПС-4, НАПОМНИЛИ УЧАСТНИКАМ, ЧТО БЕЗОПАСНОСТЬ НА ОБЪЕКТАХ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО.

Гостей приветствовали заместитель Генерального директора по проектам и проектированию КТК Уильям Симпсон, координатор по строительству НПС на территории РФ Игорь Лисин, глава Администрации Изобильненского района Владимир Козлов и глава сельского посе-

ления Советскорунный сельсовет Александр Наконечный.

Конкурсная программа Олимпиады состояла из увлекательных соревнований «Веселые старты», «Друг познается в беде», «Сильные умом», «Чудеса на виражах»



и других, в которых приняли участие подрядчики Проекта расширения КТК – ООО «Транснефтьстрой», ГК «ЭФЭСК», ООО «Стройновация», ООО «Контакт-С», ООО «Велесстрой», ЗАО «Трест КХМ». Блеснуть талантами сотрудники подрядных организаций смогли и в художественной самодеятельности, а членами жюри выступили представители компаний-акционеров и руководители КТК. Победителей в различных номинациях наградили директор Дирекции по управлению проектом КТК Сергей Рузанов, координатор НПС РФ Игорь Лисин, заместитель Генерального директора по проектам и Проектированию КТК Уильям Симпсон.

Концертную программу продолжили коллективы Ставропольского края. После праздничного ужина был устроен красочный фейерверк. Проведение мероприятий по безопасности уже стало доброй традицией в Компании. Специалисты не сомневаются: в дальнейшем уровень безопасности на объектах будет расти и укрепляться. ■

Надежда Чередникова



Дэннис Фэйи (справа) и Винсент Ричард приняли активное участие в Олимпиаде безопасности



Победителям вручены медали и памятные призы



Уильям Симпсон желает удачи участникам соревнований



Командный дух и хорошее настроение – залог успеха





Система электронного впрыска газовой турбины котельной особенно понравилась У. Симпсону

С теплом к детям

ДО РАЙЦЕНТРА ЕНОТАЕВСКОГО РАЙОНА ДВА ЧАСА ЕЗДЫ. МЫ В МАШИНЕ С ЗАМЕСТИТЕЛЕМ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА ПО ПРОЕКТАМ И ПРОЕКТИРОВАНИЮ УИЛЬЯМОМ СИМПСОНОМ И ЖУРНАЛИСТАМИ ЕДЕМ НА ОТКРЫТИЕ ШКОЛЬНОЙ КОТЕЛЬНОЙ.

на благотворительные средства Консорциума была осуществлена глобальная реконструкция, «тяжело больному» зданию была сделана срочная операция по замене окон и дверей, системы отопления, кровли крыши, специалисты вдохнули новую жизнь в инженерные коммуникации, реабилитировали аварийные участки стен в спортзале. Сейчас состояние стабильно хорошее. Общая стоимость «реанимации» здания школы – 32 млн рублей.

Но оставалась проблема: в школе было холодно. Зданию школы больше тридцати лет, и с каждым годом старым стенам все сложнее сохранять тепло. «Зимой в учебных классах было очень холодно, и дети постоянно болели. А школу часто закрывали на карантин», поделилась с нами председатель управляющего совета школы Екатерина Никитина. Теперь эта проблема решена, морозы школьникам больше не страшны. Мощности котельной

хватит и на расположенный рядом реабилитационный центр для детей. Индивидуальная школьная котельная построена с использованием высокотехнологичного итальянского оборудования. По словам представителя подрядчика, в сентябре, сразу после получения разрешительных документов, начнутся пусконаладочные работы, специалисты проведут настройку двигателей, на 16 октября с. г. запланирована подача тепла в школу. Причем котельная сможет работать при аварийном отключении электричества, так как здесь установлен газовый генератор.

Торжественный момент – У. Симпсон и глава Енотаевского района С. Михеев перерезали традиционную алую ленточку, а директору школы О. Степовой вручили символический ключ и техпаспорт на котельную. Гости мероприятия осмотрели котельную и здание енотаевской школы.



