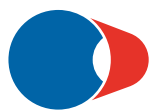
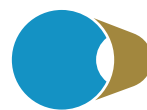


Панорама КТК



АО «Каспийский
Трубопроводный
Консорциум-Р»



АО «Каспийский
Трубопроводный
Консорциум-К»

Корпоративное издание Каспийского Трубопроводного Консорциума

№ 1 (20) апрель 2018



**Тема
номера:**

**Безопасность
стр. 13–22**

В номере:

Событие: есть 5000-й танкер! • стр. 1 / Профессионалы: полвека в нефтяной отрасли • стр. 8 / Благодаря КТК: 33 добрых дела • стр. 23 / Корпоративная жизнь: Компания возможностей • стр. 27 / «Нам было интересно начинать с нуля» • стр. 30 / Ко Дню Великой Победы • стр. 40 / Флаг Консорциума побывал на Южном полюсе Земли! • стр. 44

СОБЫТИЕ	Есть 5000-й танкер!..	1
ЭКСПЛУАТАЦИЯ	Самый успешный год	2
АКЦИОНЕРЫ КТК	Планетарный масштаб нефтегазовых проектов «Шелл»	4
КОРОТКО		7
ПРОФЕССИОНАЛЫ	Полвека в нефтяной отрасли	8
	Миссия: внутренний тренер	10
ТЕМА НОМЕРА: БЕЗОПАСНОСТЬ	Тревога на НПС	13
	Евгений Малышев: «Наша задача – защитить морские объекты КТК от внешних и внутренних угроз»	14
	Осознанный выбор в пользу Жизни	18
БЛАГОДАРЯ КТК	Тридцать три добрых дела	23
	С новосельем, «Малышок»!	24
	Подарок губкинцам	26
КОРПОРАТИВНАЯ ЖИЗНЬ	Компания возможностей	27
ДАТА В КАЛЕНДАРЕ	Раиса Булкина: «Нам было интересно начинать с нуля»	30
ТОЧКА ЗРЕНИЯ	Владимир Домокуров: «Мы работаем в уникальной Компании»	36
КО ДНЮ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ	Ради мира на земле	40
	Продолжается издание народной книги о Великой Отечественной войне	42
ЭКОЛОГИЯ	Сохраняя природу	43
ПУТЕШЕСТВИЯ	Флаг Консорциума побывал на Южном полюсе Земли!	44
	Город крылатого льва	47

ЦИТАТА НОМЕРА

*«Думай хорошо,
и мысли созреют в добрые дела».*

Лев Толстой

Есть 5000-й танкер!..

27 ФЕВРАЛЯ 2018 ГОДА КТК ПРЕОДОЛЕЛ ВАЖНЫЙ РУБЕЖ: НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ ОТГРУЖЕН 5000-Й ТАНКЕР. ЮБИЛЕЙНЫМ СТАЛО НЕФТЕНАЛИВНОЕ СУДНО NAUTILUS ГРУЗООТПРАВИТЕЛЯ ТОО «ТЕНГИЗШЕВРОЙЛ».

В режиме телемоста из Московского офиса с Главным центром управления КТК на Морском терминале в Южной Озереевке Генеральный директор КТК Николай Горбань дал старт отгрузке юбилейного танкера. В мероприятии также приняли участие первый заместитель Генерального директора КТК Дэннис Фэйи, заместители Генерального директора Кайргельды Кабылдин и Михаил Гришанков, а также консультант по транспортировке нефти и коммерции Сериккали Муринов.

Торжественный момент. На экране в Московском офисе – региональный менеджер Морского терминала Олег Иванищев и главный диспетчер КТК Игорь Мищенко. На монитор выведены актуальные данные системы СКАДА, среди которых цифра 4999 – именно столько танкеров было обработано в нефтяном порту Консорциума с октября 2001 года.

Перед началом погрузки Николай Горбань поздравил всех

участников телемоста и отметил, что налив 5000-го танкера – знаменательное событие для КТК. «Вдумайтесь в эту цифру: на сегодняшний день уже более 530 млн т нефти отгружено на Морском терминале. И все это на высочайшем уровне промышленной и экологической безопасности, при строжайшем соблюдении норм охраны труда. Это очень большое достижение, которым по праву может гордиться весь наш слаженный, высокопрофессиональный коллектив как в Казахстане, так и в России,» – отметил Николай Горбань.

Генеральный директор принял доклад регионального менеджера Морского терминала и отдал необходимые распоряжения по началу погрузки танкера.

Рукопожатия, радостные взаимные поздравления присутствующих – это то, что осталось за кадром трансляции. Впереди у КТК – новые важные рубежи.

Стоит отметить, что между погрузкой первого и 5000-го танкера прошло более 17 лет. За первый год эксплуатации трубопроводной системы КТК было отгружено около 100 танкеров. В 2008 году был принят 1500-й танкер, в 2013-м – 3000-й. В феврале 2016 на Морском терминале обработали 4000-й танкер, и вот за короткий срок КТК преодолел отметку в 5000 нефтеналивных судов. Консорциум по нарастающей увеличивает производительность своей трубопроводной системы. ■

Пресс-служба КТК



Самый успешный год

В ФЕВРАЛЕ В ПОДМОСКОВНОЙ ГОСТИНИЦЕ «МИСТРАЛЬ» ДЕПАРТАМЕНТ ЭКСПЛУАТАЦИИ КТК ПОДВЕЛ ИТОГИ 2017 ГОДА – САМОГО УСПЕШНОГО В ИСТОРИИ КОНСОРЦИУМА. ЗА ОТЧЕТНЫЙ ПЕРИОД ОСНОВНОЙ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЙ ПОКАЗАТЕЛЬ КТК ВЫРОС НА РЕКОРДНЫЕ 24 %.



Дэннис Фэйи



Алексей Мингареев



Игорь Лисин



Олег Иванец



Серсембай Муринов



Иван Шарай



Владимир Шмаков



Награждение менеджера Западного региона Сергея Потрясова

– Компания всегда ставит перед собой высокие цели и неизменно достигает серьезных результатов в производственной деятельности, – отметил первый заместитель Генерального директора КТК Дэннис Фэйи, открывая совещание.

В 2017 году Консорциум завершил Проект расширения мощностей трубопроводной системы

Тенгиз – Новороссийск, введя в эксплуатацию шесть новых НПС: А-НПС-4А и А-НПС-5А в Астраханской области, НПС-8 в Краснодарском крае, НПС-5 на Ставрополье, А-НПС-3А в Казахстане, а также НПС-2 в Калмыкии, которая успешно прошла стадию комплексных испытаний и была запущена в опытно-промышленную эксплуатацию.

Для эксплуатации построенных объектов коллектив КТК пополнил сотнями новых высококвалифицированных специалистов.

– Более опытные сотрудники должны всегда и во всем показывать пример вновь пришедшим в области корпоративной культуры, норм охраны труда и промышленной безопасности. В Консорциуме разработаны все необходимые политики и нормативные документы, но не менее важен и личный пример. Общий успех коллектива складывается

из успеха на каждой станции, на каждом рабочем месте, – напомнил господин Фэйи.

Одним из важнейших факторов повышения эффективности эксплуатации трубопроводной системы генеральный менеджер по эксплуатации Владимир Шмаков назвал дальнейшее развитие взаимодействия между различными подразделениями Компании. В 2017 году была полностью завершена интеграция системы менеджмента в области охраны труда и промышленной безопасности с системой экологического контроля, что значительно укрепило взаимодействие всех служб.

Заместитель главного менеджера по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды Алексей Мингареев констатировал, что ввод в эксплуатацию многочисленных новых объектов не оказал дополнительно влияния на окружающую среду.



– Новые производственные объекты настолько высокотехнологичны и экологичны, что их работа никак не отразилась на динамике вредных выбросов, – подчеркнул Алексей Мингареев.

Усилия руководства, Акционеров и коллектива Консорциума по достоинству оценили эксперты. В 2017 году КТК впервые был включен в рейтинг экологической ответственности нефтегазовых компаний России и сразу вошел в тройку лучших предприятий по воздействию на окружающую среду.

Из 55,1 млн т нефти, перекачанной в 2017 году по трубопроводной системе Консорциума, 49,6 млн т поступило с территории Казахстана. Как отметил менеджер Восточного региона КТК Серсембай Муринов, этот показатель выше предыдущего года на 8,8 млн т, или на 21,6 %. На НПС «Тенгиз» прием составил около 28,7 млн т (рост на 4 %). На НПС «Атырау» в трубопроводную систему поступило 20,8 млн т, что на 57,8 % выше показателя 2016 года. В целом, если за базовый уровень взять цифры 2013 года, то эффект Проекта расширения и ввода новых объектов в 2017 году на казахстанском участке составил 73 %.

В зоне ответственности Центрального региона КТК транспортировка нефти за 2017 год составила 53 млн т. Ввод в эксплуатацию новых объектов обусловил расширение штата Региона на 59 специалистов, которые получили соответствующую подготовку и аттестацию в области охраны труда, промышленной и пожарной безопасности,

доложил глава Региона Иван Шарай. Согласно плану проводились учебно-тренировочные занятия и учения, крупнейшими из которых стали комплексные учения сил аварийного реагирования Центрального региона АО «КТК-Р» и ГУ МЧС России по Республике Калмыкия, состоявшиеся в августе 2017 года. В мероприятии было задействовано более 200 человек и 45 единиц техники.

Главным достижением Западного региона КТК его руководитель Сергей Потрясов назвал работу своего коллектива без травм и инцидентов. В 2017 году Западный и Восточный регионы КТК вплотную подошли к отметке в 18 млн часов без происшествий. За год в Западном регионе было проведено 132 учебно-тренировочных занятия в области противопожарной безопасности с привлечением пожарных расчетов и членов добровольных пожарных дружин.

Ввод в эксплуатацию НПС-5 и НПС-8 позволил нарастить объемы транспортировки нефти в зоне ответственности Западного региона на 25 % – до более 55 млн т.

Также на четверть в 2017 году увеличилось количество отгруженных на Морском терминале танкеров. Как доложил региональный менеджер Морского терминала Олег Иванец, от выносных причальных устройств в рейс ушло 524 нефтеналивных судна, что на 89 танкеров больше, чем в 2016 году.

В рамках совещания Департамента эксплуатации были подведены

итоги эффективности работы регионов Консорциума. Учитывались показатели надежности оборудования, соблюдение норм охраны труда, противопожарной безопасности, функционирование системы менеджмента и др. По совокупности всех факторов лучшие показатели в 2017 году продемонстрировал коллектив Западного региона. Первый заместитель Генерального



Участники совещания оценили образцы спецодежды для сотрудников КТК

директора КТК Дэннис Фэйи вручил руководителю Региона Сергею Потрясову почетную грамоту.

Остается добавить, что все вопросы и предложения, поступившие от участников совещания, внимательно и всесторонне изучены руководителями и специалистами Департамента, что позволит повысить производственные показатели и эффективность работы коллектива КТК. ■

Павел Кретов

Планетарный масштаб нефтегазовых проектов «Шелл»

125 ЛЕТ РАБОТЫ В РОССИИ ОТМЕТИЛ В ПРОШЛОМ ГОДУ ОДИН ИЗ АКЦИОНЕРОВ КТК – КОНЦЕРН «ШЕЛЛ». ПАРТНЕРСТВО РОССИЙСКИХ КОМПАНИЙ И «ШЕЛЛ», НАЧАВШЕЕСЯ В КОНЦЕ XIX ВЕКА, УСПЕШНО ПРОДОЛЖАЕТСЯ И СЕГОДНЯ.

В СОДРУЖЕСТВЕ С РОССИЕЙ

В августе 1892 года будущий основатель концерна «Шелл» Маркус Сэмюэль мл. организовал поставку керосина из Батума, который был тогда частью Российской империи, по Суэцкому каналу в Юго-Восточную Азию. Созданный специально для этой цели большегрузный танкер «Мюрекс» не только выделялся по части технических инноваций, но и являлся одним из самых безопасных транспортных судов своего времени.

С тех пор судьбы России и «Шелл» тесно переплелись. Во многом благодаря российской нефти компания в начале XX века превратилась в крупнейший нефтяной концерн. В годы Великой Отечественной войны танкеры «Шелл» в составе морских конвоев стран-союзников доставляли в советские порты топливо и нефтепродукты по ленд-лизу. В новом тысячелетии при участии «Шелл» Россия открыла азиатский энергетический рынок, освоила передовые технологии бурения и добычи нефти и газа.

ПРИ УЧАСТИИ «ШЕЛЛ»

Акционером Каспийского Трубопроводного Консорциума концерн стал в 90-х годах прошлого века. Суммарная доля «Шелл» в КТК составляет 5,5 % (включая 3,75 % в рамках совместного предприятия с НК «Роснефть» и 1,75 % прямого участия).

Другими крупными нефтегазовыми проектами «Шелл» в России являются совместное с ПАО «Газпром нефть» освоение Салымской группы нефтяных месторождений в Ханты-Мансийском автономном округе в Западной Сибири и «Сахалин-2», совместный комплексный нефтегазовый проект с ПАО «Газпром».

«Сахалин-2» – это крупнейший в России проект на основе частных



Производственные объекты «Сахалин-2»



инвестиций. Для добычи углеводородов международные партнеры установили три морские платформы, проложили 300 км подводных трубопроводов и еще 1,6 тыс. км наземных.

Нефте- и газопроводы протянуты с Пильгун-Астохского месторождения на севере Сахалина через объединенный береговой технологический комплекс (ОБТК) на юг острова, где расположены завод по производству сжиженного природного газа (СПГ) и терминал отгрузки нефти. Максимальные диаметры трубопроводов достигают 610 и 1220 мм для нефте- и газопроводов соответственно.

Трассы стальных артерий проходят по одному коридору. Трубопроводы уложены каждый в свою траншею (с засыпкой минимум 0,8–1 м поверх трубы). Наружная поверхность трубопроводов имеет трехслойное полиэтиленовое покрытие для защиты от внешней коррозии. Там, где трубопроводы пересекают зоны активных тектонических разломов, используются специальные методы прокладки на случай сейсмической активности.

Контроль производится с помощью современной системы обнаружения утечек. Вдоль трассы трубопроводов оборудовано шесть аварийно-восстановительных пунктов и 104 узла запорной арматуры.

Центральной частью проекта «Сахалин-2» является первый в России завод по производству СПГ, входящий в состав производственного комплекса «Пригородное» на юге острова – на побережье залива Анива.

Природный газ перерабатывается на двух одинаковых технологических линиях, или нитках, как их называют в нефтегазовой отрасли, производящих более 9,6 млн т СПГ в год. В состав производственного комплекса также входят резервуары для хранения нефти и СПГ, энергоустановка мощностью 480 МВт, причал отгрузки

СПГ и выносное причальное устройство для отгрузки нефти на танкеры.

НА МОРЕ...

Концерн «Шелл» – акционер в важных нефтетранспортных проектах Старого света. Так, компания участвует в эксплуатации Трансальпийского нефтепровода (TAL). Начальная точка этой магистрали – крупнейший в Адриатическом море морской нефтяной порт Триест. Морские сооружения терминала включают два пирса по два причала на каждом. Пирс № 2

порта. При получении сигнала о нештатной ситуации в акватории автоматически срабатывает так называемая система пузырьковой защиты – воздух, постоянно поступающий под давлением в перфорированные трубы, проложенные по периметру корабля на дне моря, создает пузырьковую защиту окружающей водной среды от утечки нефти.

...И НА СУШЕ

В 5 км от порта расположен резервуарный парк, состоящий из 32 резервуаров с плавающими



Трансальпийский нефтепровод

способен принимать танкеры дедевейтом свыше 200 тыс. т.

Порт оборудован надежной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации нефтяных разливов. В морской зоне используется целый комплекс средств мониторинга, в том числе система инфракрасного наблюдения, в постоянном режиме осуществляющая контроль акватории порта. В случае появления нефтяного пятна оно будет обнаружено за счет изменения температуры.

Во время разгрузки в Триесте танкеры не окружают боновыми заграждениями, как в российских

крышами, суммарной вместимостью более 2 млн м³. Ввиду особо плотной застройки и отсутствия свободных территорий нормативные требования в Италии отличаются от тех, которые существуют в России.

Поскольку по Трансальпийскому трубопроводу перекачивается не смесь, а партии сырья с различными характеристиками, »



Северо-Западный трубопровод

в резервуарном парке они распределяются по группам резервуаров. При этом насыщенную серой нефть, имеющую ярко выраженный запах, стараются без задержек направить сразу в трубопровод.

Общая протяженность TAL составляет 753 км, из которых 21,5 км проходят через пять тоннелей.

Маршрут нефтепровода идет от Триеста через провинцию Удине на север. В районе Плекенского перевала, преодолев Карнийские Альпы, TAL пересекает итало-австрийскую границу. Затем магистраль проходит через Гайльскую долину и в районе Восточного Тироля достигает наивысшей точки – 1572 м над уровнем моря. В этом месте трубопровод следует внутри специально построенного семикилометрового тоннеля Фельбертаурн.

Ремонт нефтепровода в тоннеле Фельбертаурн осуществляется методом замены катушек в периоды плановых остановок магистрали. При его проведении учитывается тот факт, что отвод земли в Евросоюзе чрезвычайно дорог (по трассе

нефтепровода зарегистрировано около 10 тыс. собственников земли), поэтому нефть из ремонтируемого участка вытесняют при помощи азота до ближайшего крайнего узла и таким образом здесь полностью обходятся без принятых в России временных хранилищ нефти – амбаров.

Пройдя 465 км по территории трех европейских стран, Трансальпийский нефтепровод доходит до г. Ингольштадта (Германия). Отсюда два

Многие передовые наработки «Шелл» приняты на вооружение в КТК, в деятельности которого активно участвует концерн

трубопровода протяженностью 266 и 22 км направляются в конечные точки – немецкие города Карлсруэ и Нойштадт соответственно. Отметим, что мощность TAL составляет 37 млн т нефти в год.

КВИНТЭССЕНЦИЯ ПЕРЕДОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ

Также «Шелл» участвует в эксплуатации расположенного на территории Германии Северо-Западного трубопровода (NWO). Головным сооружением магистрали является морской терминал Вильгельмсхафен – единственный крупный глубоководный порт ФРГ, способный

принимать танкеры грузоподъемностью 250 тыс. т и с осадкой 20 м. Нефтеналивные суда закачивают сырье в трубопроводную систему, используя собственные насосы. Скорость выгрузки составляет до 16 тыс. м³ в час, и, как правило, даже самые крупные танкеры справляются с этой операцией за сутки.

Общая вместимость резервуарного парка, состоящего из 35 емкостей, достигает 1,6 млн т нефти. В течение года здесь могут храниться до 30 разных сортов нефти. Все резервуары оснащены плавающими крышами, имеющими первичные и вторичные уплотнения для герметизации. Каждый из них окружен земляным валом из тяжелого глинистого грунта достаточной высоты, чтобы принять и откачать все количество нефти, находящейся в резервуаре.

