

ПАНОРАМА

КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА



Каспийский Трубопроводный Консорциум
Caspian Pipeline Consortium
Каспий Құбыр Консорциумы

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ
№2 (37) май 2022



ТЕМА НОМЕРА

ИДЕТ МАСШТАБНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ЦЕННОСТЬ
СОТРУДНИЧЕСТВА

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ
ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ
К ЦИФРЕ

ЮБИЛЕЙ
НАУКА
И ЖИЗНЬ

ПУТЕШЕСТВИЕ
МОСКВА – КУБАНЬ
ПО М4

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

- 1** ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
КТК Н.Н. ГОРБАНЬ:
ОБРАЩЕНИЕ К ЧИТАТЕЛЯМ

ПУУМ: ШАГ ЗА ШАГОМ

- 2** ИДЕТ МАСШТАБНОЕ
СТРОИТЕЛЬСТВО

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

- 6** СДЕЛАНО В РОССИИ
- 8** ЭФФЕКТИВНО И БЕЗОПАСНО
- 12** ЦЕННОСТЬ
СОТРУДНИЧЕСТВА

ЦИФРОВАЯ ТРАНСФОРМАЦИЯ

- 14** ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЦИФРЕ

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

- 18** ЕЖЕГОДНЫЙ АУДИТ
АКЦИОНЕРОВ
- 22** ЕСЛИ ПОЛКОВНИКУ МНОГО
ПИШУТ...

БЕЗОПАСНОСТЬ

- 26** НОВЫЙ ВЗГЛЯД
НА ЛИДЕРСТВО

ЮБИЛЕЙ

- 27** НАУКА И ЖИЗНЬ
- 30** РАЗВИВАТЬСЯ ВМЕСТЕ
С КОМПАНИЕЙ

СКВОЗЬ ПРИЗМУ ИСТОРИИ

- 32** КАК НЕ СЫГРАЛА ГАРМОНЬ

- 35** СТАРТАП ПОЛКОВНИКА
ДРЕЙКА

БЛАГОДАРЯ КТК

- 38** ПОДАРОК ДЕТАМ

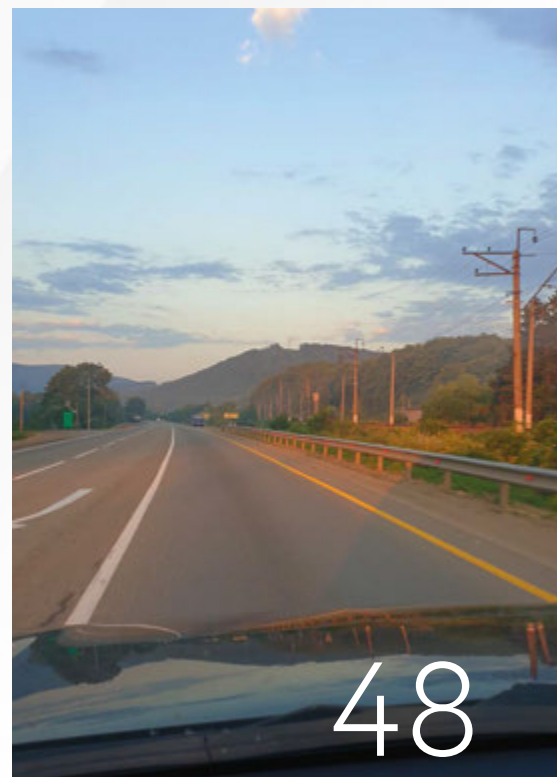
- 40** МАЛЕНЬКИМИ ШАГАМИ
В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ

СОБЫТИЕ

- 43** САМЫЙ ЛУЧШИЙ ФИЛЬМ

ХОББИ

- 44** «И БЫСТРЫЙ ХОЛОД
ВДОХНОВЕНЬЯ...»



ПУТЕШЕСТВИЕ

- 48** МОСКВА – КУБАНЬ
ПО М4

- 52** ОСТОРОЖНОСТЬ 4 X 4

ОБРАЗ ЖИЗНИ

- 54** ТЕЛОСТРОИТЕЛЬ



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Перед вами новый номер «Панорамы КТК». С прошлого выпуска произошло много событий, Каспийский Трубопроводный Консорциум был поставлен перед новыми вызовами. Сложившаяся обстановка требует от каждого максимальной концентрации, эффективного выполнения своих задач и внимания к близким, не отвлекаясь на информационный «шторм».