Да будет в школе тепло! Торжественный момент разрезания символической красной ленточки



Глава Енотаевского р-на С. Михеев объясняет У. Симпсону детали устройства котельной

Глава Проекта расширения не скрывал радости: «Я счастлив, что мы можем помочь жителям регионов, где работаем. Ни с чем нельзя сравнить ощущения от таких мероприятий, где можно видеть результат благотворительной работы Компании, общаться с проживающими здесь людьми и ощущать, что благодаря нашей работе их жизнь сегодня стала немного лучше, чем была вчера. Мы не останавливаемся на том, что сделано, движемся вперед. В частности, осенью на средства ЗАО «КТК-Р» в Енотаевке начнется строительство современной пришкольной спортивной площадки».

Гостям из КТК провели небольшую экскурсию по селу, они посетили Свято-Троицкий кафедральный собор, осмотрели экспозиции енотаевского краеведческого музея, познакомились с местными традициями.

Мероприятие прошло торжественно, но без лишней помпезности и церемоний. Власти региона всеми силами поддерживают инвестиции в общество бизнеса вообще и программы КТК в част-



У. Симпсон и настоятель Свято-Троицкого кафедрального собора иеромонах Герман легко нашли общий язык

ности. Как заявил журналистам заместитель министра промышленности, транспорта и природных ресурсов Астраханской области С. Кучумов, «КТК-Р» – это не только надежный экономический партнер нашего региона, но и прекрасный пример социально ориентированной организации. «Серьезный системный подход, ежегодно реализуемые социальные программы укрепляют не только наши связи, – подчеркнул

он, – но и авторитет Компании в глазах местных жителей. Замечательно, что есть такой бизнес, который заботится о людях».

Но самое главное – дети зимой не замерзнут. У них теперь есть тепло, источник которого не только электричество и газ, но и добро, внимание и забота, с которыми к ним относится КТК. ■

Александр Детков



Первый нефтепровод Казахстана

В БУДУЩЕМ ГОДУ ИСПОЛНЯЕТСЯ 80 ЛЕТ СО ДНЯ ВВОДА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЕРВОГО НЕФТЕПРОВОДА НА ТЕРРИТОРИИ КАЗАХСТАНА ГУРЬЕВ – ОРСК. ЭТО ЗАМЕТНАЯ ДАТА И ДЛЯ НЕФТЕПРОВОДЧИКОВ ВСЕГО ПОСТСОВЕТСКОГО ПРОСТРАНСТВА: ПРЕОДОЛЕВ НЕМАЛО ТРУДНОСТЕЙ, СТРОИТЕЛИ ПРОЛОЖИЛИ НЕФТЯНУЮ МАГИСТРАЛЬ, НЕКОТОРОЕ ВРЕМЯ СЧИТАВШУЮСЯ САМОЙ МОЩНОЙ И В СОВЕТСКОМ СОЮЗЕ, И ДАЖЕ В ЕВРОПЕ.

тов доходил до 300 человек, несмотря на обычные для административно-командной системы суровые наказания.

ТРУДНОСТИ ЛОГИСТИКИ

Рытье траншей, очистка и изоляция труб проводилась вручную, а трубопровод опускался в траншею с помощью талей и треног. Антикоррозионное покрытие труб выполнялось как каменноугольным пеком, так и нефтебитумом с наполнителем, а на отдельных участках, где требовалась усиленная изоляция, трубы предварительно обматывались еще и мешковиной.

В сентябре 1932 года на имя наркома тяжелой промышленности СССР Серго Орджоникидзе пришло письмо об «угрожающих трудностях» в ходе строительства нефтепровода Гурьев – Орск. Неотложного



Труд строителей нефтепровода был необычайно тяжел. Рытье траншей, очистка и изоляция труб проводилась вручную, а трубопровод опускался в траншею с помощью талей и треног

АМБИЦИОЗНАЯ ЗАДАЧА

В начале 1930-х годов советское правительство поставило перед собой амбициозную задачу: выйти на первое место в мире по большинству экономических показателей. Согласно этим планам, в 1937 году добыча нефти в стране должна была достигнуть 130 млн тонн. Основные добывающие районы, откуда предполагалось получать почти 85 % всей нефти, были расположены на периферии. Вдобавок в условиях форсированной индустриализации Страны

Советов, появлялись все новые и новые потребители сырья, что обостряло проблему его транспортировки.