Из Вильгельмсхафена в рамках трубопроводной системы NWO расположены два нефтепровода. Первая магистраль протяженностью 391 км (включая отводы к НПЗ) заканчивается близ г. Кельна и снабжает нефтью несколько крупных НПЗ. В целом три насосные станции перекачивают около

15 млн т нефти в год. Второй нефтепровод протяженностью 144 км и мощностью около 4,5 млн т обеспечивает сырьем НПЗ рядом с Гамбургом.

За многие десятилетия работы в разных частях планеты концерн «Шелл» накопил богатый производственный и организационный опыт участия в нефтегазовых проектах. Многие передовые наработки этой крупной и успешной компании приняты на вооружение в КТК, в деятельности которого активно участвует концерн. ■

Павел Кретов



15–16 февраля 2018 года Генеральный директор КТК Николай Горбань принял участие в работе Российского инвестиционного форума – 2018 в Сочи. На полях мероприятия он встретился с губернатором Астраханской области Александром Жилкиным, главой Калмыкии Алексеем Орловым, губернатором Ставрополя Владимиром Владимировым, мэром Новороссийска Игорем Дяченко. Стороны обсудили ход реализации масштабных благотворительных программ, выполняемых при финансовой поддержке КТК.

27–28 февраля в Москве прошло заседание Совета директоров АО «КТК-Р» и внеочередное общее собрание Акционеров АО «КТК-К». Были заслушаны доклады о производственно-хозяйственной деятельности Компании и результатах работы в области ОЗ, ПБ и ООС, подведены итоги реализации Проекта расширения.

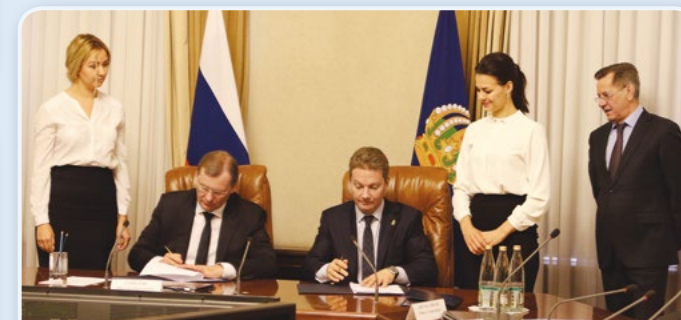
12 марта Консорциум передал новороссийской городской больнице № 1 лазерный хирургический комплекс «Лазурит» стоимостью 7,4 млн руб. Аппарат позволит существенно расширить возможности врачей при лечении сложных урологических заболеваний.



12 марта сельским школам муниципального образования город Новороссийск переданы пять школьных автобусов. Общая стоимость приобретенного на благотворительные средства КТК транспорта составила почти 22 млн руб.



13–14 марта Николай Горбань совершил рабочие визиты на НПС «Кропоткинская» и НПС «Астраханская», где он осмотрел оборудование станций, провел совещания с руководством Регионов и подрядных организаций, а также инициировал внеочередную проверку готовности персонала и подрядчиков к чрезвычайным ситуациям.



15 марта в Астрахани Николай Горбань и Александр Жилкин подписали благотворительный договор о приобретении ангиографического рентгенодиагностического комплекса стоимостью около 45 млн руб. для Александро-Мариинской областной клинической больницы. Поставка ангиографа ожидается в июне.



15 марта Консорциум в торжественной обстановке передал Астраханскому государственному ансамблю песни и танца комфортабельный автобус Scania Irizar K440EB стоимостью 25 млн руб.

Полвека в нефтяной отрасли

ИМЯ ВИКТОРА НИКОЛАЕВИЧА МЕНЬШЕНИНА ХОРОШО ИЗВЕСТНО НЕ ТОЛЬКО В КТК, НО И СРЕДИ СПЕЦИАЛИСТОВ-НЕФТЕПРОВОДЧИКОВ РОССИИ И КАЗАХСТАНА. ЗА ПОЛВЕКА БЕЗУПРЕЧНОЙ РАБОТЫ В ОТРАСЛИ ОН ВНЕС ОГРОМНЫЙ ВКЛАД В РАЗВИТИЕ НЕФТЕТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ОБЕИХ СТРАН.



Губернатор Астраханской области Александр Жилкин награждает Виктора Меньшенина. Май 2017 года

В конце декабря 2017 года министр энергетики РФ Александр Новак подписал указ о награждении Виктора Меньшенина высшим ведомственным знаком отличия в труде – званием «Почетный работник топливно-энергетического комплекса».

С работой на объектах магистрального нефтепроводного транспорта связана вся трудовая биография Виктора Николаевича. В 1971 году после окончания Уфимского нефтяного института он поступил на работу в Балыкшынское РНУ Управления магистральными нефтепроводами Главтранс-нефть (ныне – ПАО «Транснефть») в Гурьеве. Молодой инженер отдела эксплуатации быстро проявил высокие деловые качества

и организаторские способности. В конце 80-х годов ему доверили руководить строительством и вводом в эксплуатацию магистрального водовода Астрахань – Мангышлак. Это крупное инженерное сооружение мощностью 91 млн т в год обеспечило водой важнейшие нефтедобывающие районы Западного Казахстана. Виктор Николаевич внедрил и усовершенствовал технологии по предупреждению внутренней коррозии трубопровода, благодаря чему эта стальная артерия и сегодня эффективно функционирует, сохраняя и свои эксплуатационные характеристики, и превосходную надежность.

В 1988 году Меньшенин возглавил службу технического надзора за строительством магистрального нефтепровода Тенгиз – Астрахань – Грозный, предназначенного для поставки нефти из Западного Казахстана на Северный Кавказ (часть этого нефтепровода позднее вошла в трубопроводную систему КТК). Работы, выполнявшиеся в позднесоветский период, сопровождались серьезными трудностями, в решении которых в полной мере проявились и организаторский талант Виктора Николаевича, и его умение неизменно находить выход из самых сложных ситуаций. В 1992 году нефтепроводная магистраль была сдана в эксплуатацию.

На рубеже девяностых – нулевых годов Виктор Меньшенин трудится в КТК. Сначала руководил строительством и реконструкцией объектов нефтепровода Тенгиз – Новороссийск, а после пуска их



в работу стал менеджером по эксплуатации и техническому обслуживанию линейной части нефтепровода, с зоной ответственности от 452 до 952 км магистралей. Это сложный участок – с подводным переходом через Волгу и поначалу с двумя нефтеперекачивающими станциями – НПС «Астраханская» и НПС «Комсомольская». В тот период были успешно проведены работы по внутритрубной диагностике магистрального нефтепровода, составлена и планомерно выполнена программа по устранению выявленных дефектов, повышению надежности оборудования, а также благоустроена территория трассы прохождения нефтепровода.



На НПС «Астраханская»

В первые годы работы нефтепровода КТК важнейшими задачами служб эксплуатации стало недопущение простоев оборудования, снижение сроков выполнения ремонтных работ, грамотное использование антифрикционных присадок. Действуя сплоченной командой, коллектив КТК добился того, что при проектной мощности первой очереди 28 млн т нефти в год по трубопроводу ежегодно перекачивалось до 32,6 млн т черного золота. Весомый вклад в достижение этих показателей внес и менеджер по эксплуатации Центрального региона КТК Виктор Меньшенин.

С началом реализации Проекта расширения мощностей трубопроводной системы КТК Виктор Николаевич снова в гуще событий. В июне 2012 года он возглавил группу пусконаладочных работ по объектам Центрального региона Консорциума. Курировал модернизацию НПС «Астраханская» и НПС «Комсомольская» по Первой фазе Проекта. В этот период на НПС «Астраханская» были заменены четыре электродвигателя, построены новый узел учета нефти, система сглаживания волн давления и вспомогательные сооружения. На НПС «Комсомольская» подрядчики смонтировали два дополнительных газотурбинных насоса, два резервуара с плавающими крышами, узел учета нефти и другие сооружения. Причем важно отметить, что все эти работы выполнялись в условиях

эксплуатации действующих объектов, без остановки перекачки нефти. Виктор Меньшенин контролировал выполнение строительно-монтажных работ, монтаж сложного оборудования, проведение индивидуальных испытаний, этапы заполнения нефтью и запуск оборудования в работу под нефтью.

Коллеги вспоминают, что с наибольшими сложностями пришлось столкнуться при запуске турбонасосов на НПС «Комсомольская». Испытания тогда выявили допущенные при монтаже нарушения. Используя опыт, знания, полученные за многие годы работы в КТК, Виктор Меньшенин смог оперативно решить все проблемы, действуя совместно со специалистами Департамента эксплуатации Консорциума, группой СУиС, строительным подрядчиком, представителями проектного института и завода – поставщика оборудования.

Реализация Второй и Третьей фаз Проекта расширения также потребовала ответственного отношения к делу от всех участников строительства. Виктор Меньшенин контролировал ход пусконаладки и ввода в эксплуатацию НПС-3 и НПС-2 на территории Республики Калмыкия, А-НПС-4А и А-НПС-5А в Астраханской области. Виктор Николаевич эффективно организовал контроль исполнения строительно-монтажных работ: своевременно оформлялись дефектные ведомости и устранялись выявленные замечания. Меньшенин также

участвовал в разработке и корректировке философий систем управления НПС, в работе по проверке контуров от полевых приборов до оборудования систем управления. Руководил работами по проведению испытаний магистральных электродвигателей, а также подготовкой эксплуатационной документации (инструкций по эксплуатации, технологических схем, регламентов) по запуску магистральных насосов в соответствии



Виктор Меньшенин, Олег Садовский и Виктор Сутягин

с программой комплексного опробования оборудования и систем новых НПС в Центральном регионе КТК.

В представлении к присвоению высокого звания «Почетный работник топливно-энергетического комплекса» Министерства энергетики Российской Федерации говорится:

«Виктор Николаевич Меньшенин внес неоценимый вклад в подготовку к вводу в промышленную эксплуатацию НПС, расположенных на территории Республики Калмыкия и Астраханской области, имеющий огромное значение не только для регионов, но и для всей страны». ■

Павел Кретов



С коллегами на объекте Проекта расширения КТК



На учениях Центрального региона КТК

Миссия: внутренний тренер

ПОД ЗАНАВЕС 2017 ГОДА В РЕГИОНАХ КТК ЧЕСТВОВАЛИ СПЕЦИАЛИСТОВ КОНСОРЦИУМА В НЕСКОЛЬКО НЕОБЫЧНОЙ ДЛЯ НИХ ИПОСТАСИ – ПЕДАГОГИЧЕСКОЙ. ЛУЧШИМ ВНУТРЕННИМ ТРЕНЕРАМ ВРУЧИЛИ БЛАГОДАРСТВЕННЫЕ ПИСЬМА И ЗАВЕТНЫЕ СТАТУЭТКИ.



Отдел обучения, выступивший автором идеи возникновения формата внутреннего обучения в Компании и курирующий внутренних тренеров, решил поощрить лучших из них. По итогам проведенных занятий за последние пять лет были выделены номинации, где победили тренеры, которые обучили больше всего сотрудников, провели максимальное количество мероприятий, с нуля подготовили свои учебные курсы, наработали больше учебных часов, чем остальные, и получили самые высокие отзывы своих коллег.

САМИ ПО СИЛАМ

Институт внутреннего тренерства в Компании формально был утвержден в апреле 2015 года, но

возник гораздо раньше. Он позволил готовить собственных высокопрофессиональных технических экспертов, способных не только обучить других специалистов в короткие сроки и с экономией для бюджета, но и прийти на помощь в случае форс-мажорной ситуации на производстве.

В период начала работ по Проекту расширения возникла потребность в найме большого количества персонала, который необходимо было оперативно ознакомить с оборудованием и технологическими процессами КТК. Тогда у отдела обучения и возникла идея доверить эту миссию собственным инженерам, которые могли бы выступить как в роли технических экспертов при

разработке учебных курсов, так и в роли настоящих тренеров.

– Когда мы получили полную матрицу необходимого обучения, я обратилась к нашим специалистам – главному механику, главному электрику и менеджеру по ЭИТО КИП – с вопросом, насколько новое оборудование сложное и критично ли, если мы будем обучать работе с ним не в учебных центрах, а силами внутренних тренеров, – вспоминает руководитель службы обучения КТК Александра Утробина. – Мне сказали: «Вот это, это и это оборудование вполне по силам нашим инженерам, которые сначала пройдут подготовку в учебных центрах у производителя». Так и повелось. В результате были определены темы, которые мы реализуем в формате внутреннего, или «каскадного», обучения – мы отправляем инженера на обучение у производителя оборудования или технологии, а инженер учит оперативный персонал.

УБИТЬ ДВУХ ЗАЙЦЕВ

Подготовленная техническим специалистом Консорциума программа курса согласовывается менеджером по обучению и главным «внутренним заказчиком» – руководителем персонала, который нужно обучить. Но прежде чем доверить внутреннему тренеру проводить занятия, его предварительно самого обучают. Причем в 2018 году отдел обучения планирует ввести методологическую



Александра Утробина: «Мы готовим хороших технических экспертов, которые, в свою очередь, обучают своих коллег»

подготовку внутренних тренеров, что позволит им повысить «педагогическую» квалификацию.

Что касается обучения непосредственно по теме, то здесь возможны варианты: специалист Консорциума едет к производителю оборудования, обучается сам и затем формирует программу курса, исходя из модификации представленного на станции оборудования, либо, пройдя подготовку у себя в регионе, затем проводит обучение своих коллег, в том числе из других регионов.

– Поскольку зачастую в качестве внутренних тренеров у нас выступают инженеры, курирующие работу станций, они также непосредственно заинтересованы в высоком уровне компетентности сотрудников, чтобы не допустить аварийных ситуаций, – комментирует Александра Утробина. – Чем лучше он научит своего работника

Тенгиз – Новороссийск. Совершенно естественно, что такому опытному сотруднику доверили первоначальное обучение вновь принятых на работу начальников смен и поддержку стажеров-диспетчеров по линейной части. В его задачи в качестве тренера входит доведение до сотрудников последних нормативных документов, УИ, технологических карт, новых режимов работы нефтепровода, логики работы оборудования, а также организация взаимодействия диспетчера и начальника смены.

– Саша всегда готов закрыть собой брешь отсутствия знаний, он выступает в роли тренера не только для других служб, но и внутри отдела в принципе, – рассказывает Александра Утробина о Носове. – Он и как исследователь привлекался, участвовал в заводских испытаниях, и как внутренний клиент проверял работу системы СКАДА.

Были определены темы, которые мы реализуем в формате внутреннего, «каскадного», обучения

первично, тем меньше у него как у инженера будет проблем в последующем. Инженер, обученный на более «продвинутом» уровне, знает уже не только то, как эксплуатировать оборудование, но и может проводить техобслуживание и ремонт. Мы сразу убиваем двух зайцев – готовим хороших технических экспертов и собственных преподавателей.

К тому же внутренние тренеры – серьезное подспорье для отдела обучения: и в разработке тестов помогут, и при необходимости в роли эксперта выступят.

ТРЕНЕР СО СТАЖЕМ

Александр Носов, ведущий диспетчер по линейной части и победитель в трех номинациях, пришел в Компанию в 2001 году – раньше, чем первая нефть заполнила трубопроводную систему

Это основной технический эксперт, который есть у диспетчеров.

Те, кому посчастливилось общаться с Александром, могут подтвердить, что он не только грамотный специалист, но и удивительный рассказчик, – когда слушаешь, как он говорит о системе управления нефтепроводом, диспетчерской службе и работе своих коллег, невольно обращаешься в его веру.

– К процессу внутреннего тренерства и проверке знаний начальников смен я начал привлекаться еще до начала работ по Проекту расширения в связи с ежегодным обучением, – рассказывает Александр Носов. – Почему решил участвовать? Потому что убежден, что диспетчерская служба – связующий элемент между службами эксплуатации всех регионов. К тому же люди, которые приходят к нам из разных компаний, имеют

свой бесценный опыт – поэтому для меня это еще и взаимный обмен знаниями.

НЕ ЖДАТЬ У МОРЯ ПОГОДЫ

Иногда возникают ситуации, когда каскадное обучение невозможно. Так было, например, когда на НПС «Кропоткинская» в рамках Проекта расширения поступило новое технологическое оборудование, но из-за отказа его поставщика обучение, предусмотренное в договоре поставки и пусконаладки, не было реализовано.



Александр Носов

– Алексей Любимов – это тот человек, который не стал дожидаться у моря погоды и самостоятельно разработал электронный курс под названием «Особенности эксплуатации и технического обслуживания систем сглаживания волн давления (ССВД)», – с гордостью говорит Александра Утробина о старшем инженере-механике Западного региона. – В итоге к нему приезжали коллеги из других регионов учиться, чтобы потом преподавать этот курс у себя на станциях.

Алексей, победитель сразу в пяти номинациях конкурса, не только проявил себя как настоящий исследователь, досконально изучив принципы работы с данным

оборудованием в период монтажа и пусконаладочных работ, но и с удовольствием откликнулся на предложение регионального специалиста по обучению Виктории Шишкиной попробовать себя в роли внутреннего тренера, обучающего персонал вновь вводимых нефтеперекачивающих станций по ССВД.

– Я подготовил презентационный материал, провел обучение, – делится Алексей своим опытом. –

Наша задача – сократить период выхода специалиста на стопроцентную производительность

Позже стал читать новый курс по эксплуатации подпорных насосных агрегатов и систем охлаждения электродвигателей магистральных насосных агрегатов.

При этом Алексей всегда старается так выстраивать процесс обучения, чтобы был возможен диалог, который, по его признанию, позволяет самому развиваться и глубже исследовать предмет. – С каждым проведенным курсом благодаря слушателям возникали новые интересные вопросы, ответы на

которые уже включались в программу последующих курсов.

К слову, все внутренние тренеры Компании стараются подходить к процессу обучения своих коллег творчески, чтобы сложная техническая информация воспринималась легко и в максимально полном объеме. При этом они выступают в роли настоящих педагогов со своей собственной методической базой и учебно-методическим комплексом – программой курса,

конспектом лекций, презентацией и т. д. Как в любом высшем учебном заведении.

ХОРОШИЙ СТИМУЛ

– На производстве есть такой термин: «выход на стопроцентную производительность», когда человек начинает работать максимально эффективно, полностью реализуя свои профессиональные возможности. Так вот наша задача – сократить период выхода специалиста на стопроцентную



Алексей Любимов и Сергей Потрясов

производительность, – подытоживает Александра Утробина.