На объектах нашей трубопроводной системы продолжается большая стройка: Программа устранения узких мест реализуется в соответствии с проектным графиком. В 2022 году приоритетным для нашей компании становится лидерство в области Культуры безопасного производства. Соответствующий стандарт предприятия принят к исполнению коллективом КТК и подрядчиками на всех объектах трубопроводной системы. Также мы приняли решение о проведении ежемесячных мероприятий, посвященных Жизненно важным правилам КТК, которые приобретают наибольшую актуальность по результатам анализа производственных рисков. На страницах журнала об этом рассказывают представители КТК и подрядных организаций.

Этой весной Консорциум обновил соглашения о сотрудничестве с рядом российских регионов, дал старт новому сезону фестиваля-конкурса «КТК — талантливым детям!». За время, прошедшее с открытия Дома юношества в Атырау, построенного при непосредственном участии КТК, у его новоселов уже случилось в жизни достаточно много интересного, чтобы поделиться с читателями. В свою очередь, работающие в КТК ученые, поэты, спортсмены делятся на страницах журнала результатами своих исследований и творческих экспериментов.

Результативность работы нашей компании во многом зависит от профессионализма, опыта, самоотдачи каждого специалиста на каждом производственном объекте. Уверен, что энергия и энтузиазм нашей дружной многонациональной команды способны выдержать любые вызовы времени, обеспечить дальнейшее развитие Консорциума и успешное выполнение поставленных перед компанией масштабных задач.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА
Н.Н. ГОРБАНЬ

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ИДЕТ МАСШТАБНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

КАСПИЙСКИЙ ТРУБОПРОВОДНЫЙ КОНСОРЦИУМ ПРОДОЛЖАЕТ РЕАЛИЗАЦИЮ ПРОГРАММЫ УСТРАНЕНИЯ УЗКИХ МЕСТ С СОБЛЮДЕНИЕМ ПРОЕКТНОГО ГРАФИКА. МЕХАНИЧЕСКАЯ ГОТОВНОСТЬ ТРУБОПРОВОДА К ПЕРЕКАЧКЕ 81,5 МЛН ТОНН НЕФТИ В ГОД ПРИБЛИЖАЕТСЯ ЕЖЕДНЕВНО И БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНА ДО КОНЦА 2022 ГОДА

По состоянию на начало марта институт «Гипровосток-нефть» полностью завершил проектирование и получил положительные заключения комплексной вневедомственной экспертизы по всем объемам работ в Республике Казахстан. Речь идет о НПС «Тенгиз», НПС «Атырау» и НПС «Исатай». На территории Российской Федерации аналогичная работа выполнена по объемам на А-НПС-4А, НПС «Астраханская», А-НПС-5А, НПС «Комсомольская», НПС-2, НПС-3, НПС-4, НПС-5 и Береговых сооружениях Морского терминала.



— КТК в полном объеме поставил на объекты ПУУМ находящееся в сфере своей ответственности оборудование с длительным сроком изготовления, — говорит технический директор компании, менеджер ПУУМ Игорь Лисин. — Заблаговременно были поставлены импортные насосы, газотурбинные установки и электроприводы.

На объекты строительства НПС «Тенгиз» поставлены система измерения количественных и качественных показателей нефти, дренажные емкости для сбросных пружинных предохранительных клапанов. Продолжается доставка листового металла для монтажа резервуаров. В полном объеме для НПС «Тенгиз» и «Атырау»

ВСЕ НОВОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ИНТЕГРИРУЕТСЯ В СУЩЕСТВУЮЩИЕ СИСТЕМЫ АВТОМАТИЗАЦИИ И ДИСПЕТЧЕРИЗАЦИИ

Важно, что успело прибыть оборудование СУиС и СОПГ, где используются иностранные контроллеры. Что касается остальных поставок, находящихся в сфере ответственности подрядчиков, КТК сейчас анализирует их перечень. Оборудование, которое может попасть в стоп-лист, оперативно ищется замена. На текущий момент позиций, недопоставка которых может оказать критическое влияние на ход проекта, не выявлено.