В планах Госплана СССР на вторую пятилетку нефтепровод Гурьев – Орск появился только в июне 1931 года, а уже в октябре началось строительство. 847-километровая трасса должна была пройти через бескрайние степи, регионы, где полностью отсутствовал железнодорожный транспорт, и соединить богатейшие нефтеносные районы Каспия с НПЗ в Орске. «Орский завод, в свою очередь, будет снабжать нефтепродуктами Западную Сибирь, южную часть Уральской области, Восточно-Сибирский край и небольшую часть Средней Волги», — писала в июне 1932 года газета «Известия».

На технические ресурсы для строителей страна выделила все, что смогла: почти 3 тыс. тонн труб, 50 колесных тракторов «Интернационал», 20 гусеничных тракторов «Катерпиллар», 50 грузовых машин, два экскаватора и другую технику. С квалифицированными кадрами дела обстояли еще хуже. На объектах нефтепровода находилось всего четыре десятка сварщиков, три мастера и пять инструкторов. Труд рядовых работников был чрезвычайно тяжел: случалось, что ежедневный отток с объек-



Антикоррозионное покрытие труб выполнялось как каменноугольным пеком, так и нефтебитумом

решения требовал вопрос доставки труб, производившихся на Мариупольском заводе. Из-за малой пропускной способности узкоколейки на трассу удавалось привезти не более 1,5 км труб – в два раза меньше плана. Выделенные с Вятского завода 30 новых платформ не поступили в срок, а старые оказались до предела изношенными. Из-за проблем с тракторами, 80 % которых стояли на ремонте в ожидании запчастей, трубы приходилось сваривать секциями по пять-шесть штук, без необходимого транспорта их невозможно было стягивать вместе для непрерывной сварки.

Неудачным оказался и первоначальный маршрут транспортировки оборудования и материалов через Сталинград. Город был не готов к обработке таких объемов грузов. К осени там застряло около 1,3 тыс. т различного оборудования, в том числе трубы, отпущенные еще во втором квартале. Ускорить транспортировку удалось, только развернув железнодорожные поставки со Сталинграда на Астрахань.



Для транспортировки оборудования строители нефтепровода Гурьев – Орск нередко привлекали и «кораблей пустыни» – верблюдов

НА КОНТРОЛЕ У НАРКОМА

Серго Орджоникидзе взял стройку под свой личный контроль, но и в начале 1934 года она все еще испытывала огромные трудности. Не хватало изоляционных материалов, леса, фуража, водного транспорта и бензина. Недоставало гужевого транспорта: в Актюбинской области вместо плановых 450–500 работало всего 60 подвод. Попытки задействовать дополнительные подводы сталкивались с сопротивлением районных комитетов партии, которые в условиях последовавшего за коллективизацией голода занимались транспортировкой продовольствия. В результате за полтора года работ ценой неимоверных усилий удалось проложить лишь 240 км трассы, тогда как в оставшийся год необходимо было сварить еще 650 км трассы. И строители это сделали!

Для перелома ситуации на стройку было мобилизовано еще 5 тыс. рабочих. Из госбюджета дополнительно выделили свыше 60 млн руб. И в сложнейших условиях, проявив настоящий героизм, советские нефтепроводчики

смогли справиться с трудностями. К концу 1935 года строители завершили основные работы на нефтепроводе Гурьев – Орск и приступили к его заполнению. 8 декабря 1935 года газета «Правда» так писала об этом событии: «Последние дни город живет напряженным ожиданием нефти. С каждым часом огромная нефтяная река приближается к Орску. Сегодня утром нефть перешла реку Урал. Она находится в 9 км от города. К вечеру пятидесятые резервуары начнут заполняться эмбинской нефтью».