В этом заключается основное отличие внутреннего тренерства от наставничества, которое издавна используется в компаниях в качестве метода развития персонала и введения в профессию. Наставник вводит в профессию людей, не имеющих опыта и достаточной квалификации, как правило, новоиспеченных выпускников профильных вузов. А внутреннее тренерство рассчитано на людей квалифицированных, профессиональных, которые пока не знакомы со спецификой определенного оборудования. Возможно, такой специалист и самостоятельно его бы освоил, но на это ушло бы больше времени.

Такой формат обучения является хорошим стимулом и для самих тренеров. Как правило, все они демонстрируют высокие результаты работы, постоянно повышают уровень своих знаний и с удовольствием делятся опытом с коллегами. К тому же всегда приятно знать, что твой труд ценят, тебе доверяют как профессионалу, к тебе прислушиваются коллеги, а в копилке твоих наград теперь на одну стало больше. ■

Екатерина Крапивко



Обучение проводит внутренний тренер

Тревога на НПС

15 МАРТА 2018 ГОДА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КТК НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ ОСУЩЕСТВИЛ ИНСПЕКЦИОННУЮ ПОЕЗДКУ НА НПС «АСТРАХАНСКАЯ», В ХОДЕ КОТОРОЙ ПРОВЕЛ ВНЕОЧЕРЕДНУЮ ПРОВЕРКУ ГОТОВНОСТИ ПЕРСОНАЛА И ПОДРЯДНЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ К ВОЗМОЖНЫМ ЧРЕЗВЫЧАЙНЫМ СИТУАЦИЯМ.



В вопросах безопасности объектов нет мелочей! Важно всё – от готовности людей и техники до наличия необходимых документов

Так, было отработано взаимодействие сил оперативного реагирования станции в условиях учебной тревоги, которая, по вводной Генерального директора Консорциума, сработала из-за разгерметизации камеры пуска-приема скребка. После получения вводной начальник смены НПС «Астраханская»

доложил об инциденте в Главный центр управления КТК в Новороссийск, должностным лицам Центрального региона КТК-Р, диспетчеру подрядной организации ООО «Старстрой».

Оперативный персонал НПС отработал мероприятия по отсечению поврежденного участка, дренированию нефти с камеры пуска в дренажную емкость и локализации места выхода нефти.

Дополнительно была проведена учебная тревога по отработке действий при возгорании дренажной емкости магистральной насосной НПС. Была выполнена условная остановка НПС, эвакуирован незадействованный в тушении «пожара» персонал, развернут пожарный пост с боевым расчетом. В ходе проведения учения по тушению условного пожара были проверены

правильность действий оперативного персонала НПС, боевого расчета и членов добровольной пожарной дружины, работа пожарной техники и системы пожаротушения станции.

По прибытии основных сил аварийно-восстановительного пункта (АВП) «Астраханский» Николай Горбань выборочно проверил техническое состояние транспортных средств и аварийного оборудования, наличие сопроводительной и разрешительной документации.

По итогам учений Генеральный директор КТК отметил надежную работу оборудования, высокую профессиональную подготовку специалистов НПС «Астраханская» и представителей подрядных организаций. ■

Павел Кретов



Евгений Малышев:

«Наша задача – защитить морские объекты КТК от внешних и внутренних угроз»

ХОТЯ МЫ И ОТМЕЧАЕМ ДЕНЬ НЕФТЯНИКА КАК СВОЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПРАЗДНИК, КТК – КОМПАНИЯ ТРАНСПОРТНАЯ. СЛЕДОВАТЕЛЬНО, КАЖДЫЙ СОТРУДНИК ДОЛЖЕН ИМЕТЬ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ. ПРОСВЕТИТЬ НАС В ЭТОМ ВОПРОСЕ МЫ ПОПРОСИЛИ МЕНЕДЖЕРА ПО ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ СБ АО «КТК-Р» ЕВГЕНИЯ МАЛЫШЕВА.



Евгений Малышев

– Евгений Анатольевич, поясните, пожалуйста, что включает в себя понятие «транспортная безопасность»?

– Впервые проблема обеспечения безопасности на морском транспорте была озвучена в Международной морской организации ИМО (от англ. International Maritime Organization) в декабре 2002 года,

в связи с террористическим актом 11 сентября 2001 года в Нью-Йорке. Статистика реализованных террористических актов и проведенный анализ уязвимости объектов в различных областях деятельности человечества показали, что наиболее уязвимыми в отношении террористической опасности являются морские порты и их элементы, а также морские суда.

Результатом рассмотрения этой проблемы стало издание ИМО дополнительной главы XI-2 Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года и Международного кодекса по охране судов и портовых средств. В новой главе был определен ряд мер, которые должны были реализовать операторы

морских терминалов и судоходные компании.

В 2007 году в Российской Федерации был издан Федеральный закон «О транспортной безопасности», который расширил круг объектов транспорта, на которые распространяются требования по антитеррористической защищенности, ужесточил и более конкретно сформулировал требования к судам и морским терминалам, определил критерии, предъявляемые к персоналу, обеспечивающему безопасность судов и морских терминалов.

Отсюда и смысловое содержание термина «транспортная безопасность»: это комплекс организационно-технических мероприятий (в том числе и профилактического

характера), направленных на предотвращение возникновения условий для успешной реализации актов незаконного вмешательства, в т. ч. террористической направленности.

Требования по обеспечению транспортной безопасности (ТБ) регламентированы Федеральным законом Российской Федерации от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также рядом постановлений Правительства Российской Федерации и ведомственных нормативных актов Минтранса России.

Что касается объектов, находящихся в ведении АО «КТК-Р», то требования транспортной безопасности применимы только к объекту транспортной инфраструктуры (ОТИ) «Морской терминал – Береговые сооружения».

– Каковы особенности организации работы по транспортной безопасности на Морском терминале КТК?

– Организация работы по обеспечению транспортной безопасности любого ОТИ связана прежде всего с его структурой и особенностями перевалки грузов.

В состав ОТИ АО «КТК-Р» входят участок акватории и береговая

часть. Если на береговой части реализация требований ТБ не подразумевает каких-либо нестандартных решений, то с участком акватории дело обстоит иначе.

Обусловлено это следующим. Во-первых, в акватории размещены выносные причальные устройства (ВПУ), которые невозможно оборудовать какими-либо инженерными ограждениями, позволяющими, с одной стороны, защитить ВПУ, а с другой – обеспечить приемлемое время швартовки к ним танкеров и тем самым снизить финансовые затраты. Во-вторых, при появлении

рекреационные зоны (курортные поселки Широкая балка, Южная Озереевка), которые имеют статус территорий общего пользования и в которых, особенно в летнее время, находится большое количество отдыхающих. Часть из них, в основном в силу незнания требований законодательства в области ТБ, являются потенциальными нарушителями, которые время от времени пытаются проникнуть в зону транспортной безопасности ОТИ.

В связи с этим наш объект транспортной инфраструктуры оборудован специальными техническими

В состав объекта транспортной инфраструктуры АО «КТК-Р» входят участок акватории и береговая часть

маломерного судна-нарушителя невозможен его быстрый перехват без принятия каких-либо мер совместно с экипажем танкера, пришвартованного к ВПУ. В-третьих, большое расстояние от берега до ВПУ делает затруднительным визуальный контроль участка акватории, особенно в ночное время или при плохих погодных условиях. Еще один фактор состоит в том, что в непосредственной близости от ОТИ расположены

средствами, позволяющими круглосуточно в любых погодных условиях контролировать участок акватории, принадлежащий Консорциуму. Не раскрывая специфику технических средств, отмечу, что упомянутые средства позволяют обнаружить маломерные суда на всем участке акватории.

Задержание нарушителей с последующей их передачей в территориальные подразделения »



Международная морская организация является специализированным учреждением в системе ООН в области безопасности на море и защиты морской среды. В феврале 1948 года конференция ООН по морскому праву приняла Конвенцию о Международной морской консультативной организации (ИМКО), которая была преобразована в 1982 году в Международную морскую организацию (ИМО). Конвенция вступила в силу 17 марта 1958 года. В январе 1959 года состоялась 1-я сессия ассамблеи, и с этого момента Россия участвует в работе ИМО. Конвенция ООН по морскому праву 1982 года предписывает государствам непосредственно или через компетентные международные организации содействовать установлению общепринятых руководящих принципов, критериев и стандартов в области морских технологий (ст. 271).





транспортной безопасности ОТИ, явилось успешное прохождение всеми должностными лицами аттестации в Федеральном агентстве морского и речного транспорта.

– Каковы задачи и полномочия подразделения транспортной безопасности в КТК? Какие вопросы решаются в Московском офисе и на МТ?

– Транспортная безопасность ОТИ «Морской терминал – Береговые сооружения» обеспечивается дежурной сменой ФГУП «УВО Минтранса России». Основными задачами дежурной смены в границах зоны транспортной безопасности ОТИ являются обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов, обнаружение предпосылок к совершению и предотвращение реализации актов незаконного вмешательства (АНВ), реагирование на совершённый АНВ с целью минимизации потерь, в первую очередь людских.

Полномочия подразделения транспортной безопасности достаточно широки, в соответствии с законодательством Российской Федерации они включают проведение досмотра физических лиц (в т. ч. личного) и транспортных средств, задержание нарушителей, применение огнестрельного оружия.

– Какие имеются внешние угрозы для ОТИ в это непростое в террористическом отношении время? Каковы внутренние угрозы?

– К внешним наиболее опасным угрозам следует отнести

маломерные суда, которые могут быть использованы для совершения АНВ в отношении танкера, стоящего у ВПУ под погрузкой. Высокая скорость и маневренность современных маломерных судов резко сокращают время реагирования подразделений транспортной безопасности.

К внутренним потенциальным угрозам можно отнести только действия персонала Компании. Если прямое вмешательство в деятельность ОТИ (проникновение или открытое нападение) имеет не слишком высокую вероятность, то действия персонала, который может вступить в сговор с внешним нарушителем и обеспечить ему беспрепятственный проход или проезд в зону транспортной безопасности, а также дать информацию о наиболее важных элементах ОТИ и о структуре системы безопасности и ее функционировании, классифицируются как наиболее опасные.

В этом случае качество подбора персонала, в т. ч. входящего в дежурные смены подразделения транспортной безопасности, становится решающим фактором в предотвращении актов незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры.

– Как строится взаимодействие СБ КТК в сфере обеспечения транспортной безопасности с территориальными подразделениями МВД, ФСБ, МЧС России?

– В основном это два направления – информационный обмен

в части, касающейся защиты наших объектов, и проведение совместных учений и тренировок. Учения и тренировки проходят ежеквартально, по их результатам проводится анализ существующей системы безопасности и вырабатываются направления по ее совершенствованию.

– В каком направлении ведется совершенствование системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ?

– Направлений несколько. Это и работа с персоналом, имеющая

обеспечению пропускного и внутриобъектового режимов. Важными направлениями являются организация обучения, проведение занятий с персоналом АО «КТК-Р» и тренировок с дежурными сменами ПТБ, а также совершенствование инженерно-технических систем и средств обеспечения ТБ.

– Что может и должен сделать каждый сотрудник КТК для повышения защищенности объектов Консорциума?

– Соблюдать требования по обеспечению транспортной безопасности



целью предотвращение внедрения в АО «КТК-Р» потенциальных нарушителей и связанная с обработкой персональных данных, которая ведется, разумеется, в рамках действующего законодательства Российской Федерации; это разработка новых и совершенствование действующих процедур по

в части, касающейся его должностных обязанностей, и, конечно же, проявлять бдительность. Ведь безопасность объектов Консорциума – это и безопасность коллектива, а значит, она в интересах каждого сотрудника. ■

Беседовала Екатерина Суворова

федеральных органов исполнительной власти производится водным патрулем, который входит в дежурную смену подразделения транспортной безопасности.

– Если возможно, расскажите о составе специалистов СБ, занятых вопросами транспортной безопасности. Какова их квалификация, каким опытом они обладают?

– Разработкой мер по обеспечению транспортной безопасности ОТИ так или иначе занимается большинство специалистов Службы, поскольку это направление деятельности неотделимо от физической защиты объектов, вопросов безопасности персонала КТК, обеспечения пропускного и внутриобъектового режимов и т. п.

Взаимодействие с Федеральным агентством морского и речного транспорта по основополагающим вопросам, связанным с категорированием ОТИ, согласованием

и утверждением разработанных в нашей Компании документов, аттестацией персонала осуществляет ваш покорный слуга.

Специалистами АО «КТК-Р», непосредственно связанными с повседневной реализацией упомянутых выше мер, являются менеджер по безопасности Морского терминала, ведущий специалист по безопасности, специалист по морской транспортной безопасности, инспектор бюро пропусков.

Что касается опыта специалистов СБ, то могу отметить, что все они в течение длительного времени проходили службу в частях и подразделениях Минобороны, ФСБ и МВД России. Кроме того, каждый из них прошел дополнительное обучение по своим направлениям.

Подтверждением их квалификации и способности выполнять служебные обязанности в части, касающейся обеспечения

Одновременная погрузка двух танкеров на Морском терминале КТК требует повышенных мер транспортной безопасности

Осознанный выбор в пользу Жизни

В 2011 ГОДУ КОНСОРЦИУМ ПРИСТУПИЛ К РАСШИРЕНИЮ МОЩНОСТИ СВОЕЙ НЕФТЕПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ ДО 67 МЛН Т НЕФТИ В ГОД. ЭТО БЫЛ НОВЫЙ ЭТАП В ЖИЗНИ КОМПАНИИ – НОВЫЕ ЛЮДИ, НОВЫЕ ЦЕЛИ, НОВЫЕ ВЫЗОВЫ. ОДНИМ ИЗ ВЫЗОВОВ БЫЛА ЦЕЛЬ НУЛЕВОГО ТРАВМАТИЗМА.

МАСШТАБНЫЙ ПРОЕКТ

В ходе реализации Проекта расширения предстояло модернизировать 5 существующих НПС и построить 10 новых, возвести 6 резервуаров объемом по 100 тыс. м³ каждый, построить 88 км магистрального нефтепровода в Казахстане и третье выносное причальное устройство на Морском терминале, а это сотни тысяч тонн металлоконструкций, тысячи километров трубопроводов и коммуникаций, сотни тысяч кубометров бетона и более 80 км объектов транспортной инфраструктуры.

В период активной фазы строительства на объектах Проекта расширения было задействовано более 8000 человек и свыше 1000 единиц техники.

ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

Перед началом реализации масштабного Проекта руководство и Акционеры КТК поставили задачу сделать его одним из самых безопасных в России.

Анализ уровня травматизма в различных отраслях за последние 50 лет показал, что в промышленно развитых странах 9 из 10 происшествий происходят при наличии регламентирующих документов, современного оборудования, качественных средств коллективной и индивидуальной защиты. Промышленность пережила существенный скачок в развитии безопасных условий труда, однако люди на производстве продолжали гибнуть. По результатам расследований многих инцидентов, аварий и несчастных случаев было установлено, что одной из основных причин этих происшествий является человеческий фактор, то есть поведение работника.

Учитывая, что КТК имел на тот момент отличную нормативную базу в части ОТ, ПБ и ООС, необходимо было сделать упор на минимизацию рисков, связанных с поведенческим фактором. Для этого Акционеры предложили внедрить на Проекте расширения лучшие

мировые практики по управлению поведенческими рисками.

ПОЛЕЗНЫЙ ОПЫТ

Чтобы увидеть, как на практике работает программа по минимизации рисков, связанных с человеческим фактором, представители КТК посетили Pearl GTL – крупнейший в мире завод синтетического топлива компании «Шелл» в Катаре. За 77 млн человеко-часов там не было ни одного случая травматизма, который бы привел к потере рабочего времени. В 2010 году это был мировой рекорд.

В 2011 году Акционеры утвердили внедрение программы под названием «Без происшествий и травм» (БПТ), нацеленной на формирование осознанного отношения к собственной безопасности у всех участников Проекта расширения. Перед руководством КТК стояла сложная задача вовлечения каждого работника в процесс формирования безопасной среды на объектах Компании. «Делай работу безопасно



или не делай ее совсем!» – это правило должно было войти в сознание каждого участника Проекта.

Программа БПТ предполагала внедрение целого комплекса инструментов, направленных на создание высокой ответственности работников не только к собственной безопасности, но и к безопасности своих коллег, родных и близких.

ИНСТРУМЕНТАРИЙ БЕЗОПАСНОСТИ

В КТК стартовала масштабная работа по подготовке нового инструментария для формирования Культуры безопасного труда, которая насчитывала порядка 60 инструментов, о 16 из которых расскажем ниже.

Инструмент № 1. На каждом объекте строительства были созданы Группы Лидеров по внедрению Культуры безопасного труда. В их состав вошли специалисты по охране труда, руководители, специалисты и рабочие подразделений КТК, а также представители организаций, задействованных на Проекте.

В Московском офисе КТК также была организована Группа Лидеров по внедрению Культуры безопасного труда, куда вошли высшее руководство Компании, руководство Проекта расширения, первые руководители подрядных организаций и специалисты различных направлений. Посещая объекты строительства, руководители Компании и Проекта личным примером показывали, что для них значит безопасность, оказывали всяческую поддержку в реализации Программы БПТ. Из живого общения с участниками строительства, обсуждения проблем и позитивных моментов вытекала повестка дня собраний Группы Лидеров в Московском офисе. Задача Группы заключалась в определении основных направлений развития Культуры безопасного труда, с учетом анализа данных, полученных на стройке.

Руководители Проекта расширения и специалисты различных направлений, задействованные в Московском офисе и на объектах, успешно прошли обучение и аттестацию в Национальном совете охраны труда Великобритании (NEBOSH)

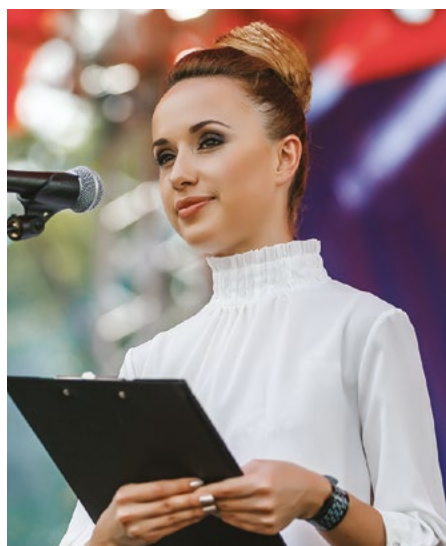
с получением международного сертификата по ОТ, ПБ и ООС. В дополнение к основной специальности они получили квалификацию наставников, полевых инструкторов и начали проводить семинары, нацеленные на формирование Культуры безопасного труда.

Инструмент № 2. В рамках Проекта расширения были внедрены «12 + 1 жизненно важных правил». Это перечень основных требований, взятых из мировой практики, соблюдение которых способно существенно минимизировать риск травматизма.