поставлено оборудование систем управления и связи (СУиС) и систем обнаружения пожара и газа (СОПГ). — Два новых строящихся 20-тысячника увеличат емкость резервуарного парка НПС «Тенгиз» до 120 тыс. м³, тем самым повышая надежность трубопроводной системы КТК в условиях возрастающих объемов перекачки, — поясняет руководитель Группы по управленческой отчетности и контролю затрат Роман Харитонов. — В связи

со вводом новых объектов выполняется расширение существующих систем управления и связи, систем обнаружения пожара и газа. Все новое оборудование интегрируется в существующие системы автоматизации и диспетчеризации.

На объекты ПУУМ, расположенные на российской территории, также поставлено все необходимое оборудование с длительным сроком изготовления. Морской терминал получил все элементы СИКН за исключением трех блоков измерительных линий. Они готовы и ожидают отправки. Для НПС «Астраханская» прибыли емкости и блок-бокс противопожарного пеногенераторного блока (ПГБ), для НПС «Комсомольская» и НПС-2 — емкости системы сглаживания волн давления (ССВД).

СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫЕ РАБОТЫ

Строительная фаза ПУУМ охватывает на сегодняшний день практически все объекты программы. На НПС «Тенгиз» проведено перевооружение системы измерения количества и показателей качества нефти. Новый СИКН уже

переведен на постоянную схему учета. Завершен монтаж узла регулирования давления, емкостей сбросных пружинных предохранительных клапанов. Генподрядчик — ТОО «ВЕЛЕССТРОЙ» — силами более 360 человек и 35 единицами техники действует в Резервуарном парке НПС, где после устройства гидрофобного слоя выполняется монтаж днищ двух резервуаров. Также кипит работа на площадках щитов станций управления и частотно-регулируемых преобразователей.

— Вне зависимости от количества персонала подрядчика КТК всегда поддерживает неизменно высокий уровень соблюдения требований охраны труда

и промышленной безопасности на объектах ПУУМ, — комментирует вопрос корреспондента о соблюдении данных требований в условиях возросшего количества рабочих и спецтехники Игорь Лисин. — Понимая высокую ответственность КТК за жизнь и здоровье всех сотрудников, задействованных в ходе реализации программы, проектная команда КТК осуществляет неусыпный контроль за соблюдением требований как на уровне высшего менеджмента, так и на уровне штабов строительства. Кроме того, КТК поставил условие подрядчику мобилизовать дополнительных специалистов по ОТ, ПБ и ООС и усилить внутренний контроль за безопасным выполнением работ.

КТК ВСЕГДА ПОДДЕРЖИВАЕТ НЕИЗМЕННО ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ СОБЛЮДЕНИЯ ТРЕБОВАНИЙ ОХРАНЫ ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ОБЪЕКТАХ ПУУМ

НПС «Атырау» — еще один крупный объект Программы устранения узких мест. Свыше 100 рабочих ТОО «ВЕЛЕССТРОЙ» с 16 единицами строительной техники установили магистральный насосный агрегат с ГТУ, продолжают строить узел регулирования давления и электрощитовую.

На территории Российской Федерации в строительстве

задействовано 662 человека и более 80 единиц техники. На НПС «Астраханская» завершен монтаж зданий закрытого распределительного устройства и комплектной трансформаторной подстанции, обеспечено закрытие их теплового контура. В магистральной насосной выполнен монтаж магистральных насосных агрегатов. Ведутся

работы по строительству здания ПГБ и площадки ЧРП.

На А-НПС-4А и НПС «Комсомольская» на фундаментах смонтированы магистральные насосные агрегаты с газотурбинными установками. Продолжается строительство кабельных эстакад. Завершен монтаж межплощадочных технологических трубопроводов. На А-НПС-5А на площадке частотно-регулируемых преобразователей окончен монтаж свайного поля. Проводятся работы по устройству бетонной плиты «техподполья» ЧРП. На НПС-2 завершено строительство кабельных эстакад, проложен электрический и контрольный кабель. По постоянной схеме обеспечена подача напряжения в здание ЧРП.