Нефтяная магистраль была построена полностью из отечественных материалов и оснащена отечественным оборудованием. Мощность трубопровода, давление в котором поддерживали семь нефтеперекачивающих станций, достигала 1,2 млн т нефти в год. Любопытно, что в годы войны нефтепровод был перепрофилирован в нефтепродуктопровод – этим маршрутом бакинские нефтепродукты, поступавшие через Астрахань в Гурьев, доставлялись прямо на фронт. ■

Павел Кретов

В ПРЕДЫДУЩЕМ НОМЕРЕ «ПАНОРАМЫ КТК» РЕДАКЦИЯ ОБРАТИЛАСЬ К ВАМ, ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ, С ПРЕДЛОЖЕНИЕМ РАССКАЗАТЬ О ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЯХ, РАБОТАЮЩИХ РЯДОМ. ПРИЯТНО СООБЩИТЬ, ЧТО НАШЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ НАШЛО ОТКЛИК. ТАК РОДИЛАСЬ НОВАЯ РУБРИКА, И СЕГОДНЯ – ЕЕ ПРЕМЬЕРА! ПУБЛИКУЕМ ПЕРВЫЕ ОПЫТЫ И ЖДЕМ НОВЫХ ФОТОГРАФИЙ И РАССКАЗОВ О КОЛЛЕГАХ.

Водитель – краевед

что связано с добычей, знакомо ему в деталях.

Амангали родился и вырос в Жылыойском районе, он влюблен в природу этих мест, все здесь для него родное. С детства слушал рассказы матери о родных местах у небольшого озера Караша, об истории края, о здешних людях. Так ему был привит интерес к природе и истории малой родины, рассказанные матерью легенды о батырах, защищавших эти места, навсегда остались в его сердце. Свой вклад в развитие любознательности Амангали внес и отец, места кочевков его предков располагались недалеко от местности Акмешит, что на плато Бортау. Амангали до сих пор с невероятной любовью и нежностью вспоминает детские впечатления от сказочной красоты меловых гор высотой с 7-этажный дом,

о том, что они были ясно видны только на рассвете, а с наступлением жаркого дня превращались в таинственный недостижимый мираж...

Работая водителем в КТК-К, Амангали имеет возможность любоваться с трассы знакомыми с юных лет местами. Он помнит каждый холм, каждое урочище, любую проселочную дорогу знает.

Этим скромным сюжетом я выражаю искреннюю благодарность Амангали за его помощь в сборе материала для статьи по географическим названиям вдоль трассы нефтепровода. ■

Маржан Диарова,
старший переводчик
административного отдела,
офис Атырау, КТК-К

Амангали Сагинбаев

Водитель Амангали Сагинбаев за рулем с 1988 года. Он – из династии нефтяников: отец Жолдыбай работал на нефтепромыслах Жылыойского района, братья трудятся на промысле Прорва, что неподалеку от Тенгиза. Его супруга – лаборант на заводе ТШО. Сам Амангали начинал работу в должности слесаря в НГДУ «Прорва-нефть», был оператором, буровиком – запах нефти и все,

Человек слова

Что можно сказать об операторе НПС «Атырау» Сергее Рожкове? Ответственный человек, который не прячется за спинами других. Человек слова: сказал – сделал! По жизни очень компанейский, балагур, заядлый рыболов-любитель.

Родом Сергей из России, из Пермского края. Переехав в свое время в Атырау, он полюбил его, как свой родной город. Здесь он обрел друзей, семью. Вместе с женой Татьяной они растят двух сыновей. ■

Андрей Кешишьян, техник по контрольно-измерительным приборам и автоматике
НПС «Атырау», Республика Казахстан

Сергей Рожков



РЕЗУЛЬТАТИВНЫЙ «НЕФТЯНОЙ» ГОД



В НАЧАЛЕ СЕНТЯБРЯ КОЛЛЕКТИВ КТК ОТМЕТИЛ ДЕНЬ РАБОТНИКА НЕФТЯНОЙ, ГАЗОВОЙ И ТОПЛИВНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ. НА ВСЕМ ПРОТЯЖЕНИИ ТРАССЫ – ОТ СТЕПЕЙ ТЕНГИЗА ДО ГОР НОВОРОССИЙСКА – КОЛЛЕГИ ПОЗДРАВЛЯЛИ ДРУГ ДРУГА С ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМ ПРАЗДНИКОМ, ОБМЕНИВАЛИСЬ ВПЕЧАТЛЕНИЯМИ ОТ ПРОШЕДШЕГО «НЕФТЯНОГО» ГОДА, РАПОРТОВАЛИ О ДОСТИЖЕНИЯХ.