Правило «Плюс 1» не зря выделено отдельно. Оно напоминает о необходимости признания и поощрения безопасного поведения. Ведь под «дисциплинарным воздействием» понимается не только наказание работника, но и его поощрение, которое действует, как показывает практика, гораздо эффективнее в контексте Культуры безопасного труда.

Инструмент № 3. На объектах Проекта расширения было введено **Право на приостановку работ.**»

Масштабы работ, проведенных в рамках Проекта расширения, поражают воображение!



Елена Беличенко

Согласно ст. 379 ТК РФ, «В целях самозащиты трудовых прав работник, известив работодателя или своего непосредственного руководителя либо иного представителя работодателя в письменной форме, может отказаться от выполнения работы, не предусмотренной трудовым договором, а также от выполнения работы, которая непосредственно угрожает его жизни и здоровью...». В целях реализации права работника, указанного в данной статье, на Проекте расширения КТК проводился полноценный курс на тему «Право на приостановку работ».

Каждый работник знает, что в результате его отказа от выполнения работ в небезопасных условиях или использования Права на приостановку работ к нему не будут применены меры дисциплинарного взыскания, более того, он будет поощрен за своевременное применение своего права.

Инструмент № 4. Вводный курс. Каждый работник, приходящий на Проект расширения КТК, начал свою деятельность не только с прохождения вводного инструктажа по ОТ, но и с посещения четырехчасового вводного семинара, на котором в формате диалога с тренерами-ведущими ему давались фундаментальные понятия Культуры безопасного труда. Так

безопасность становилась для каждого личным делом, и это влияло на дальнейший выбор работника в пользу безопасного труда.

Инструмент № 5. На Проекте расширения была внедрена **Программа для малоопытных работников**, дополнительно к обязательной стажировке на рабочем месте. Каждый вновь прибывший работник, независимо от профессионального стажа, в течение первых 6 месяцев работы на Проекте признавался малоопытным. В течение этого адаптационного периода он проходил все необходимые внутренние обучения, за ним закреплялся наставник, который проявлял повышенное внимание к поведению подопечного и вовлекал его в Культуру безопасного труда. Каждый новичок был замечен на строительной площадке благодаря специальным отличительным знакам.



Инструмент № 6. Планирование работ и оценка рисков. Проведение целевого инструктажа перед началом работ в большинстве случаев не позволяет учесть все опасности и риски. Поэтому была разработана инструкция по допуску к работам в условиях полной безопасности. По сути, данный инструмент являлся планеркой перед началом работ, которая проводилась в формате коллективного обсуждения поставленных задач рабочими и ответственным за выполнение работ, с целью выявления опасных факторов

и минимизации рисков. Такая коллективная работа позволяла каждому почувствовать свою значимость, ощутить свой вклад в безопасную реализацию Проекта.

Все участники Проекта расширения, пройдя обучение, грамотно оперировали понятиями «опасность» и «риск», а также умели оценить риски и применить меры контроля опасных факторов, что снижало вероятность происшествий и несчастных случаев.

Инструмент № 7. Полевое наставничество заключалось в поддержке работников инженерами по ОТ, руководителями среднего и высшего звена. Шел постоянный диалог, велось совместное обсуждение текущих проблемных вопросов охраны труда. Это способствовало повышению степени доверия рабочих к руководству.

Инструмент № 8. Наблюдение за небезопасным поведением, небезопасными условиями труда. Оформление результатов этих наблюдений является общепризнанной мировой практикой, но зачастую к данному процессу подключен лишь инженерно-технический персонал. На Проекте расширения КТК посредством оформления карточек наблюдений был внедрен способ дополнительной коммуникации рабочих и административного персонала. Любой работник, независимо от должности и стажа, мог оформить



Руководство и Акционеры КТК – постоянные участники Дней безопасности

свое как негативное, так и позитивное наблюдение касательно поведения коллег, условий работы или быта. Каждая оформленная карточка наблюдений анализировалась на совещаниях линейного руководства, по мере необходимости разрабатывался план превентивных мероприятий.

Наблюдения, сделанные на объектах Проекта расширения, сводились в единую базу данных, анализ которой определял темы, требующие повышенного внимания.

Инструмент № 9. Ежемесячно для всего Проекта расширения проводились **кампании безопасности** по наиболее актуальным темам. Так, в летний период это «Опасности повышенных температур», в зимнее время – «Проведение работ в праздничные дни», «Опасности вождения в зимний период». Периодически освежались знания по темам: «Запрет использования телефона за рулем», «Скоростной режим», «Работы на высоте», «Оказание первой помощи», «Право на приостановку работ» и др.

Цель проведения таких кампаний не научить работников чему-то новому, а напомнить о необходимости правильного выбора в пользу безопасности. Занятия проводились в формате «презентация – обсуждение – совместное подведение итогов», все участники семинаров были вовлечены в обсуждение темы.

Инструмент № 10. Признание, поощрение и Дни безопасности. Поддержание Культуры безопасного труда на высоком уровне не могло осуществляться без внедрения Программ поощрений и признаний. Поощрение мотивирует персонал к активному участию в процессе развития Культуры.

Оценка вклада в безопасность труда, будь то простое рукопожатие на строительной площадке или вручение подарка на официальной церемонии, очень важна! Награждение работников проходило на объектах строительства ежемесячно. Кроме того, ежегодно проводился День безопасности Проекта расширения с приглашением представителей всех подрядных организаций, в нем принимало участие от 500 до 800 человек. Подобные масштабные форумы – отличный показатель приверженности руководства Консорциума вопросам охраны труда.

Помимо официальной части, на которой Акционеры и менеджмент КТК подтверждали свою поддержку высоких стандартов в области охраны труда, проводилась конкурсная программа для рабочего персонала. Задания конкурсов были связаны с вопросами безопасности. Все это сплачивало коллектив и способствовало распространению идеи Культуры безопасного труда за пределами КТК. Мы знаем примеры, когда люди, отработавшие на Проекте

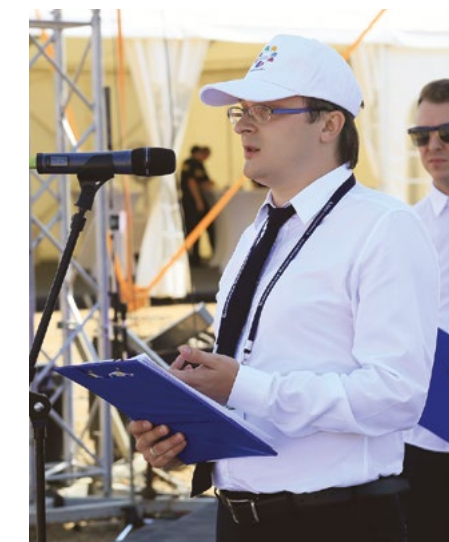
расширения, внедрили наш подход к безопасному проведению работ на других проектах.

Инструмент № 11. Программа безопасного вождения. На Проекте расширения было задействовано порядка 1000 единиц автомобильной и строительной техники. Учитывая, что ежемесячные пробеги автотранспорта составляли порядка 2 млн км, риски, связанные с транспортом, являлись одними из самых высоких.

Все транспортные средства были оснащены бортовой системой мониторинга, позволяющей отслеживать не только местоположение автомобиля и скорость его движения, но и манеру вождения водителя, соблюдение им предписаний дорожных знаков, а также то, пристегнуты ли ремни безопасности.

На все поездки, помимо путевого листа и прохождения водителями предрейсового и послерейсового медосмотра, составлялся план управления поездкой, где отражались маршрут, места отдыха водителя, опасные участки, контактные данные водителя, пассажиров, диспетчера и аварийных служб.

В программу безопасного вождения вовлекались не только водители автотранспортных средств, но также пассажиры и даже »



Игорь Лисин

пешеходы, то есть все участники дорожного движения.

Инструмент № 12. Флаг безопасности. Его торжественная передача от одного руководителя строительного объекта руководителю другого объекта проходила на ежеквартальной основе. Флаг доставался подрядчику, показавшему более высокие достижения в области внедрения на объекте Культуры безопасного труда. Это создавало дух соперничества между строительными площадками в области обеспечения условий безопасности.

Инструмент № 13. Периодическое издание «Культура безопасного труда», распространяемое на объектах строительства, регулярно информировало о ходе внедрения Культуры, значимых событиях на Проекте в области безопасности, применении Культуры участниками Проекта в быту, публиковало статистику показателей с площадок строительства.

Инструмент № 14. Внутреннее расследование аварий, инцидентов – данная система, внедренная на Проекте КТК, охватывала не только происшествия с негативными последствиями, но и рассматривала случаи, имеющие потенциальную опасность. Внутренние расследования проводились с целью выявления причин

инцидентов и недостаточности мер безопасности. По результатам расследований разрабатывались и внедрялись корректирующие мероприятия для предотвращения аналогичных происшествий.

Целью системы также являлось распространение информации о происшествиях и извлеченных уроках, с тем чтобы меры по предотвращению подобных происшествий были приняты не только на объекте, на котором произошел инцидент, но и на других объектах Компании.

Инструмент № 15. Создание собственных обучающих видеоматериалов. В рамках обмена опытом и визуализации реализуемой программы Культуры безопасного труда была организована съемка обзорных и учебных фильмов. В качестве актеров, сценаристов, операторов активно участвовал весь персонал Проекта расширения.

Инструмент № 16. Развитие командного духа – с этой целью на объектах строительства проводились соревнования по футболу, волейболу, теннису. Победителям вручались переходящие кубки и призы.

ЗАДАЧА ВСЕХ И КАЖДОГО

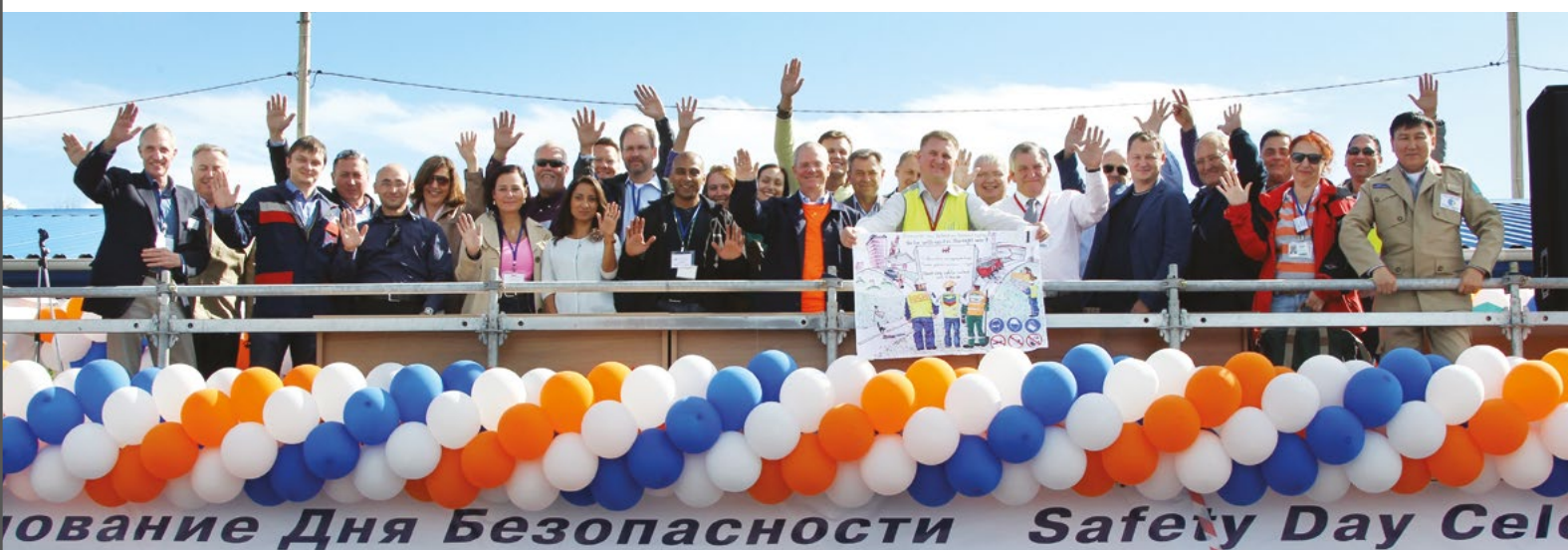
В каждой серьезной компании целые отделы работают над тем, чтобы процесс деятельности был

налажен в соответствии с установленными правилами и процедурами, регламентами и политикой. Но невозможно спасти жизнь лишь знанием процедур и своевременным прохождением инструктажа. Нужен доверительный разговор с персоналом, совместное решение проблем, заострение внимания на, казалось бы, мелочах, – это и есть путь к Культуре безопасности.

Культура безопасного труда – это не развитие естественных инстинктов человека, направленных на его самосохранение, а программа, позволяющая сделать осознанный, естественный выбор в пользу сознательного выполнения требований безопасности.

Внедрение Культуры безопасности на Проекте расширения КТК показало свою состоятельность – невозможно себе представить, сколько нам удалось сохранить жизни, скольким людям мы помогли избежать травм! Учитывая тот факт, что, благодаря сформированной культуре, за период реализации Проекта расширения только самими рабочими было зафиксировано и предотвращено более 100 000 (статистика по карточкам наблюдений) небезопасных действий и условий. ■

Статью подготовили:
Игорь Лисин,
Елена Беличенко,
Руслан Капкаев



Тридцать три добрых дела

КАСПИЙСКИЙ ТРУБОПРОВОДНЫЙ КОНСОРЦИУМ-К В 2017 ГОДУ В РАМКАХ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ИНВЕСТИРОВАЛ БОЛЕЕ 692 МЛН ТЕНГЕ ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ СОЦИАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ В АТЫРАУСКОЙ ОБЛАСТИ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН.



Успешная производственная деятельность АО «КТК-К» неразрывно связана с развитием Атырауской области. Консорциум стремится сделать жизнь жителей этого региона максимально комфортной, создать благоприятные условия для обучения детей.

В 2017 году при спонсорской поддержке Компании построена средняя школа на 100 мест в поселке Курылыс Индерского района. Торжественное открытие учебного заведения было приурочено ко Дню первого президента, отмечаемому 1 декабря. В церемонии приняли участие руководство села, педагоги и, конечно же, сами школьники вместе с родителями. Здание старой школы было аварийным. Жители поселка с нетерпением ждали открытия новой школы, которая бы отвечала всем современным стандартам и требованиям образования.

Для воспитанников вспомогательной школы-интерната в Махамбетском районе введены в эксплуатацию прачечная и баня. В строительство социального объекта вложено 39 млн тенге, комплекс был возведен всего лишь за полгода.

По просьбе городского отдела образования КТК-К провел капитальный ремонт в здании детсада № 16, а в трех школах города – № 17, 16 и 5 – появились спортивные площадки от Консорциума.

В 2017 году закончена реализация социальной программы Проекта расширения, в рамках которой введен в эксплуатацию детский сад на 160 мест в селе Ганюшкино Курмангазинского района общей стоимостью 605 млн тенге. Начато строительство двух детских садов по 290 мест каждый в поселке Акколь Курмангазинского района и в селе Аккистау Исатайского района.

В октябре 2017 года был дан старт строительству школы на 80 мест в поселке Жасталап Курмангазинского района и детского сада на 290 мест в микрорайоне Самал города Атырау.

Поддерживая социально значимые сферы жизни регионов, КТК-К ежегодно оказывает поддержку социально уязвимым группам населения Атырауской области. Так, в рамках традиционной программы

«Новогодние праздники вместе с КТК» от имени Консорциума более 400 детей получили подарки в виде зимней одежды, обуви и сладостей.

С 2017 года КТК-К финансирует подписку на всемирно известный журнал National Geographic Kazakhstan на казахском языке для 219 школ и вузов Атырауской области. В 2018 году КТК-К продолжил данную акцию.

Поддержка экологических программ на сумму 49,6 млн тенге включает в себя реализацию экологического проекта, направленного на сохранение и восстановление биологического разнообразия Республики Казахстан. КТК-К профинансировал приобретение спутниковых ошейников для сайгаков в целях ведения мониторинга за состоянием животных, улучшения организации их охраны и получения новых научных знаний об их экологии. Компания направила средства на мероприятия по отлову и спутниковому слежению за сайгаками, проведение полевых исследований, а также на организацию летнего полевого образовательного лагеря для школьников и эколого-просветительскую работу с общественностью. В рамках проекта, который называется «Киелі Киік», что в переводе означает «Священная сайга», запускается PR-кампания для информирования населения о проблемах сохранения популяции сайгаков, численность которых за последние 5 лет сократилась на 90 %. ■

Айна Жетписбаева



С новосельем, «Малышок»!

В КОНЦЕ ЯНВАРЯ 2018 ГОДА В ГОРОДЕ ХАРАБАЛИ АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫЛИ НОВЫЙ ДЕТСКИЙ САД НА 70 МЕСТ. КАК ОТМЕТИЛ НА ЦЕРЕМОНИИ ГУБЕРНАТОР АЛЕКСАНДР ЖИЛКИН, ЭТОТ ДЕТСАД СТАЛ УЖЕ ТРЕТЬИМ, ВВЕДЕННЫМ В РЕГИОНЕ НА СРЕДСТВА КТК ЗА ПОЛГОДА.



В августе 2017 года новый детский сад был введен в эксплуатацию в селе Байбек, в декабре – в селе Старокучергановка. И вот теперь символический ключ от нового дошкольного учреждения получили юные харабалинцы.

В церемонии открытия кроме губернатора приняли участие заместитель Генерального директора КТК по связям с Правительством РФ Михаил Гришанков, министр образования и науки Астраханской области Виталий Гутман, глава Харабалинского района Алексей Штонда.

Вклад КТК в социальное развитие Харабалинского района позволил полностью ликвидировать очереди в дошкольные организации для детей от трех до семи лет. Новый детский сад № 2 «Малышок»

открыт в новом микрорайоне города. И это тоже примечательный факт: предполагается, что на этой территории будут проживать многодетные семьи и представители других льготных категорий, и для наибольшего благоприятствования их переселению здесь заранее создаются все условия – прокладываются коммуникации, активно строятся объекты социальной инфраструктуры.

В частности, глава региона также отметил, что вслед за детским садом начнется строительство новой школы.

Александр Жилкин поблагодарил КТК за важный вклад в социальное развитие области.

– Благотворители заслуживают самую высокую оценку: детского

сада такого уровня, как в городе Харабали, нет даже в областном центре, – сказал он.

Слова благодарности руководству КТК адресовал и глава района Алексей Штонда, напомнивший, как ответственно представители Консорциума относились к контролю за ходом и качеством строительных работ.

– Большое спасибо от всех харабалинцев за такую поддержку и такой подарок, – сказал А. Штонда. – Пусть новый детский сад приносит радость всем его обитателям!