Шаг за шагом продвигаются работы на Береговых сооружениях Морского терминала. Здесь продолжается бетонирование подпорных стенок котлована на площадке систем измерения количественных и качественных показателей нефти. Фундаментная плита установлена под строительство здания операторной, ведется монтаж стен.

— Несмотря на «точечные» обстоятельства, такие как эмбарго на импорт и региональные COVID-ограничения, Консорциум уверенно идет к своей основной задаче в этом году — обеспечить механическую готовность к увеличению объемов перекачки, — говорит технический директор КТК, менеджер ПУУМ Игорь Лисин. — Для этого необходимо завершить ряд первоочередных работ на НПС «Тенгиз» и НПС «Астраханская». В период с 2023 по 2025 год будут реализовываться проекты, направленные на снижение потребления антифрикционной присадки и на повышение надежности трубопроводной системы КТК, а также по мере ввода новых объектов будет выполняться демонтаж оборудования первоначальной стадии строительства. ●



АВТОР
ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВ

СДЕЛАНО В РОССИИ

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ОСОБУЮ АКТУАЛЬНОСТЬ ПРИОБРЕТАЮТ ВОПРОСЫ ИМПОРТОЗАМЕЩЕНИЯ. РЕДАКЦИЯ «ПАНОРАМЫ» ЗАДАЛАСЬ ЦЕЛЮ ВЫЯСНИТЬ, КАКИЕ ОТЕЧЕСТВЕННЫЕ МАТЕРИАЛЫ, ОБОРУДОВАНИЕ И ТЕХНОЛОГИИ СЕЙЧАС ИСПОЛЬЗУЮТСЯ НА ОБЪЕКТАХ КТК, В ТОМ ЧИСЛЕ В ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ ПРОГРАММЫ УСТРАНЕНИЯ УЗКИХ МЕСТ

Для российской нефтегазовой промышленности (в том числе нефтетранспортной отрасли) ограничение поставок импортного оборудования, запасных частей и комплектующих никогда не было сюрпризом. Превентивный и оперативный переход на собственное производство элементов данной номенклатуры в условиях очередного витка политической турбулентности начался далеко не вчера и в истории

насчитывает минимум три ярко выраженные волны: 50-е и 80-е годы XX века, а также вторая половина 2010-х годов. Каждый из таких этапов заслуживает подробного исторического исследования, но сейчас рассмотрим, какие решения по данному направлению уже реализованы в проекте КТК.

Поляризация металлоконструкций внешним электрическим током (катодная защита) наряду с изоляционным покрытием является эффективным

способом предотвращения коррозии в агрессивных средах. Станции катодной защиты (СКЗ), состоящие из источника постоянного тока с двумя основными линиями (для поляризации анодов и для катодной защиты труб, резервуаров и других металлоконструкций), были изначально запроектированы в составе трубопроводной системы Тенгиз — Новороссийск, но, как и любое оборудование, имели ограниченный срок годности.



БЕЗТРАНСФОРМАТОРНЫЙ
ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ
ЧАСТОТЫ
СЕРИИ ЭМСН
ПРОИЗВОДСТВА НПП
«ЭКРА»

установлены на НПС «Тенгиз», НПС «Астраханская», НПС-2, — говорит руководитель Группы по управленческой отчетности и контролю затрат Роман Харитонов. — В процессе пусконаладки ЧРП на НПС-2 принимали участие специалисты производителя. С их помощью оперативный персонал КТК прошел специализированное обучение для уверенной и безаварийной эксплуатации нового оборудования.

Оборудование производства России и стран СНГ, включаемое КТК в производственную программу, оказывает положительное воздействие не только на стабильность работы экспортного

В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ РОССИЙСКИЕ ЧАСТОТНО-РЕГУЛИРУЕМЫЕ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛИ УСТАНОВЛЕНЫ НА НПС «ТЕНГИЗ», НПС «АСТРАХАНСКАЯ», НПС-2

В 2020 году отслужившие свое СКЗ американского производства на участках нефтепровода КТК в Казахстане и Астраханской области были заменены на аналоги, выпускаемые ставропольским радиозаводом «Сигнал», входящим в состав госкорпорации «Ростех». Пробная эксплуатация 40 станций катодной защиты ИП-МН4Р была признана успешной, и в 2021 году Консорциум заказал еще 40 СКЗ для других объектов трубопровода. При фактически недостижимом конкурентами 98%-ном КПД стоимость ставропольских СКЗ была в пять раз ниже, чем у зарубежных аналогов.