Представители московского офиса отметили праздник у стен древнего Кремля – в историческом здании Манежа на Моховой улице. В торжественной обстановке Генеральный директор КТК Николай Брунич поздравил наиболее отличившихся с присвоением звания «Почетный нефтяник» и вручил благодарности и грамоты Министерства энергетики РФ.

– Нынешний «нефтяной» год выдался для нас непростым и вместе с тем весьма результативным, – отметил Николай Григорьевич. – Введено в эксплуатацию третье выносное причальное устройство, что позволяет нам ежедневно грузить по два танкера. Завершены объекты Первой фазы Проекта расширения на территории РФ – на НПС «Астраханская», «Комсомольская» и «Кропоткинская». За восемь месяцев 2014 года трубопроводная система КТК транспор-

тировала более 26 млн т нефти, и мы не сомневаемся, учитывая последовательное наращивание объемов перекачки, что годовой показатель достигнет 40 млн т. Это результат труда всего слаженного, высокопрофессионального коллектива Консорциума.

– Еще несколько лет назад хорошей неделей считалось, если на Морском терминале мы отгрузили по пять-шесть танкеров, – поддержал главу Компании Первый заместитель генерального директора КТК по эксплуатации Дэннис Фэйи. – А на прошлой неделе мы отгрузили десять танкеров! Мы действительно становимся одной из самых крупных трубопроводных компаний в мире и при этом обеспечиваем высочайший уровень надежности и безопасности наших объектов. ■

Павел Кретов



Каспийский Трубопроводный Консорциум: международный проект, проверенный временем



КТК-Р, МОСКОВСКИЙ ОФИС

119017, Россия, г. Москва,
ул. Б. Ордынка, д. 40, стр. 4, 4-й этаж
Бизнес-центр «Легион»
тел.: +7 (495) 745-87-70
факс: +7 (495) 745-87-72
e-mail: Moscow.reception@cpspipe.ru

КТК-К, АСТАНА,

010000, Казахстан,
г. Астана, Есильский район,
ул. Сыганак, д. 27
Отель «Пекин палас», 11-й этаж
тел.: (7172) 79-92-71
факс: (7172) 79-92-72
e-mail: Astana.reception@cpspipe.ru

КТК-К, ВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН

060011, Казахстан,
г. Атырау,
ул. Сатпаева, д. 34А
Бизнес-центр «Севен Старс»
тел.: (7122) 76-15-99, 76-15-35, 76-15-00
факс: (7122) 76-15-91
e-mail: Atyrau.reception@cpspipe.ru

КТК-Р, ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РЕГИОН

414000, Россия,
г. Астрахань,
ул. Кирова / Красного Знамени, д. 24А/10
тел.: +7 (8512) 31-14-00, 31-14-99
факс: +7 (8512) 31-14-91
e-mail: Astrakhan.reception@cpspipe.ru

КТК-Р, РЕСПУБЛИКА КАЛМЫКИЯ

358000, Россия, г. Элиста,
ул. В. И. Ленина, д. 255А, офис 608
тел.: +7 (84722) 4-13-89
e-mail: Elista.reception@cpspipe.ru

КТК-Р, ЗАПАДНЫЙ РЕГИОН

350000, Россия, г. Краснодар,
ул. Буденного, д. 117/2
тел.: +7 (861) 216-60-00
факс: +7 (861) 210-35-51
e-mail: Krasnodar.reception@cpspipe.ru

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК-Р

353900, Россия, Краснодарский край,
г. Новороссийск, Приморский округ,
Морской терминал
тел.: +7 (8617) 64-25-52
факс: +7 (8617) 64-25-51
e-mail: MarineTerminal.reception@cpspipe.ru

КТК-Р, НОВОРОССИЙСК

353900, Россия, Краснодарский край,
г. Новороссийск, ул. Видова, д. 1А
тел.: +7 (8617) 61-15-64
факс: +7 (8617) 61-26-90
e-mail: Novorossiysk.reception@cpspipe.ru

КТК-Р, СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

355000, Россия,
г. Ставрополь,
ул. Рылеева, д. 7, офис 208
e-mail: Moscow.reception@cpspipe.ru



Морской терминал КТК – конечная
точка нефтепровода Тенгиз –
Новороссийск