В свою очередь, заместитель Генерального директора КТК по связям с Правительством РФ Михаил Гришанков напомнил, что поддержка образовательной сферы и помощь детям в регионах



Михаил Гришанков и Александр Жилкин



Лидия Гербер



Счастливые новоселы

присутствия Компании – важная составляющая социальной политики КТК.

– Сегодня воспитанники детского сада делают свои первые открытия, приобретают новые знания, навыки и друзей в комфортных условиях и уютной атмосфере. Надеемся, что в будущем они придут на работу к нам в Компанию, – подчеркнул он.

Заведующая детским садом № 2 «Малышок» Лидия Гербер с удовольствием показала гостям помещения и оборудование сада.

Двухэтажное здание занимает почти полторы тысячи квадратных метров. Консорциум оснастил учреждение всем необходимым современным оборудованием и мебелью. Проектом

предусмотрены полноценные игровые зоны, спортивный и актовый залы.

Для воспитателей групп КТК приобрел автоматизированные рабочие места, включающие компьютер, принтер, видеопроектор.

– Многие наши педагоги имеют высшее образование, и все владеют современными информационно-коммуникационными технологиями. Полученное от Консорциума оборудование мы будем активно использовать для обучения и развития детей, – сказала Лидия Гербер.

По последнему слову техники оснащен и пищеблок детского сада, для того чтобы высококвалифицированные повара могли здесь готовить прекрасные блюда для детей

согласно 10-дневному циклическому меню.

– Благодаря специально рассчитанному рациону наши воспитанники будут получать все необходимые детскому организму витамины, белки, жиры и углеводы. Никаких полуфабрикатов – только натуральное мясо, творог, овощи и фрукты, – резюмировала Лидия Гербер.

В общей сложности построенные на благотворительные средства КТК в Астраханской области дошкольные учреждения позволят принять до 200 воспитанников. Всего в 2017 году на территории Астраханской области Консорциум реализовал 11 благотворительных проектов и программ на общую сумму 272 млн рублей. ■

Павел Кретов



Подарок губкинцам

В ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ВЕСНЫ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КТК НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ И РЕКТОР РГУ НЕФТИ И ГАЗА ИМЕНИ И. М. ГУБКИНА ВИКТОР МАРТЫНОВ ТОРЖЕСТВЕННО ОТКРЫЛИ ПОСЛЕ РЕМОНТА БОЛЬШУЮ АКАДЕМИЧЕСКУЮ АУДИТОРИЮ УНИВЕРСИТЕТА.



В церемонии приняли участие Акционеры Консорциума – представители ведущих нефтегазовых компаний мира.

Выступая перед преподавателями и студентами университета, Николай Горбань отметил, что для КТК было большой честью принять участие в этом проекте.

– Губкинский университет – не просто храм науки и известный в мире исследовательский центр, но и альма-матер многих выдающихся советских и российских нефтяников, заложивших надежный фундамент отечественной нефтегазовой отрасли. Сегодня в КТК трудится немало выпускников РГУ, которые обеспечивают эффективную работу на всех объектах – от Тенгиза до Новороссийска, – подчеркнул руководитель Консорциума.

Теплые слова благодарности руководству, Акционерам и коллективу КТК выразил ректор РГУ Виктор Мартынов.

– Каспийский Трубопроводный Консорциум – хороший пример

сотрудничества, и мы надеемся, что наше взаимодействие будет продолжаться, а мы будем и дальше готовить высококвалифицированные кадры для КТК, – добавил он.

С особым чувством на трибуну поднялся представитель Акционера КТК – старший вице-президент Национальной компании «КазМунай-Газ» по транспортировке нефти Нуртас Шманов. В далеком 1947 году его отец Нурибек Шманов, ставший впоследствии выдающимся нефтяником, был первым представителем Казахской ССР, поступившим в Московский нефтяной институт имени академика И. М. Губкина.

– Мне очень приятно сегодня находиться здесь. От имени Национальной компании «КазМунай-Газ» и Министерства энергетики Республики Казахстан разрешите вас поздравить с открытием большой академической аудитории. Губкинский университет – кузница высококлассных кадров для нефтегазовой отрасли Казахстана. Желаю студентам и всему профессорско-преподавательскому составу больших творческих

успехов! – сказал Нуртас Шманов. От имени министра энергетики Казахстана Каната Бозумбаева он вручил ректору Виктору Мартынову медаль «За вклад в развитие нефтегазовой отрасли».

Ремонт большой академической аудитории был выполнен за счет благотворительных средств КТК. На ремонтные работы и оснащение аудитории мультимедийным оборудованием Консорциум направил почти 32 млн руб. В ходе ремонта восстановлено естественное освещение аудитории, в строгом соответствии с первоначальным замыслом знаменитого советского архитектора Бориса Иофана, по проекту которого построено здание университета.

Большая академическая – одна из основных потоковых аудиторий университета. Ее ремонт и оснащение по современным стандартам позволили сделать учебный процесс более эффективным, дали новые возможности педагогам, добавили комфорта преподавателям и студентам. ■

Павел Кретов

В 2015 году между Каспийским Трубопроводным Консорциумом и РГУ нефти и газа им. И. М. Губкина было заключено соглашение о сотрудничестве. В том же году КТК осуществил ремонт кровли трех зданий студенческого городка на сумму более 9 млн руб. Генеральный директор КТК Николай Горбань входит в состав Попечительского совета университета.



Компания возможностей

ДЛЯ КОЛЛЕКТИВА МОСКОВСКОГО ОФИСА СТАЛ НАСТОЯЩИМ СЮРПРИЗОМ НОВОГОДНИЙ КОНЦЕРТ С УЧАСТИЕМ СОТРУДНИКОВ КТК. ВЫСТУПЛЕНИЕ КОЛЛЕГ ВЫЗВАЛО НЕОПИСУЕМЫЙ ВОСТОРГ, ЭТО СОБЫТИЕ СТАЛО НЕЗАБЫВАЕМОЙ СТРАНИЦЕЙ КОРПОРАТИВНОЙ ЖИЗНИ.



В ПОРЯДКЕ ЭКСПЕРИМЕНТА

Для многих артистов выход на большую сцену стал результатом огромной работы над собой и личной победой. Эта замечательная возможность им представилась благодаря готовности организаторов корпоративного мероприятия пойти на эксперимент и даже на некоторый риск...

Организаторы новогоднего вечера не скрывают, что, согласившись на предложение подрядчика изменить привычный формат мероприятия, они до самого конца сами сомневались: а понравится ли эта затея коллективу?..

О деталях подготовки этого яркого действа мы расспросили ведущего специалиста по кадровым

вопросам Елену Китину и специалиста по кадровым вопросам Надежду Гаврилову.

– Мы стремимся к тому, чтобы корпоративы в КТК проходили на высоком организационном уровне, чтобы эти мероприятия были элегантными, изысканными и веселыми. И в этот раз мы не хотели снизить планку. Талантов в Московском офисе много. Тем не менее, расслав по электронной почте приглашение прийти на кастинг, мы не были уверены, что коллеги готовы выйти на «большую сцену». Но они проявили активность, и набор артистов прошел быстро, – вспоминает Елена.

– Постановкой шоу занимались профессионалы, – рассказывает Надежда. – Очень интересно было

наблюдать за трансформацией программы во время работы над номерами. Кто-то из участников сразу определился с песней, кто-то менял номер несколько раз. Кроме воплощения в жизнь идеи режиссера для нас было важно, чтобы наши артисты чувствовали себя максимально комфортно, ведь выступать перед коллегами и руководством Компании – огромная ответственность. Мы старались поддержать коллег, присутствовали на репетициях. Особенно интересно было наблюдать процесс постановки выступлений изнутри, ведь я сама стала участницей одного из номеров. На сводных репетициях чувствовался настоящий корпоративный дух – было приятно осознавать, какой у нас дружный и творческий коллектив, какая классная команда собралась!

ВОСТОРГ И ГОРДОСТЬ

На сцене наши коллеги ничем не уступали профессиональным артистам. К искреннему восторгу от прекрасно поставленных номеров добавлялось чувство гордости за талантливых людей, работающих рядом с нами. Были по достоинству оценены и прекрасно подобранный репертуар, и каждое выступление в отдельности. Но когда на сцену в полном составе вышла Служба безопасности с песней, где есть слова: «Команда молодости нашей, команда, без которой мне не жить!», – все были просто сражены! »



Александр Бережанов, Елена Китина и Надежда Гаврилова



ОЛЬГА РЕВИШВИЛИ, старший координатор по управлению изменениями, Проекты и планирование:

«Узнав о наборе талантов, я решила поучаствовать в кастинге, хотя были сомнения. От коллег слышала разные мнения: „Что за самодеятельность будет?“, „Вот еще, развлекать кого-то!“. Кто-то, напротив, говорил: „Здорово было бы попробовать свои силы, интересно, но страшно!“

Мне тоже было страшно. Но желание спеть было сильнее, к тому же хотелось выйти из зоны комфорта, устроить самой себе „челлендж“.

После первой репетиции были смешанные чувства – и радость, и волнение, и мысль, зачем я на это пошла? Но когда осознала, какая большая работа нам предстоит, когда впервые увидела номера коллег, я была в восторге.

Нашей подготовкой занималась команда настоящих профессионалов – режиссер с помощниками, звукорежиссер, хореограф, костюмер... Эти люди делали свою работу с душой, поддерживали и мотивировали, я очень им благодарна, с теплотой вспоминаю репетиции. А также я благодарна нашей Компании, за то, что дала нам такую возможность – выступить на большой сцене, поработать с профессиональной командой.

В день выступления было волнительно, но мы все понимали, что назад пути нет. И очень хотелось дойти до конца! Если к следующему новому корпоративу вновь будет готовиться концерт силами сотрудников, была бы счастлива принять в нем участие!»

– Как вам удалось привлечь к участию в концерте такое серьезное и довольно закрытое подразделение? – интересуюсь у организаторов мероприятия.

– Насчет закрытости подразделения не согласна: напротив, работники Службы безопасности открыты и по отношению к работникам Компании и, как оказалось, к творческим экспериментам. Тем не менее, убедить коллектив СБ участвовать в новогоднем представлении удалось не сразу, – признается Надежда Гаврилова. – Ведь перед подразделением стоит задача ни много ни мало обеспечения безопасности Компании по всем направлениям. Оказалось, что работники нашей СБ – люди креативные, артистичные, легкие на подъем. И когда Евгений Борисович Петрушин принял решение – «Участвуем!», весь коллектив без рассуждений включился в процесс. Дисциплинированные, пунктуальные, они посещали все репетиции, очень старались. Песню выбрали сами, и лучшего репертуара просто

нельзя было придумать, ведь наша СБ – это действительно команда!

Новогоднее настроение подарила зрителям композиция «Пять минут», собравшая всех участников концерта. На балконах второго яруса, в лучах, проецируемых со сцены при помощи зеркал, поочередно «вспыхивали» исполнительницы отдельных куплетов. Это была фантастическая идея режиссера! Казалось, это нереально – настолько четко скоординировать работу с зеркалами в руках танцоров, направлявших лучи.

ОТ ЗАДУМКИ – К ПРАЗДНИКУ

А с чего началось это новогоднее чудо? Ну конечно же, с тендера! К слову, Елена Китина с 2009 года проводит тендеры по выбору подрядчиков для проведения праздников, на счету у Надежды Гавриловой уже восемь корпоративных мероприятий. Организация корпоративов – это лишь часть их работы, но ответственность на этом



Незабываемые мгновения праздника

участке, особо чувствительном для всего коллектива, очень велика! Каждое корпоративное мероприятие – это целый проект, включающий выбор подрядчика, места проведения мероприятия, артистов, формирование концертной программы, меню, праздничного оформления площадки, музыкального сопровождения и т. д.

После мероприятия Отдел кадров традиционно проводит детальный анализ реализованного проекта. Сотрудникам Пресс-службы разрешили присутствовать на совместном совещании наших кадровиков с Николаем и Виктором – представителями подрядчика, подготовившего прошедший новогодний корпоратив.

– Мы видели много компаний, но нигде нет такого корпоративного духа, как в КТК, – заметил Николай. – Это было видно хотя бы по тому, как горячо зал поддерживал коллег на сцене!

– Приятным сюрпризом для нас стал минимальный отсев участников, происходивший исключительно в связи с командировками или отъездом в отпуск. Люди два раза в неделю приходили на репетиции, а это сложный, изматывающий процесс, и вы сами видели результат, – отметил Виктор, – Но стать подрядчиком КТК было весьма непросто! Очень жесткие требования, серьезный отбор. При этом сказать, что работать с вами сложно, нельзя: здесь понятны правила игры, все прозрачно. С самого начала был задан уровень, которого Компания ждет от проекта, и мы стремились к этому уровню.

ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА

Итог разговору подвел Менеджер по кадрам Александр Бережанов:

– Формат новогоднего мероприятия с привлечением сотрудников КТК был для нас своеобразным тренировочным заходом. Не скрою, когда мне был предложен этот вариант, я сильно колебался. Но в конце концов мы решили



НАТАЛИЯ ТИМОШИНА, ведущий специалист по финансовым системам:

«Для меня участие в новогоднем концерте – это возможность испытать приключение в будничной жизни, побыть в творческой среде! На кастинг шла без страха, так как не умела ни петь, ни танцевать и не собиралась этого скрывать. Но готова была стараться!»

На кастинге была доброжелательная атмосфера. Каждого попросили спеть. На роль солистов отобрали тех, у кого были вокальные данные и артистизм. А те, кто был готов участвовать в любой роли, попали в «танцевальную банду», в том числе и я.

Перед первой репетицией волновалась, так как боялась, а вдруг не справлюсь с хореографией. Но движения оказались довольно простыми, хотелось их даже немного усложнить. Но главным было держать рисунок танца, вкладывать смысл в каждое движение, передавать эмоции, на чем настаивали занимавшиеся нашей подготовкой хореограф Алена и режиссер Андрей.

Радовало, что с нами выступали профессиональные танцоры, они заряжали своей энергией и задором. Одним из приятных моментов было то, что нам предоставили костюмы и сделали макияж. Во время выступления нам были обеспечены еда и горячие напитки. Я старалась все время репетировать, даже за кулисами. Потом наш режиссер произнес вдохновляющую речь и провел обряд сплочения всех выступающих в одну команду. Сказал, что сейчас мы как саперы: есть только один шанс выступить с этим шоу, после уже нельзя будет что-то исправить. И попросил нас «не экономить себя». Ощущение того, что это не только твое личное выступление, желание, чтобы успех получился у всей команды, – все это придавало уверенности.

Во время выступления я чувствовала поддержку коллег, я очень благодарна им за теплые слова, которые звучали после... Но второй раз на эту «авантюру», скорее всего, не пойду. Потому что сотрудников в Компании много, и было бы логично, чтобы и другие тоже выступили, испытали этот восторг. Это прекрасная возможность окунуться в романтику и выразить свои чувства, что очень полезно для офисного работника. Это шанс почувствовать себя частью творческой команды. Поэтому всем посоветовала бы участвовать!»

посмотреть, что из этого получится. Данный подрядчик успешно отработал для нас День нефтяника, поэтому мы, в принципе, уже понимали, что можно довериться его вкусу. И не ошиблись.

Руководство КТК дало высокую оценку мероприятию, поэтому не исключено, что подобные вещи мы будем практиковать и дальше.

Тем более что после новогоднего корпоратива к нам начали поступать обращения работников с вопросом, как бы поучаствовать в концерте на следующий год, в том числе от людей, которые по производственным причинам не смогли принять участие в первом «забеге». ■

Екатерина Суворова

Раиса Булкина:

«Нам было интересно начинать с нуля»

20 ЛЕТ НАЗАД, 1 МАРТА 1998 ГОДА, ФАКТИЧЕСКИ НАЧАЛАСЬ ОПЕРАЦИОННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ КТК-Р И КТК-К. ЭТО СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ БЛАГОДАРЯ СОСТОЯВШЕЙСЯ НАКАНУНЕ, 28 ФЕВРАЛЯ, ОФИЦИАЛЬНОЙ ПЕРЕДАЧЕ КАЗАХСТАНСКИХ АКТИВОВ В КТК-К.



Раиса Булкина

Самое прямое отношение к этому историческому событию, произошедшему в г. Алматы, имеет консультант Генерального директора КТК по аудиту Раиса Булкина. Мы попросили ее поделиться своими воспоминаниями.

– Раиса Федоровна, Вы пришли в КТК на заре становления Компании. Как все происходило? Информация из первых рук особенно ценна, так как позволяет нам проникнуться духом, царившим тогда в коллективе...

– Начну с предыстории. Для реализации Проекта КТК 23 июля 1992 года была зарегистрирована

международная компания «КТК-Бермуды». В Москве действовал ее филиал. В 1994 году в «КТК-Бермуды» был передан российский участок трубопровода Тенгиз – Гурьев – Астрахань – Грозный, для того чтобы на его основе в дальнейшем была создана трубопроводная система Консорциума. Нефтепровод числился на балансе в «КТК-Бермуды» как незавершенные капитальные вложения и не эксплуатировался, его техническое обслуживание за счет средств Консорциума осуществляли «Черномортранснефть» и «Связьтранс-нефть».

Параллельно велась разработка проекта нефтепроводной системы КТК Тенгиз – Новороссийск, для реализации которого, в соответствии с Договором Акционеров, на территории России и Казахстана было решено создать КТК-Р и КТК-К – две структуры, которые должны были стать правопреемниками «КТК-Бермуд». Важным условием для начала официальной деятельности КТК-Р была передача казахстанских активов, находившихся на тот момент на балансе «КазТрансОйла», в КТК-К. После этого планировалось закрытие «КТК-Бермуд» с передачей всех полномочий этой структуры в КТК-Р.

– Как решалась эта задача?

– Когда мы пришли на работу в «КТК-Бермуды», трудовые договоры с каждым из нас заключались всего на один месяц, а затем их продлевали на следующие 30 дней.

Поскольку Акционеры тогда решили, что если не будут переданы активы в Казахстане, то финансирование Консорциума может быть прекращено вообще. Я была принята как главный бухгалтер КТК-Р в конце 1997 года, а уже к 1 марта 1998-го требовалось обеспечить передачу активов. Перед нашей малочисленной командой стояла очень серьезная задача, мы трудились с полной отдачей, не считаясь со временем.