В прошлом номере журнала мы рассказывали о замене импортной вторичной аппаратуры системы обработки информации СИКН НПС «Кропоткинская» на оборудование отечественного производства. Напомним: компьютеры потока британской фирмы Solartron в 2021 году заменили измерительно-вычислительные комплексы ИМЦ-7 производства уфимского ООО «Системы нефть и газ». Об эффективности замены может говорить тот факт, что более современный ИМЦ-7 функционально замещает сразу пять английских компьютеров.

Устанавливаемые в рамках ПУУМ на НПС КТК частотно-регулируемые преобразователи (ЧРП) позволяют

плавно регулировать частоту вращения электродвигателей насосных агрегатов, тем самым обеспечивая гибкое управление режимами перекачки КТК, а также снижая расход электроэнергии.

— В настоящее время российские частотно-регулируемые преобразователи, изготовленные ООО «НПП «ЭКРА» (город Чебоксары),

трубопровода. Загружая крупносерийными объемами заказов производственные мощности регионов присутствия, Консорциум способствует их экономическому развитию, создавая благоприятный социальный климат, обеспечивая востребованность высококвалифицированных специалистов, спрос на профессиональное образование.

МОНТАЖ ЧРП
НА НПС «ТЕНГИЗ»



АВТОР
КОНСТАНТИН РЫБАК,
 НАЧАЛЬНИК УПРАВЛЕНИЯ – РЕГИОНАЛЬНЫЙ
 МЕНЕДЖЕР ПО ТО И АВР ЗАПАДНОГО
 РЕГИОНА ООО «СТАРСТРОЙ»

ЭФФЕКТИВНО И БЕЗОПАСНО

ПРОДОЛЖАЕМ ОБЗОР ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
 РЕГИОНАЛЬНЫХ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ
 ООО «СТАРСТРОЙ» И СПЕЦИАЛИСТОВ КТК
 В РАМКАХ ТЕХНИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ
 И РЕМОНТА ОБЪЕКТОВ НЕФТЕПРОВОДНОЙ
 СИСТЕМЫ. В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – ЗАПАДНЫЙ
 РЕГИОН



В сферу ответственности Западного региона ООО «СТАРСТРОЙ» как исполнителя входит полный комплекс работ по техническому обслуживанию участка магистрального нефтепровода Тенгиз – Новороссийск с 952-го по 1495-й километр. В его составе пусконаладочные работы, работы на электро- и механическом оборудовании, автоматике и системах метрологии, аварийное реагирование на линейной части и НПС.

В структуру ЗР ООО «СТАРСТРОЙ» входят четыре аварийно-восстановительных пункта (АВП «Ипатово», АВП «Кропоткин», АВП «Крижановский», АВП «Новороссийск») и пять баз технического обслуживания (ТО НПС-4, ТО НПС-5, ТО НПС «Кропоткинская», ТО НПС-7 и ТО НПС-8). Ремонт и обслуживание объектов КТК как заказчика осуществляется силами данных подразделений.

ЦИФРОВОЕ ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ
 Для осуществления мониторинга проводимых работ и технического состояния оборудования нефтепроводной системы КТК в структуре ЗР «СТАРСТРОЙ» создан производственно-диспетчерский отдел (ПДО), в своей работе тесно взаимодействующий с Департаментом эксплуатации КТК. Основным средством такого взаимодействия является компьютеризированная система управления техобслуживанием (КСУТО) МАХИМО.

В целях планирования технического обслуживания оборудования за 30 дней до начала месяца

Департамент эксплуатации КТК через систему МАХИМО направляет в производственно-диспетчерский отдел ЗР «СТАРСТРОЙ» наряды-заказы, откуда по электронной почте они рассылаются непосредственным исполнителям.

Специалисты ПДО ежедневно осуществляют мониторинг и анализ выполнения нарядов-заказов производственными подразделениями. Ежедневно и в конце месяца готовятся отчеты о выполнении работ по техническому обслуживанию объектов КТК, а также сведения о доступных трудовых ресурсах, данные о плановых и фактически отработанных человеко-часах.