Была проведена очень большая подготовительная работа по казахстанским активам – необходимо было их принять и поставить на баланс КТК-К. Их стоимость – порядка 232 млн долл., включая земельные права, – была закреплена в Договоре о передаче активов. Эту сумму в свое время определила специализированная независимая компания, исходя из средних мировых цен, и она легла в основу при заключении Договора о передаче активов. Но на балансе в «КазТрансОйле» эти активы числились с совершенно другой исторической стоимостью, выраженной в тенге. Следует отметить, что системы связи и вдольтрассовая линия электропередачи находились на тот момент на балансах других организаций, а стоимость системы связи, по условиям Договора, была отрицательной – минус 12 млн долл. Кроме того, структура и описание активов, указанные в Договоре о передаче активов, и фактический перечень объектов основных средств, числящихся на учете в «КазТрансОйле», были

практически несопоставимы. Поэтому очень важно было разработать оптимальный формат приема-сдаточной документации, которая бы устраивала обе стороны, и это нам удалось.

– Вы участвовали в процедуре передачи казахстанских активов. Как это было?

– Для передачи активов и подписания актов из Москвы в Алма-Ату от КТК-Р были направлены двое – главный менеджер по эксплуатации Рон Медоус и я, как главный бухгалтер. Не скрою, я сильно волновалась – ответственность представлять Консорциум на уровне руководства Казахстана очень высока! Никогда прежде мне не приходилось бывать в тех краях зимой, поэтому я позвонила заместителю Генерального директора КТК по связям с Правительством РК Ляззату Киинову и поинтересовалась погодой в Алматы, чтобы понять, как одеться. «У тебя есть норковая шуба?» – спросил он. «Есть!» – «Вот в ней и приезжай!» – «А жарко не будет?» – «Главный бухгалтер КТК по статусу должен быть в норковой шубе!» – настоятельно рекомендовал казахстанский коллега. Та поездка в Казахстан действительно оказалась жаркой, но совсем не из-за мехового манто!.. – шутит наша

собеседница и уже серьезно, с искренней теплотой в голосе вспоминает: – В Казахстане Ляззат Кетебаевич оказал нам неоценимую помощь в решении всех организационных вопросов, во многом благодаря ему наша миссия оказалась успешной.

Мы прилетели в Алматы, где в то время находился головной офис «КазТрансОйла», в среду, а уже на субботу, 28 февраля, был назначен день подписания актов. Дело в том, что пару месяцев назад Правительство РК переехало в Астану, и на выходные дни высокие чиновники, которые были нам нужны, приезжали в Алматы.

За три дня нам предстояло провести гигантскую подготовительную работу, решить массу вопросов с целым штатом специалистов, задействованных в процессе передачи активов «КазТрансОйла», организовать получение доверенностей Правительства РК на подписантов актов с казахстанской стороны.

– С какими трудностями пришлось тогда столкнуться?

– Неожиданно встал вопрос по системе связи, которая имела отрицательную стоимость: «КазТрансОйл» сообщил нам о том, что эти объекты компания не будет передавать Консорциуму. По этой причине



Ляззат Киинов

стоимость активов автоматически возрастала на 12 млн долл., но сумма договора уже не могла быть изменена. Ряд сложностей возник в связи с тем, что часть передаваемых объектов «КазТрансОйла» оказалась в ведении других организаций, соответственно, надо было оформлять доверенности, чтобы эти объекты могли быть нам переданы. Это была работа практически в круглосуточном режиме, постоянно на связи находились наши московские юристы. В конечном итоге нашей команде удалось согласовать все вопросы и форму акта. И в назначенную дату 28 февраля 1998 года, в 23 часа 59 минут, произошла фактическая



Первый состав
Финансового
департамента КТК



Раиса Булкина: «Фотографироваться на работе было не принято, поэтому большая часть снимков – с коллективных праздников. Трудились напряженно и душевно общались»

передача казахстанских активов в КТК-К. Все мы были тогда настолько уставшие, вымотанные переговорами, согласованиями, подписанием документов, что даже заготовленное шампанское не стали откупоривать. А ночью у нас уже был самолет в Москву, и мы везли с собой оригиналы подписанных документов.

– **Какая задача вышла для финансистов на первый план после передачи активов в КТК-К?**

– Мы занялись подготовкой к закрытию Московского филиала «КТК-Бермуды» и передаче всего имущества (включая российские активы) и обязательств в КТК-Р по

состоянию на 1 марта 1998 года. Это был непростой процесс ликвидации «КТК-Бермуды» и связанные с этим налоговые проверки, подготовка огромного количества документов – окончательный баланс «КТК-Бермуды», вступительный баланс КТК-Р, передача всех прав и обязательств, расчетов и средств в КТК-Р, различные аудиты.

Это было горячее время для нашего тогда еще малочисленного коллектива, обслуживающего два новых юридических лица: и в КТК-Р проводились существенные операции, и в КТК-К уже были получены активы... Конечно, этому предшествовала большая подготовительная работа, проделанная в конце 1997 года, с целью обеспечить ведение учета в соответствии

с российскими, казахстанскими и международными стандартами бухгалтерского учета. На тот момент у нас в России фактически не было подобных проектов, поэтому не было и соответствующего опыта, на который мы могли бы опереться. Кроме того, специалисты в финансовой сфере со знанием английского языка были в стране большой редкостью. В Советском Союзе мы все учили английский, но успешно его забыли, поскольку не было практики общения. Придя в КТК, я получила эту практику в полной мере и возобновила изучение английского языка. Нам всем очень повезло, что на тот момент финансовым директором Консорциума был представитель компании «Шелл» Эдриан Кобб, который свободно владел русским языком. Общение без посредников упрощало наше взаимодействие, делало более эффективным и доступным, простым обсуждение различных тонкостей, ускоряло принятие оптимальных решений.

Одной из проблем, которые перед нами встали: какую систему использовать для ведения бухгалтерского учета и подготовки отчетности? Существовавшая в то время российская система 1С не внушила доверия нашим западным коллегам. «Это же просто Excel, защиты никакой, не годится!» – заключили они. В то же время система бухгалтерского учета IDEaS для DOS-версии, которая использовалась в «КТК-Бермуды», была не приспособлена для российских и казахстанских стандартов того

времени. MS-DOS – предшественник Microsoft Windows. Нам удалось совместить эти две системы – IDEaS (DOS-версию) и 1С, причем первичная настройка бухучета проводилась в американской системе IDEaS, затем вся информация трансформировалась в программу 1С, и уже в ней мы формировали отчетность. Это было компромиссное, но единственно приемлемое на тот момент решение, позволившее

В Консорциуме был собран менеджмент из разных стран, с различным менталитетом

нам удовлетворить все требования по ведению бухгалтерского учета в международной компании, осуществляющей свою деятельность на территории двух стран.

– **Каким образом был организован бухучет в КТК-К?**

– Основной штат финансистов у нас размещался в Москве, здесь мы осуществляли бухгалтерский учет, в том числе и по КТК-К, вся документация находилась у нас. В Атырау был только один бухгалтер. Помнится, в 2000 году была назначена первая налоговая проверка по КТК-К. Когда мы получили извещение, то стало ясно, что проверка должна проводиться в Москве, – не могли же мы всем штатом бухгалтеров со всем архивом документов переместиться в Атырау! Вопрос решался на уровне министерства налогов Казахстана. В результате

к нам приехали специалисты из налоговой инспекции Атырауской области и с ними – офицер налоговой полиции: налоговики были уверены, что, поскольку бухучет ведется в Москве, непременно будут вскрыты серьезные нарушения. Но в ходе проверки не было найдено ни одного нарушения ни в правилах ведения бухучета, ни по исчислению налогов. Проверяющие мне признались: «Вы знаете,

мы просто поражены! Мы ожидали, что документация здесь ведется не в той системе, которая требуется законодательством Казахстана, поэтому и взяли с собой полицейского, чтобы он смог на месте оценить, какие меры должны быть применены к предприятию в связи со вскрытыми нарушениями». В самом Казахстане в то время многие компании еще продолжали пользоваться планом счетов, который был в СССР, и устаревшими правилами бухучета, что было большой проблемой при проведении налоговых проверок.

– **Несмотря на все вызовы, которые стояли перед первой командой финансистов КТК, вам, первопроходцам, можно по-доброму позавидовать!**

– Да, начинать с нуля всегда интересно. Но отработать всю систему

бухгалтерского учета и отчетности в трех стандартах и вести все это в режиме реального времени – это была лишь часть задачи. Необходимо было еще убедить подрядчиков КТК в России и Казахстане работать в соответствии с требованиями, которые выдвигались нами и были им в новинку. Иногда для нас какие-то вещи были само собой разумеющимися, а для нашей управляющей компании «Флёр Дэниел» это было непривычно, там были другие подходы, и нам нужно было постоянно взаимодействовать, чтобы они понимали наши требования. Ведь в конце прошлого века у нас в России еще не было налогового кодекса, а было Постановление о составе затрат, в котором были очень строгие ограничения.

Процессы интеграции шли и в самом Консорциуме, был собран менеджмент из разных компаний, разных стран, с различными подходами, менталитетом, культурой управления. В то время общая корпоративная культура, которая существует сегодня в КТК, еще не была выработана. Возможно, поэтому не смогли найти взаимопонимания самый первый Генеральный директор КТК, назначенный »



от «Лукойла», и его заместитель по проектам от компании «Шеврон». У них было очень сложное взаимодействие, и проект двигался медленно. Помнится, в мае 1998 года Акционеры, уставшие от этих распрей, одновременно отозвали это руководство и назначили другое. Новым Генеральным директором стал Виктор Михайлович Федотов, его заместителем по проекту – Фредерик Нельсон. Перед ними была поставлена задача ускорить реализацию проекта. На этот раз было налажено нормальное взаимодействие, и проект пошел вперед.

Перед нами стояла задача не допустить удорожания строительства, и мы с ней справились

– Какие задачи стояли перед финансовым блоком КТК во время первоначального строительства трубопроводной системы?

– Финансовый блок малой численностью решал все задачи – организацию бухучета, составление отчетности, бюджетирование. Занимались налогами, готовили статистические отчеты с учетом требований России и Казахстана. Большое место занимали казначейские операции – для своевременной реализации проекта очень важно было обеспечить своевременную оплату поставщикам, подрядчикам.

Если изначально финансирование от добывающих компаний – участников проекта поступало через «КТК-Бермуды», то в дальнейшем это финансирование и займы, которые мы брали на строительство, уже шли через КТК-Р и КТК-К. По принятым тогда правилам, по договору о займах финансирование выделялось поквартально. Это требовало от нас поистине ювелирной работы, необходимо было очень тщательно просчитывать наперед все затраты, для того чтобы не брать лишних средств. Мы выставляли

так называемые кэш-колла, сформированные на основе данных нашего казначейства о том, какие у Компании есть финансовые обязательства, сколько нам потребуется средств на заработную плату сотрудников, каким подрядчикам и когда предстоит платить, исходя из графиков платежей, и прочее. Существовало железное правило: на конец каждого месяца никаких остатков средств на счете КТК быть не должно. Необходимо было рассчитать ровно столько, сколько нам нужно, с тем чтобы не привлекать раньше времени заемных средств, потому что проценты за

кредиты были очень высокими – 12 %. Акционеры во время аудитов четко за этим следили. И, естественно, у нас не должно было быть никаких задолженностей перед поставщиками, перед подрядчиками, это тоже внимательно отслеживалось.

Ну и конечно, стояла задача не допустить удорожания строительства. С этой целью в КТК осуществлялся принцип строительства на давальческом сырье, так как в то время существовал налог с оборота. Если бы подрядчики для строительства сами приобретали оборудование и материалы, это бы повлекло удорожание стоимости сооружения трубопроводной системы как минимум на 2 %, а при общей стоимости проекта это очень существенно. Поэтому нам приходилось самим закупать, ставить на баланс все материалы и оборудование, а затем выдавать их строительным подрядчикам для использования в работе. Это усложняло бухучет и контроль, но позволяло экономить существенные средства за счет уменьшения налога с оборота.

– По всей видимости, КТК был в то непростое время островком стабильности в России и Казахстане...

– Это действительно так. Работать с КТК хотели многие, с нашей стороны требовался квалифицированный отбор подрядчиков. Очень любопытный факт, но в период первоначального строительства



На учебе



Первый юбилей КТК

секретарем Тендерного совета КТК был финансовый директор, а заместителем – главный бухгалтер. Нам приходилось заниматься организацией работы Тендерного совета. Было много задач, и успешно решать их удавалось только благодаря слаженной работе всей команды, высокому уровню взаимодействия между всеми службами, структурами, специалистами.

– Как в те времена строилась работа персонала КТК в Москве?

– Основной персонал – все руководство, кадры, финансовый департамент, административный отдел, переводчики – базировался в бизнес-центре гостиницы «Рэдиссон Славянская». Также был офис проекта, который находился в гостинице «Аэростар» на Ленинградском проспекте. В нем работало человек 40 от КТК, а также специалисты управляющей компании «Флёр Дэниел», «Гипровостокнефти», которые занимались управлением проектом. Всех вместе нас было человек 350, мы курсировали туда-сюда – то они к нам на совещание, то мы к приезжали в офис проекта. Разрозненность была не очень удобна, приходилось возить с собой целые кипы документов, тендерных в том числе. Представьте огромные контракты, там только техническая часть – отдельный объемистый том! Вскрытие конвертов с тендерными предложениями всегда происходило в «Рэдиссон Славянская», в «Аэростар» передавались копии, по ним делалась

оценка тендерных предложений, а мы архивировали и хранили все оригиналы. С 2006 года Тендерный совет перешел под эгиду Юридического департамента.

– Кто из первого состава специалистов-финансистов трудится в Компании по сей день?

– Из иностранных специалистов никого сейчас уже нет, из российских – очень многие, они по-прежнему составляют костяк Департамента по финансам. Это Нина Андреевна Владимирова, Ольга Ивановна Белозерова, Татьяна Ивановна Эппель, Майя Вячеславовна Коташевская, Маргарита Владимировна Молчанова, Людмила Владимировна Шаталова, Наталья Владимировна Матвеева, Татьяна Анатольевна Мызникова, Ирен Михайловна Никифорова.

– Как Вы сегодня оцениваете роль первого состава финансистов в становлении КТК?

Командой из 26 человек мы тогда сформировали учетную политику Компании, создали ключевые процедуры бухгалтерского учета. Фактически мы заложили основу деятельности финансового блока, которая существует и в настоящее время. Но ничто не стоит на месте! Сама жизнь вносит свои коррективы.

Так как коллектив у нас был относительно небольшой, я должна сказать, что многие вопросы решались



Торжество в «Рэдиссон Славянская»

именно благодаря сплоченности и дружеской атмосфере доверия и взаимопонимания. Нам было интересно начинать с нуля. С нуля – бухучет, отчетность, с нуля – Тендерный совет и внутренний аудит, который у нас, собственно говоря, начался в 2002 году.

Мы старались фокусироваться на общей цели и никогда не говорили: «Это невозможно», а старались найти пути, как сделать, чтобы это стало возможным. Я считаю, что Финансовому департаменту есть чем гордиться!

– А было ли что-то кроме работы?

– На ранних этапах существования КТК, когда в молодом коллективе Консорциума была еще очень заметна разница национальных культур и менталитетов, мы старались лучше узнать друг друга, снять языковой барьер. Очень много общались на работе, а также организовывали совместные торжества. В то время мы вместе отмечали не только День нефтяника и Новый год, но и важнейшие государственные праздники России и США. Наши западные коллеги рассказывали о своей стране, о себе, мы знакомили их с российской культурой, традициями. Были и футбол, и коллективные выезды на природу. Все это помогало нам лучше понимать друг друга и сплачивало коллектив. ■

Беседовала Екатерина Суворова
Фото из личного архива Раисы Булкиной



Кафедральный храм равноапостольного Святого князя Владимира, пожалуй, один из самых величественных соборов Астрахани. И судьба у него самая непростая. Этот храм-памятник был построен в 1902 году в честь 900-летия Крещения Руси. В советский период храм использовался не по назначению, с 1967 до 1999 года в нем располагался автовокзал. В 1999 году началось восстановление храма. Руководство КТК приняло решение о приобретении и передаче в дар храму иконы «Господь Вседержитель». В апреле 2000 года все члены Руководства КТК прилетели в Астрахань для передачи иконы храму.

Владимир Домокуров: «Мы работаем в уникальной Компании»

МЕНЕДЖЕР ПО АДМИНИСТРАТИВНЫМ ВОПРОСАМ АДМИНИСТРАТИВНОГО ОТДЕЛА ДЕПАРТАМЕНТА ПО ОБЩИМ ВОПРОСАМ МОСКОВСКОГО ОФИСА ВЛАДИМИР ДОМОКУРОВ – НАСТОЯЩИЙ СТАРОЖИЛ КОМПАНИИ. ОН ПОМНИТ МНОГО ИНТЕРЕСНОГО О НАЧАЛЬНОМ ЭТАПЕ СУЩЕСТВОВАНИЯ КТК. К ТОМУ ЖЕ ВЛАДИМИР – ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫЙ РАССКАЗЧИК, ОН С УДОВОЛЬСТВИЕМ ОТВЕТИЛ НА ВОПРОСЫ «ПАНОРАМЫ КТК».



Владимир Домокуров

– Владимир Васильевич, Вы давно работаете в Компании. Как началась Ваша карьера в КТК?

– В середине 1995 года меня пригласили в КТК (тогда еще Oman Oil Company Services Limited, сокращенно – ООС) для решения вопроса доставки грузов с таможенным оформлением. В ООС тогда работало 11 сотрудников, и возглавлял компанию Евгений Владимирович Давыдов.

Через некоторое время я стал поддерживать таможенное направление, арендные договоры в Московском офисе и в регионах, телефонию, компьютерную сеть,

аренду транспорта. Помнится, тогда мы использовали компьютеры Macintosh.

До 1997 года в нашем офисе работало не более 40 сотрудников. Был еще офис в Хьюстоне, но этой темой я не занимался.

– Вы единственный, кто работает в КТК с того времени?

– Нет. Юрий Евгеньевич Шацкий, бессменный руководитель службы переводов КТК, пришел еще раньше – в 1992 году. Он присутствовал на многочисленных внутренних и зарубежных встречах, в том числе переводил на переговорах с участием В. С. Черномырдина и Н. А. Назарбаева.

С 1997 года с нами работают профессионалы своего дела Раиса Федоровна Булкина, главный бухгалтер в тот период, а ныне – консультант Генерального директора КТК, Маргарита Владимировна Молчанова, заместитель главного бухгалтера, Татьяна Ивановна Эпшель, заместитель менеджера по финансовой отчетности и анализу, Ольга Ивановна Белозерова, руководитель группы по расчетам с персоналом. Евгений Васильевич Попов, заместитель Генерального директора по юридическим вопросам, тоже очень давно работает в КТК.

– Что можно сказать об особенностях работы в международной

Компании в то время? Какой был настрой?

– Настрой – рабочий! Из-за того, что один из офисов находился в США, основные переговоры начинались с 16:00 по московскому времени и продолжались иногда до 22:00, но чаще заканчивались на пару часов раньше. Зато рабочий день начинался с 10:00.

– Какие значимые события того времени Вам запомнились?