Результаты работ оформляются в виде архивов НЗ, протоколов, измерений, актов и другой документации и вносятся специалистами ПДО в базу данных МАХИМО. Эта информация доступна для всех авторизованных лиц ООО «СТАРСТРОЙ» и Департамента эксплуатации КТК.

Активное взаимодействие с коллегами в Департаменте эксплуатации КТК по совершенствованию аналитических процессов обработки данных способствует наиболее эффективному управлению техническим

обслуживанием нефтепроводной системы Тенгиз – Новороссийск.

ПРИБОРЫ В ПОРЯДКЕ

Современный трубопроводный транспорт – сложная система взаимосвязанного оборудования различного назначения. Для контроля

параметров работоспособности и управления ее функциями используются высокотехнологичное контрольно-измерительное оборудование и система автоматического управления. Магистральный нефтепровод Каспийского Трубопроводного Консорциума не является исключением. Для обеспечения режимов его работы с требуемыми характеристиками применяется оборудование ведущих мировых производителей.

Сложность применяемого оборудования, внутренние нормативные и технические документы, удаленность объектов магистрального нефтепровода накладывают свои особенности на организацию и проведение технического обслуживания. Тем не менее организация системы технического обслуживания в соответствии с требованиями стандартов, а также усилия ООО «СТАРСТРОЙ», направленные на поддержку квалификации персонала на высоком уровне, помогают оказывать услуги по качественному техническому обслуживанию оборудования КИПиА нефтепроводной системы КТК уже много лет.

Комплекс работ по техническому обслуживанию оборудования включает в себя полный цикл проверки систем КИПиА, а также систем газопожаробезопасности. Важным условием проведения работ по техобслуживанию оборудования контрольно-измерительных приборов и автоматики является строгое соблюдение регламентных сроков выполнения работ,

«СТАРСТРОЙ» УДЕЛЯЕТ ОСОБОЕ ВНИМАНИЕ
 ПОДБОРУ ПЕРСОНАЛА, ЕГО ОБУЧЕНИЮ И
 ПОДГОТОВКЕ К ВЫПОЛНЕНИЮ РАБОТ



в соответствии с пообъектными графиками планово-предупредительного ремонта.

Оснащенность бригад КИПиА соответствует требованиям действующего договора на техническое обслуживание, однако без подготовки специалистов все эти технологические приборы не в состоянии обеспечить качественных результатов в работе. «СТАРСТРОЙ» уделяет особое внимание подбору персонала, его обучению и подготовке к выполнению работ. Кроме обучения по промышленной безопасности и охране труда, персонал в обязательном порядке проходит стажировку по видам работ, выполняемых в составе лицензируемого вида деятельности. Организовано проведение ежемесячных учебно-тренировочных занятий. Их тематика разработана совместно со специалистами КИПиА АО «КТК-Р». Учебно-тренировочные занятия проводятся в условиях, максимально приближенных к реальным. Знания и опыт, полученные при проведении УТЗ, помогают сократить время поиска и устранения неисправностей на действующем оборудовании.

ЭЛЕКТРОБЕЗОПАСНОСТЬ

Надежность электрооборудования является важным фактором обеспечения бесперебойной эксплуатации трубопроводной системы. Диагностика, обслуживание и модернизация систем электроснабжения объектов нефтепровода Тенгиз – Новороссийск на территории РФ также является предметом сотрудничества Каспийского Трубопроводного Консорциума и ООО «СТАРСТРОЙ». В спектр основных задач электротехнического персонала входит обеспечение надежной безаварийной работы оборудования и сетей, систем учета и измерения, устройств релейной защиты, автоматики и сигнализации, а также другого электрооборудования.

В регионе налажена работа по обучению, аттестации и повышению квалификации персонала. В настоящее время электротехнический персонал ЗР ООО «СТАРСТРОЙ» укомплектован высококвалифицированными специалистами и оснащен новейшими



средствами диагностики, испытаний и измерений в электроустановках напряжением до 110 кВ.