– Событий было много. Одно из них – предпринятая в 1996 году попытка перенести офис Компании в Oil House – 25-этажную башню на Юго-Западе, где мы планировали снимать пару этажей. В то время Генеральным директором Компании был Эдвард Маккеон Смит. Был даже подписан экономически выгодный договор аренды, но наши Акционеры тогда отказали нам в переезде, и поэтому мы остались в гостинице «Рэдиссон Славянская».

Также важным событием стала реорганизация состава Акционеров. Напомню предысторию. Султанат Оман взял финансовые проблемы на себя, дав возможность Казахстану и России построить нефтепровод. В Хьюстоне было подготовлено ТЭО, в Московском офисе специалисты отработали необходимые направления. Полагаю, были внешние причины, которые



Закладка первого камня на Морском терминале КТК 12 мая 1999 года

не дали возможности профинансировать проект на прежних условиях, с участием трех учредителей. Поэтому в 1996 году было принято решение о введении в состав участников проекта других нефтяных компаний, что и было реализовано позднее. 15 апреля 1997 года в Президент-отеле г. Москвы был подписан Договор об учреждении КТК-Р/К, Генеральным директором Консорциума назначен Владимир Станиславович Станев.

К знаковым событиям я бы отнес также пятилетие со дня подписания Соглашения о создании КТК в г. Маскат, Султанат Оман, которое отмечалось 17 июня 1997 года.

– Приходилось ли Вам выезжать в региональные подразделения КТК?

– В 1996 году встал вопрос контроля качества сварных швов на НПС «Астраханская». Учитывая мой опыт работы в НИИ Интроскопии и отсутствие другого персонала,

меня направили принять эту работу в Центральный регион, где я познакомился с Виктором Николаевичем Арканюком, первым региональным менеджером ЦР. Он был только что назначен на должность и занимал с секретарем одну небольшую комнату на шестом этаже в офисе Мелиоводхоза г. Астрахани по ул. Шаумяна, 47. Это была моя первая командировка.

Со многими интересными людьми – корифеями нефтегазовой отрасли посчастливилось мне встретиться в то время. Среди них – Кадыр Каркабатович Байкенов, Ляззат Кетебаевич Киинов, Виктор Иоганесович Отт, Кайргельды Максutowич Кабылдин, Нуртас Нурибекович Шманов. Моя роль обычно была сопровождающая и организационная. Поэтому Зинов Бахтиярович Абдрахманов, первый региональный менеджер Восточного региона, и Меллят Сулейменович Карабалин, исполнительный директор КТК-К, хорошо меня знают. В 2017 году, на встрече

в Астане по поводу открытия нового офиса КТК-К, мы вспомнили события прежних лет с Кайргельды Максutowичем.

– Кто из первых иностранных сотрудников Консорциума запомнился Вам больше всех?

– Это Фред Нельсон, Тим Сейлз, Эдриан Кобб и, конечно же, Патриция Мур, работавшая главным юрисконсультom – заместителем Генерального директора по юридическим вопросам. Она работала в офисе с утра до позднего вечера. Культура управления в рамках акционерного договора КТК только формировалась, и Патриция крепко спорила с руководством по многим вопросам, в том числе процедурным. Постепенно была отстроена устраивавшая все стороны цепочка принятия решений, которая используется до сих пор. Кстати, у Патриции было одно увлечение: уезжая, она приобрела и вывезла из России автомобиль ГАЗ-21 «Волга» 1958 года выпуска, на котором, насколько я знаю, с успехом выступает на ежегодной ярмарке раритетных автомобилей в Техасе.

– О ком из российских руководителей первых лет существования КТК Вы хотели бы сегодня вспомнить?

– Каждый руководитель был по-своему интересен и внес свой вклад в развитие КТК. К примеру, Сергей Викторович Гнатченко, Генеральный директор в 2000–2002 годах, знал акционерный договор практически наизусть, не уходил из кабинета Фреда Нельсона, пока не получал одобрения, разруливал любые ситуации, демонстрируя лидерские качества. На долю каждого «генерала» пришлось свои трудности, и сегодня мы имеем одну из »





Нефтепровод КТК – оптимальный маршрут транспортировки нефти с месторождений Северного Каспия

передовых нефтетранспортных компаний мира.

– *Продолжите, пожалуйста, фразу: «КТК – это...».*

– ...это уникальный международный проект, которому, полагаю, аналогов в РФ нет. С точки зрения управления уникальность КТК состоит в том, что у нас используются линейная одноуровневая структура, процедуры двойной подписи и делегирования полномочий руководителей согласно акционерному договору, а финальные решения принимают Совет директоров и Собрание Акционеров путем голосования. Открытость позиций при обсуждении стратегий является ключевым фактором для достижения целей Компании.

Интерес специалистов к опыту работы КТК был всегда очень большой. Так, в 2003 году, во время защиты диплома в Академии народного хозяйства РФ по контрольным функциям на примере КТК, я минут 40 отвечал на вопросы комиссии, которые указывали на нестандартность нашей Компании с точки зрения общепринятых принципов бизнеса.

– *А что Вы можете сказать о периоде реализации Проекта расширения КТК?*

– Это был период непростой и весьма затратный. После пуска Первой фазы нефтепроводной системы

Генеральный директор КТК Сергей Викторович Гнатченко собрал ключевых менеджеров для поздравления с несомненным успехом и сказал, что через годик опытной эксплуатации мы начнем Вторую фазу расширения. И шла она практически девять лет. При этом нужно понимать, насколько сложно шли согласования, одобрения, неожиданными были водовороты проекта, поэтому и возникали существенные задержки. Сегодня этот период позади, и я горжусь тем, что совместно с коллегами поучаствовал в столь важной и масштабной работе.

– *Расскажите подробнее о работе Вашего отдела.*

– Административный отдел входит в состав Департамента по общим вопросам. С 2004 года Департамент

находится под руководством представителя Акционера от «КазМунайГаза» (КМГ), до этого времени на позицию заместителя Генерального директора по общим вопросам кандидаты назначались по согласованию с Росимуществом. После перехода позиции к КМГ к руководству Департаментом привлекались известные люди из плеяды нефтяников Казахстана. Нам повезло работать под руководством Нуртаса Нурибековича Шманова, Бахытжана Беляловича Намаева, Амандыка Ахмеровича Култумиева, Фердината Абдрахимовича Мамонова. В настоящее время нашим Департаментом руководит Алибек Алиевич Жилбаев. Это уникальный руководитель: знает пять языков, в том числе английский, работал в «Шевроне», ТШО, прекрасно разбирается в вопросах сервисов и транспорта, дипломат в переговорах.

Основные направления деятельности административного отдела связаны со службой переводов, службой управления документами и данными (СУДД) и административной группой; всего 56 работников, из них больше половины – переводчики.

К слову, служба СУДД была создана недавно – в 2016 году, но на этом новом направлении уже есть серьезные успехи, которые коллеги в КТК уже оценили. Например, модуль «СЭД Корреспонденция» и созданная библиотека внутренних нормативных документов



Первоначальное строительство объектов КТК под Новороссийском

являются абсолютно новыми собственными разработками на базе Share point.

Предоставляемые административным отделом сервисы и услуги весьма чувствительны для коллег, и реакция на них – соответствующая. Организацией питания и уборки на нефтеперекачивающих станциях по всей трубе и на Морском терминале тоже занимаемся мы. Все проблемы в отделе решаем коллективно: обсуждаем стратегии, подходы, риски, назревающие проблемы. Такой же подход – у коллег в регионах.

– *Как происходит взаимодействие административного отдела с региональными подразделениями КТК?*

– У нас сложились хорошие рабочие отношения. В сложных вопросах я обращаюсь напрямую к региональным менеджерам, но чаще мы отработываем задачи в рабочем порядке. Дело в том, что на руководителях Регионов КТК лежит огромная ответственность за эксплуатацию объектов, прокачку, своевременность ТО, за работников, графики, комиссии и аудиты. И наша задача – оказывать услуги таким образом, чтобы не отрывать руководителей от насущных дел, обеспечивая качество предоставляемых сервисов. Кстати, хочу заметить, что старейшим региональным менеджером является Сарсембай Игалиевич Муринов, который возглавляет Восточный регион с 1 июня 2004 года. Это известный и заслуженный нефтяник Казахстана, кандидат технических наук, именно под его руководством были выполнены все проектные работы и введены в эксплуатацию новые НПС на территории Казахстана.

– *Над чем работает коллектив административного отдела сегодня?*

– У нас на повестке дня – пара новых проектов, связанных с реконструкцией Московского офиса, планы по поводу новых офисов КТК в Атырау и Астрахани, серьезная проработка нескольких новых модулей в СУДД, в том числе модуля



Дружеское общение коллег, середина 90-х

«Командировки». Впереди – работа по выбору единого подрядчика по организации питания и обслуживания на всех объектах КТК в Восточном регионе.

– *Завершен Проект расширения. Как Вы представляете логику дальнейшего развития КТК?*

– Вопрос очень интересный! Думаю, что каких-либо заметных перемен можно ожидать только после соответствующего обсуждения.

Возьму на себя смелость предположить, что концептуальная схема КТК, реализованная в виде линейной структуры и выстроенная для выполнения определенных функций в рамках акционерного договора, после завершения Проекта расширения и фазы опытно-промышленной эксплуатации может быть подвергнута ревизии. Аргумент в пользу этого следующий: около 75 % крупных фирм на Западе имеют дивизионную модель управления, среди них – «Шелл», «Шеврон», «Эксон-Мобил». По этой же модели эффективно работают, обеспечивая экономическую устойчивость и планомерное развитие, российские нефтегазовые компании-гиганты, такие как «Газпром», «Транснефть», «Роснефть».

Чтобы уже сейчас оптимизировать ситуацию, нам можно было бы пойти по кальке Проекта расширения: создать экономический отдел

в Финансовом департаменте, централизовав усилия экономистов, и контрактный отдел в Юридическом департаменте, для того чтобы более квалифицированно и результативно готовить те же тендеры. Меня, например, всегда интересовало, почему инженер или менеджер в Регионе или в Москве должен быть еще и экспертом в тендерных процедурах и контрактной работе, если в Компании есть специально обученные специалисты данного направления.

2018-й – это год опытной эксплуатации расширенной системы КТК. Акционеры и руководство КТК ожидают от нас усилий по оптимизации и сокращению затрат по всем направлениям жизнедеятельности Компании. Это – нормальный шаг, характерный для финала больших проектов. На этом этапе от каждого сотрудника, будь то старожил Компании или вновь пришедший специалист, требуется не механическое выполнение возложенных на него обязанностей, а заинтересованный и творческий подход к делу, здоровый корпоративный патриотизм.

Пользуясь случаем, хочу пожелать коллегам здоровья и благополучия, успехов во всех начинаниях, безопасной и надежной эксплуатации нефтепровода без травм и происшествий! ■

Беседовала Екатерина Суворова

Ради мира на земле

ВОЙНА ОСТАВИЛА СВОЙ СЛЕД В СУДЬБАХ МНОГИХ ЛЮДЕЙ. НЕ ОБОШЛА ОНА И МОЮ СЕМЬЮ.



День Победы – святой праздник для наших ветеранов, их детей, внуков и правнуков

ЗАЩИЩАЯ МОСКВУ

В сентябре 1941 года 17-летним добровольцем мой отец Василий Домокуров был призван Коминтерновским райвоенкоматом г. Москвы в Красную Армию – всего на три месяца позже, чем два его старших брата и отец. Призваться получилось только со второго раза, когда враг подошел близко к столице и фронту требовалась любая помощь.

С небывалым энтузиазмом необученные призывники помогали чем могли: рыли окопы, подвозили снаряды, создавали противотанковые преграды. В декабре 1941 года отец был направлен в минометную школу и после короткого обучения попал на фронт, получив звание ефрейтора, отделение из десяти человек и две машины с минометным вооружением. С февраля 1942 года, выполняя приказы, минометчики выезжали на рубежи обороны, короткими обстрелами атаковали выбранные цели, перемещались, сами попадали под обстрелы, теряли товарищей. Именно в этот период мой отец узнал о гибели своих родных в боевых действиях на подступах к Москве.

В июне ему было присвоено звание младшего сержанта. В октябре 1942 года неожиданно получил приказ прибыть в штаб полка и после короткого собеседования был направлен в летную школу пилотов первоначального обучения (ШППО) на станцию Куеда Молотовской области (г. Молотов – ныне Пермь). Там за полгода готовили пилотов биплана У-2, малозаметного и проворного, который, при оснащении небольшими бомбами, причинял много головной боли врагу.

Полк, где служил отец, нес колоссальные потери. Гибли летчики, горели самолеты. Каждый вылет выполнялся на пределе сил, но боевые задачи выполнялись всегда.

НА ЯПОНСКОМ ФРОНТЕ

В середине 1944 года полк получил приказ о передислокации на Дальний Восток. В этот период на дальневосточном театре военных действий сложилась непростая для союзников обстановка. Весной 1944 года японское командование начало самое крупное наступление за время боев в Китае. Японцам удалось разгромить несколько гоминдановских армий. Серьезный ущерб был нанесен авиационной инфраструктуре союзников: в ходе

продвижения японские войска захватили 10 крупных авиационных баз и 36 аэродромов.

Перед отцом и его товарищами была поставлена задача освоения новой техники с целью укрепления Тихоокеанского флота. Отец, уже в звании сержанта, успешно освоил английский гидросамолет РВУ-6А «Каталина» и морской разведывательный бомбардировщик МБР-2.

В начале 1945 года экипажи летающих лодок под прикрытием истребителей уже несли боевое дежурство в акватории Тихого океана, сбрасывая на вражеские подводные лодки и корабли тяжелые бомбы и торпеды. Экипаж машины отца состоял из стрелка-радиста в звании сержанта и штурмана, выпускника военного училища, в звании лейтенанта. Чтобы избежать недоразумений, когда младший по званию отдавал приказы старшему, а также за умение командовать в бою приказом командующего фронтом отцу было присвоено звание младшего лейтенанта, а через шесть месяцев – лейтенанта ВВС Тихоокеанского Военно-Морского Флота.

В начале августа 54-й полк принял активное участие в военных



В.В. Домокуров в годы военной службы



Гидросамолет «Каталина»



Он прошел две войны, ради того, чтобы будущие поколения жили под мирным небом. Василий Домокуров – на обложке журнала «Диалог»

действиях против Японии на Корейском полуострове.

16 сентября, после успешного бомбометания по боевым кораблям и береговым укреплениям противника, самолет отца на высоте 450 метров был атакован японским истребителем. В результате он получил ранение в ногу; от очередного вражеского пулемета загорелся правый мотор гидросамолета, прозвучала команда экипажу покинуть борт. При выходе из неуправляемого самолета потоком воздуха отца ударило спиной о хвостовое оперение. Тем не менее, экипаж успешно приводнился. Товарищи помогли отцу забраться в прорезиненную

лодку с автоматикой поддува; через полчаса летчиков подобрал экипаж боевого корабля, которым командовал дважды Герой Советского Союза В. Н. Леонов.

ПРИТЯЖЕНИЕ НЕБА

По прибытии в порт отца доставили в лазарет, а потом – в госпиталь Владивостока. В начале 1946 года он предстал перед медицинской комиссией. Врачи вынесли вердикт: травма спины очень серьезная, летать больше нельзя, дальнейшая служба возможна только на земле. Но это отца не устраивало; свою послевоенную жизнь он связывал с небом и поэтому возразил старшему по званию. Тогда председатель комиссии предложил ему, чтобы он, стоя на табурете, дотянулся пальцами рук до ступней, при этом

должностях и в разных округах. Основным направлением его деятельности стало обучение молодежи парашютно-десантному делу. Совершил 1051 прыжок с парашютом, 6 катапультирований из двухместных учебно-боевых реактивных самолетов. 21 июля 1967 года ему было присвоено звание мастера спорта по парашютному спорту, 3 декабря 1968 года – звание судьи республиканской категории по парашютному спорту.

ЖИЗНЬ ПРОДОЛЖАЕТСЯ!

Прошедший сквозь огонь двух войн, мой отец Василий Васильевич Домокуров награжден орденом Отечественной войны I степени, двумя орденами Красной Звезды, медалью «За отвагу», имеет еще 21 медаль. Прослужил



В. В. Домокуров – активный участник хора при Московском комитете ветеранов войны

не сгибая коленей. «Дотянешься – будешь летать!» Набрал побольше воздуха в легкие, отец вытянул руки вверх и с силой бросил их вниз, резко согнувшись и достав пальцами ступни ног. Председатель медицинской комиссии, несмотря на сильную бледность отца после выполнения упражнения, сдержал слово, и заветное «годен» появилось в медицинской карте испытуемого.

В то время армейских и морских боевых летчиков – выпускников авиашкол расписывали по летным училищам для повышения квалификации. В 1950 году отец экстерном сдал выпускные экзамены в Ейское военно-морское летное училище имени И. В. Сталина, после чего служил на разных

в Вооруженных Силах СССР 28 календарных лет, уволился в звании подполковника в 1969 году по состоянию здоровья и вернулся в Москву, где занялся активной общественной работой.

Годы не в силах сломить его дух. Вот уже 15 лет отец принимает участие в хоре при Московском комитете ветеранов войны под руководством заслуженного деятеля искусств Г. И. Новикова. 22 апреля 2018 года он планирует отметить 94-ю годовщину со дня рождения в кругу любящей семьи: у него двое сыновей, трое внуков и два правнука. ■

Владимир Домокуров,
Менеджер по административным
вопросам, Московский офис

Продолжается издание народной книги о Великой Отечественной войне

ИЗВЕСТНО, ЧТО ЛЮДИ, ПРОШЕДШИЕ ЧЕРЕЗ ВОЕННЫЕ ГОДЫ, ГОВОРИЛИ И ГОВОРЯТ О НИХ СКУПО И НЕОХОТНО. СЛИШКОМ ВЫСОКОЙ БЫЛА ЦЕНА ПОБЕДЫ, СЛИШКОМ МНОГО БОЛИ, СТРАДАНИЙ, ТЯГОТ И ПОТЕРЬ ПРИШЛОСЬ ПЕРЕЖИТЬ. НО СОХРАНИТЬ ЭТУ ПАМЯТЬ ОЧЕНЬ ВАЖНО.



Наши потомки должны понимать, что победа над фашизмом – дело рук не абстрактного «населения», а всех и каждого – солдат, уничтожавших врага на полях сражений, тех, кто трудился в тылу, снабжая фронт всем необходимым, кто лечил раненых, разрабатывал новое оружие, перевозил грузы, принимал стратегические решения... Все это и есть наш великий непобеденный народ, судьба которого соткана из миллионов разных судеб. И рассказ о каждом из этих людей – важен и бесценен.

«История, рассказанная народом» – проект Института экономических стратегий (ИНЭС) и Центра экономического развития и сертификации (ЦЭРС ИНЭС). О старте этого проекта мы рассказывали в «Панораме КТК» в сентябре 2016 года.

– Мы знаем о маршалах и героях, о них написано много книг и снято много фильмов, а информация о подвиге простого солдата хранится только в семье, – объясняет директор ЦЭРС ИНЭС Роланд Шарифов. – Поэтому у нас родилась идея сделать книгу на базе семейных архивов, опубликовать воспоминания участников войны – теперь уже, по большей части, в пересказе их потомков. Когда мы бросили клич о сборе материалов, сначала это был маленький ручеек. Сейчас это огромная полноводная река.

Понятно, что опубликовать все материалы в одном печатном томе попросту невозможно, поэтому книга издается частями. В настоящее время идет работа над четвертой частью книги. Ее выход

организаторы посвящают 75-летию победы на Курской дуге, которое будет отмечаться в 2018 году.

Сколько всего получится частей, никто предсказать не берется. Однако в рабочей группе проекта нам объяснили, что пока в редакцию поступают материалы и пока находятся партнеры, готовые поддержать проект, выпуск «Истории, рассказанной народом» будет продолжаться.

Благодаря поддержке партнеров и друзей проекта книга «История, рассказанная народом» распространяется бесплатно: книги вручаются ветеранам на различных мероприятиях, передаются в детские и молодежные организации, в учебные заведения и библиотеки. Например, большая партия книг была передана Фонду социально-культурных инициатив для распространения в детских центрах «Артек» и «Орленок».

Каждый из нас может принять участие в проекте, рассказав о своем солдате Великой Отечественной войны. Информацию о своих близких, фотографии, воспоминания, копии документов можно прислать в редакцию по электронной почте history@profiok.com.

О подробностях, связанных с участием в проекте, можно узнать на сайте profiok.com.

Пресс-служба КТК

Сохраняя природу

14 МАРТА 2018 ГОДА РУКОВОДСТВО КТК И АДМИНИСТРАЦИЯ СТАВРОПОЛЬСКОГО КРАЯ ПОДВЕЛИ ИТОГИ РЕГИОНАЛЬНОГО ПРОЕКТА ПО ЗАЩИТЕ И ВОССТАНОВЛЕНИЮ ПОПУЛЯЦИИ ОЛЕНЕЙ ПЯТНИСТЫХ И БЛАГОРОДНЫХ В РАМКАХ ЭКОЛОГО-ПРОСВЕТИТЕЛЬСКОЙ ПРОГРАММЫ КТК «СОХРАНИМ ПРИРОДУ РОДНОГО КРАЯ».

Генеральный директор Консорциума Николай Горбань, первый заместитель председателя Правительства Ставропольского края Николай Великдань и министр природных ресурсов и охраны окружающей среды Ставрополя Андрей Хлопянов наградили школьников – призеров экологических творческих конкурсов. Сразу после церемонии награждения победители приняли участие в выпуске оленей в естественную среду обитания.

Экологический проект «Сохраним природу родного края» реализован на благотворительные средства КТК при содействии Ставропольского государственного аграрного

Программа КТК «Сохраним природу родного края» реализуется в регионах прохождения трассы нефтепровода уже пятый год. Кроме оленей на Ставрополье, объектами охраны за это время стали редкие виды осетровых рыб в Астраханской области, сайгаки, журавли-красавки и степные тюльпаны – в Калмыкии. Всего на эколого-просветительские и зоотехнические мероприятия КТК израсходовано более 20 млн руб.

университета. Проект был поддержан краевым министерством природных ресурсов и охраны окружающей среды и министерством образования и молодежной политики региона. Администратором проведения всех мероприятий выступило региональное отделение Общероссийской организации по защите окружающей среды «Общественный экологический контроль России».

Основная задача проекта стоимостью 5 млн руб. – увеличение популяции благородного и пятнистого оленей на территориях природных заказников «Лесная дача», «Русский лес» и «Бугунтинский», а также организация эколого-просветительской работы с подрастающим поколением. ■

Павел Кретов



Флаг Консорциума побывал на Южном полюсе Земли!

В ЯНВАРЕ 2018 ГОДА ФЛАГ КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА ГОРДО РАЗВЕВАЛСЯ В АНТАРКТИДЕ. В СОСТАВЕ МЕЖДУНАРОДНОЙ ЭКСПЕДИЦИИ НА ЮЖНЫЙ ПОЛЮС ПЛАНЕТЫ ЕГО ДОСТАВИЛ ЗАМЕСТИТЕЛЬ ГЕНЕРАЛЬНОГО ДИРЕКТОРА КТК ПО СВЯЗЯМ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ МИХАИЛ ГРИШАНКОВ.



Это путешествие стало не первым подобным для Михаила Игнатьевича: он уже неоднократно принимал участие в экспедициях как на Северный полюс, так в Антарктиду вместе со знаменитым полярником, героем Советского Союза, героем России Артуром Чилингаровым.

ВПЕРЕД, В БУДУЩЕЕ!

В этот раз экспедиция дошла до Южного полюса, на котором находится американская антарктическая станция «Амундсен – Скотт». В качестве подтверждения

факта, что флаг КТК действительно побывал на полюсе, сотрудники станции поставили на него свою печать с датой «16 января 2018 года».

– На самом деле мы побывали там 15 января, потому что базовый лагерь, из которого мы добрались до Южного полюса, жил по чилийскому времени. Но за счет того, что на станции «Амундсен – Скотт» принято новозеландское время, мы, пройдя менее километра, как бы совершили скачок во времени в будущее – на 16 часов вперед, – рассказал Михаил Игнатьевич.

На станции участникам экспедиции много и интересно рассказывали об исследованиях, которые ведут на Южном полюсе ученые из разных стран мира. Серьезные научные результаты приносит международному сообществу изучение ледникового покрова, что позволяет узнать о климате земли, каким он был сотни тысяч лет назад. По химическому составу различных слоев льда определяется уровень солнечной активности на протяжении многих столетий. На антарктических базах ведутся исследования сейсмической активности планеты, климатических



и метеорологических процессов, изучается воздействие космоса на процессы в земной коре.

– Антарктида – удивительный континент, где нет границ, где различные страны мира давно и успешно сотрудничают в рамках Договора об Антарктике, проводят совместные исследования, делятся их результатами с коллегами из других государств. К сожалению, в последнее время примеров такого плодотворного международного сотрудничества не так много, как хотелось бы. И приятно отметить, что другим ярким

примером является Каспийский Трубопроводный Консорциум – крупный проект, ставший основой международного сотрудничества и производственного взаимодействия между ведущими нефтяными компаниями из разных стран, – резюмировал Михаил Гришанков.

ЭКСКУРС В ИСТОРИЮ

Станция «Амундсен – Скотт» названа в честь руководителей двух экспедиций, первыми достигших Южного полюса. 14 декабря 1911 года географическую точку покорил группа Руаля Амундсена.

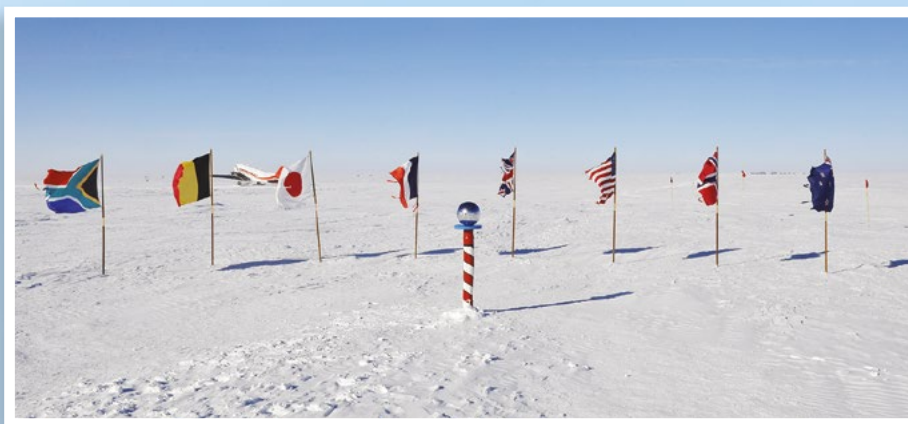
В базовый лагерь экспедиция благополучно вернулась 26 января 1912 года, пройдя за 99 дней расстояние чуть менее 3 тыс. км. На своем маршруте к полюсу штурмовой отряд прошел по Шельфовому леднику Росса, затем по ледниковым долинам Трансантарктических гор и далее по равнинам Полярного плато. Именно подъем на него и преодоление гор вызвали наибольшие трудности у экспедиции.

Уступив норвежцам в антарктической гонке 34 дня, 17 января 1912 года Южного полюса достигла »



экспедиция британца Роберта Скотта. Проведя на леднике 144 дня, обмороженная и обессиленная британская группа погибла на обратном пути, не дойдя до базового лагеря 264 км. 12 ноября 1912 года члены экспедиции Скотта, не принимавшие непосредственного участия в походе к полюсу, обнаружили место последней стоянки штурмовой группы. В частности, были найдены фотографические пластины и дневники участников экспедиции, сделавшие достоянием мировой общественности подробности разыгравшейся трагедии.

Почти сто лет продолжались дискуссии о причинах гибели группы Скотта. Долгое время считалось, что неудача экспедиции связана с более жесткими погодными условиями, в которых пришлось возвращаться после покорения Южного полюса британцам. Точку в спорах поставил эксперимент, выполненный в 2006 году телеканалом BBC.



Были сформированы две группы – британцев и норвежцев, состоящие из специально подготовленных спортсменов и военных, получившие задачу – пройти тот же путь, в тех же условиях и с аналогичным снаряжением, как у Амундсена и Скотта. Если норвежская команда и спустя 100 лет после знаменитых предшественников успешно прошла весь маршрут и вернулась в исходную точку, то их британских коллег пришлось снять с дистанции на 91-й день экспедиции из-за критической потери веса и резкого ухудшения самочувствия.

Это моделирование показало, что к трагедии привели ошибки в снаряжении и тактике передвижения британцев. Продвигаясь слишком медленно, они затянули время пребывания в экстремальных условиях, переоценив силы человеческого организма. Другой фатальной ошибкой стала

недостаточная насыщенность рациона группы Скотта калориями и витаминами.

Интересный факт. Среди членов обеих антарктических экспедиций были подданные Российской империи, правда, не принимавшие участия в непосредственном восхождении к Южному полюсу. Так, единственным иностранцем в норвежской экспедиции стал Александр Кучин, штурман и океанограф. В составе группы Скотта россиян было двое – конюх Антон Омелченко и каюр (погонщик собачьих упряжек) Дмитрий Гирев. Гирев сопровождал экспедицию до 84° южной широты, затем с большей частью экспедиции оставался в Антарктиде и участвовал в поисковой операции. В знак признания заслуг британское правительство наградило его серебряной медалью. ■

Павел Кретов



Город крылатого льва

«ДА ЭТО ЖЕ НАСТОЯЩИЕ НЕБОСКРЕБЫ!» – ВОСХИТИЛСЯ Я НЕ ГДЕ-НИБУДЬ У ВЫСОТНЫХ ЗДАНИЙ МОСКВА-СИТИ, А НА СТАРИННЫХ УЗКИХ УЛОЧКАХ ВЕНЕЦИИ. ДОМА, КОТОРЫЕ ВОЗВЫШАЛИСЬ НАД НАМИ, НАСЧИТЫВАЛИ НЕ БОЛЕЕ ПЯТИ ЭТАЖЕЙ, НО НА УЛИЦАХ ОКОЛО МЕТРА ШИРИНОЙ И ЭТОГО ОКАЗАЛОСЬ ДОСТАТОЧНО, ЧТОБЫ ПОЧТИ ПОЛНОСТЬЮ СКРЫТЬ НЕБО. «ЭТОТ ГОРОД ТОЧНО НЕ ДЛЯ КЛАУСТРОФОВ!» – ПОДУМАЛОСЬ МНЕ.



ВЕНЕЦИЯ И МОРЕ

Вот и вся история Венеции говорит о том, что местные жители никогда никакими фобиями не страдали. В V веке, когда Северная Италия превратилась в проходной двор для различных завоевателей, предки

нынешних венецианцев переехали на острова лагуны, которые превратили в неприступные крепости. Наиболее убедительно, что тут ему не рады, венецианцы показали в IX веке франкскому королю Пипину. Воинственный сын Карла Великого отступил, оставив в толях лагуны немалую часть своей армии.

Трудолюбивые венецианцы постыпательно расширяли свои владения: осушали озера, засыпали болота, возводили насыпи. А освоив островную территорию, вышли в море. Флот Венецианской республики стал господствовать сначала в Адриатическом, а затем и на всем востоке Средиземного моря, вытеснив всех конкурентов, в том числе других знаменитых мореплавателей – норманнов.

САМЫЙ ПЕРВЫЙ АРСЕНАЛ

Сотни боевых кораблей, тысячи торговых судов быстро превратили

Венецию в лидера мировой торговли. Все они были построены на знаменитом, сохранившемся до наших дней венецианском Арсенале, откуда потом пошли и все другие арсеналы на планете. Объединив под одной крышей множество мастерских («мастерская» – именно так переводится с арабского слово «арсенал»), венецианцы создали что-то вроде конвейера. При необходимости местные мастера могли всего за один день построить полностью оснащенный и вооруженный боевой корабль, в то время как в других странах на это уходили недели и даже месяцы.

В наши дни рядом с Арсеналом находится стоянка живописных яхт и заправка для катеров. С виду АЗС как АЗС, только шланг с заправочным пистолетом нужно опустить в топливный бак не автомобиля, а подплывшего к набережной судна. »





ЗОЛОТАЯ БАЗИЛИКА

С морской историей Венеции связано и обретение городом небесного покровителя – св. Марка (крылатого льва, символизирующего святого, поместили на герб республики).

Местные купцы тайно вывезли мощи евангелиста из Африки, спрятав их под парусами на своем судне. Об этой спецоперации сегодня напоминает одна из главных достопримечательностей города – собор Святого Марка. Несметные богатства морской республики щедро отразились на дорогом убранстве храма. Не зря его второе название – «золотая базилика».

Кроме сверкающих позолотой стен наше внимание привлекли

уникальные наборные мраморные полы со вставками мозаичных изображений, созданных в XII–XV веках.

ОСТОРОЖНО: ЧАЙКИ

На главной площади города – Сан-Марко – я бы советовал не особенно расслабляться, любуясь достопримечательностями. Дело в том, что многие туристы беспечно кормят чаек, однако у пернатых не всегда хватает терпения дожидаться, пока человек сам добровольно предложит им пищу.

И тогда птицы переходят к активным действиям: тихо взлетают, совершают круг над площадью и пикируют вниз, глуссируя на выбранную жертву со спины



и норовя выбить продукты из рук. Поверьте, внезапная атака крупной морской птицы размером с упитанного фермерского гуся производит ошеломляющее впечатление – пакеты и свертки летят на землю, и вся высыпавшаяся из них еда становится добычей хищников.

ОБЛАЯТЬ СМЕРТЬ

Мореплавателям из Венеции мир обязан появлению такого слова, как «карантин», происходящего от итальянского *quaranta* – 40. Сорок дней должны были стоять на рейде суда, прибывшие из стран, в которых свирепствовала чума. И только при условии, что за это время никто из команды не заболел, моряки получали разрешение сойти на берег.

Большая плотность населения и замкнутые пространства островов делали Венецию особенно уязвимой перед «черной смертью». Если в других странах Европы в благодарность за избавление от эпидемии строили так называемые чумные столбы, то венецианцы воздвигли один из самых больших и роскошно украшенных соборов города – Санта-Мария делла Салюте («Богоматерь-целительница»). Посетив Венецию во второй половине ноября, мы случайно попали на традиционные торжества, посвященные избавлению города от чумы в XVII веке.



Эпидемия покинула город 21 ноября 1631 года, и вот уже почти 400 лет венецианцы отмечают этот день массовым паломничеством в храм, праздничной мессой и костюмированными шествиями. Встретив процессию с восседающей на троне Смертью, прохожие, и особенно энергично – дети, громко лают на нее, изгоняя из Венеции. Моя семья тоже не упустила уникальной возможности облаять актеров без риска быть причисленными к сумасшедшим. Как мы поняли, в этом действии важно сбить темные силы с толку, не дав им заподозрить в себе человека, ведь именно за людьми они и охотились.

ДАРЫ МОРСКИХ ГЛУБИН

Собор Санта-Мария делла Салюте фасадом выходит на

Гранд-канал – главную транспортную артерию Венеции. По ней хаотично снуют шустрые моторные лодки и катера, небольшие грузовые баржи, речные трамвайчики – «вапоретто», пафосные гондолы и их экономичный аналог, позволяющий переправиться на другой берег канала, – лодки-«трагетти».

Высидевшись из трагетти, мы оказались у самого известного рынка Венеции – рыбного. Торговые ряды ломились от свежайших выловленных в Адриатике даров моря: били хвостами креветки, щелкали клешнями крабы, хлопала жабрами форель. Заглянуть сюда надо обязательно, особенно если вы поселились не в гостинице, а в апартаментах и в вашем распоряжении есть кухня.

Кстати, полное название рынка – рыбный рынок Риальто, получивший имя в честь квартала и моста, построенного через Гранд-канал в XVI веке. Растиражированный на многочисленной сувенирной продукции мост стал одной из главных визитных карточек Венеции, но лично у меня он вызвал сильнейшее неприятие. Несколько раз перенеся над ступеньками моста детскую коляску и лавируя в толпе туристов, я стал тщательно выбирать пути обхода этой достопримечательности.

В Венеции мы провели почти неделю, и скажу, что впечатления от города тем сильнее, чем больше времени проходит после поездки. И мы обязательно вернемся сюда снова. ■

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-1»
тел.: +7 (495) 966-50-00
факс: +7 (495) 966-52-22
e-mail: Moscow.reception@cpspipe.ru

КТК-К, АСТАНА,

010000, Казахстан,
г. Астана,
ул. Кунаева, д. 2, 10-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 «Север 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

КТК-Р, СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

355000, Россия,
г. Ставрополь,
ул. Рылеева, д. 7, офис 208

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



«Панорама КТК» – 5 лет!

Как быстро летит время! Кажется, лишь вчера коллектив большинством голосов выбрал имя будущему изданию. В мае 2013 года вышел первый номер объемом 20 полос на русском и английском языках. Очень скоро насыщенная событиями жизнь Консорциума потребовала увеличения журнала до 48 полос. С декабря 2016 года «Панорама КТК» выходит и на казахском языке. Можно смело сказать: журнал состоялся благодаря неравнодушным читателям, авторам статей – сотрудникам КТК. Он готов и дальше меняться. Ждем ваших идей и предложений!