Техническое оснащение и квалификация персонала позволяют качественно и в срок выполнять работы по монтажу, наладке и проверке микропроцессорных устройств релейных защит и контроллеров таких производителей, как Siemens, Schneider Electric, «ЭКРА» и других.

МЕХАНИКА ПОД КОНТРОЛЕМ

Для выполнения сложного ремонта, диагностирования механо-технологического оборудования, контроля качества выполняемых работ в регионе функционирует служба, имеющая специализированное оснащение и инструменты. Эта служба подчиняется главному механику ЗР ООО «СТАРСТРОЙ». Специалисты службы выполняют широкий спектр работ на объектах АО «КТК-Р»,

В ЧИСЛО СТРАТЕГИЧЕСКИХ ПРИОРИТЕТОВ КОМПАНИИ «СТАРСТРОЙ» ВХОДИТ БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРСОНАЛА

Все вопросы, касающиеся повышения надежности, выявления и устранения проблемных вопросов, решаются при непосредственном участии Службы главного электрика Департамента эксплуатации КТК. Специалисты ЗР ООО «СТАРСТРОЙ» принимают участие в решении сложных и нестандартных задач, связанных с поиском и устранением неисправностей электрооборудования. Эта работа вносит существенный вклад в обеспечение максимально качественной организации технического обслуживания трубопроводной системы.

таких как техническое обслуживание и ремонт магистральных насосных агрегатов, подпорных насосов, дизельных приводов, компрессоров и промышленных кондиционеров. Производятся лазерная центровка оборудования, балансировка, вибродиагностика и вибромониторинг оборудования с узлами вращения.

Успешному решению задач по техническому обслуживанию и ремонту механо-технологического оборудования способствуют высокая квалификация персонала и поддержание ее на должном уровне. Для этого используются все виды обучения — от тренингов

на своем предприятии до стажировок у производителей специализированного оборудования.

Все работы производятся в соответствии с утвержденными и согласованными с КТК годовыми планами-графиками, на основании которых разрабатываются ежемесячные и недельные планы работ. Такой подход к планированию работ помогает оперативно отслеживать состояние обслуживаемого оборудования и корректировать работу без ущерба для процесса планово-предупредительного ТОиР, а также распределять и использовать доступные трудовые ресурсы при выполнении работ на объектах Консорциума.

ПРЕВЕНТИВНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Главной и первостепенной задачей нефтепроводной компании является обеспечение безопасной и надежной работы системы трубопроводов при оптимизации затрат на поддержание жизненного цикла. Аварии на нефтепроводах характеризуются одновременным причинением значительного материального ущерба, включающего в себя нанесение вреда человеку, а также долговременным негативным воздействием на окружающую природу.

Аварийно-восстановительные пункты ЗР ООО «СТАРСТРОЙ» выполняют для КТК комплекс подрядных услуг, в числе которых техническое обслуживание оборудования и сооружений на линейной части, содержание подъездных дорог и вдольтрассового проезда, подготовка к внутритрубной

диагностике и очистка трубопроводов, оперативное реагирование на ЧС.

Помимо оборудования, приборов, инструментов и приспособлений для выполнения работ по техническому обслуживанию и ремонту на нефтепроводе на производственных базах АВП имеется весь комплект оборудования и спецтехники, необходимый для ликвидации аварийных разливов нефти на водной поверхности и суше и ликвидации последствий аварий. Это нефтесборное и насосное оборудование, боновые заграждения, различные плавсредства, отрезные машины и прорезные устройства, центраторы, сварочное оборудование и многое другое.

Аварийно-восстановительные пункты содержат в постоянной готовности все технические и транспортные средства, используемые при производстве работ, связанных с техническим обслуживанием и ремонтом трубопровода, а также при ликвидации аварий и их последствий.

Залогом успешного сотрудничества ООО «СТАРСТРОЙ» и АО «КТК-Р» является проведение ежегодных комплексных совместных практических учений, организуемых Консорциумом, где демонстрируется готовность к совместным действиям оперативных сил и средств Западного региона «КТК-Р»

и ООО «СТАРСТРОЙ» к ликвидации чрезвычайных ситуаций на объектах КТК.

В число стратегических приоритетов компании «СТАРСТРОЙ» наряду с безопасностью обслуживаемых объектов входит безопасность персонала. Политика предприятия в области охраны труда, промышленной безопасности, охраны окружающей среды во многом аналогична соответствующей политике КТК. Это логично и объективно необходимо, поскольку работа специалистов ООО «СТАРСТРОЙ» проходит на объектах, где безальтернативно действуют Жизненно важные правила КТК. Так, в начале 2020 года «СТАРСТРОЙ» внедрил в подразделениях Программу нулевого травматизма. По аналогии с КТК в компании-генподрядчике приняты личные обязательства сотрудников в сфере безопасности. Специалисты ОТ, ПБ и ООС Западного региона ООО «СТАРСТРОЙ» активно привлекаются коллегами из КТК к тестированию новых инициатив, таких как лидерские практики в области Культуры безопасного производства. На основании комплексной планомерной работы, которую компания ведет в области охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды, можно с уверенностью говорить о лидирующей «бенчмаркинговой» роли компании «СТАРСТРОЙ» в данной области среди подрядных организаций Каспийского Трубопроводного Консорциума.



АВТОР
ГУЛНАР МАЛГАЖДАР

ЦЕННОСТЬ СОТРУДНИЧЕСТВА

2 АПРЕЛЯ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА СО ДНЯ ОСНОВАНИЯ ОТМЕТИЛ СТРАТЕГИЧЕСКИЙ И НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР КТК – НАЦИОНАЛЬНЫЙ ОПЕРАТОР НЕФТЕПРОВОДОВ КАЗАХСТАНА АО «КАЗТРАНСОЙЛ». ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ ДВУХ ЭТИХ КОМПАНИЙ ИМЕЕТ МНОГО ОБЩЕГО И НАПРАВЛЕНА НА ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕСПЕРЕБОЙНОЙ ТРАНСПОРТИРОВКИ НЕФТИ. К ТОМУ ЖЕ НАС ОБЪЕДИНЯЮТ ТАКИЕ ВАЖНЫЕ ЦЕННОСТИ, КАК БЕЗОПАСНЫЙ ТРУД И СОЦИАЛЬНАЯ ЗАЩИЩЕННОСТЬ ПЕРСОНАЛА, СОХРАНЕНИЕ ПРИРОДЫ ДЛЯ БУДУЩИХ ПОКОЛЕНИЙ, А ТАКЖЕ СТРЕМЛЕНИЕ ПОВЫСИТЬ КАЧЕСТВО ЖИЗНИ В РЕГИОНАХ ПРИСУТСТВИЯ

Сотрудничество КТК и АО «КазТрансОйл» началось в 2001 году, когда Консорциум приступил к своей операционной деятельности. В частности, для предоставления доступа грузоотправителей к нефтепроводу КТК АО «КазТрансОйл» на своей нефтеперекачивающей станции «Атырау» ввело в строй дополнительные объекты, при помощи которых в систему КТК началась перевалка углеводородного сырья, поступающего по нефтепроводам Узень — Атырау, Кенкияк — Атырау, Мартыши — Атырау, а также по железной дороге.

Помимо этого, специалисты АО «КазТрансОйл» принимали непосредственное участие в строительстве экспортной трубопроводной системы Тенгиз — Новороссийск. В настоящее время компания оказывает услуги по техническому обслуживанию, ремонту и аварийному реагированию на объектах нефтепроводной

системы КТК на территории Республики Казахстан в рамках контракта на 2018–2023 годы. На долю обслуживания АО «КазТрансОйл» приходится 466 км магистрального нефтепровода КТК. Также специалистами КТО ведется техническое обслуживание четырех НПС КТК-К.

Благодаря этому сотрудничеству на постоянной основе в Атырауской области создано более 250 рабочих мест по таким специальностям, как линейные трубопроводчики, слесари, механики, электрики. Все производственные базы обслуживания «КазТрансОйла» на территориях НПС оснащены автотранспортной и специальной техникой, оборудованием, инструментами и приспособлениями.

— Можно с уверенностью сказать, что основу нашего долгосрочного сотрудничества с КТО составляют такие ценности, как доверие, профессионализм, ответственность и высокое качество сервиса, — отмечает менеджер Восточного региона КТК Мухит Маженов.

У ИСТОКОВ СТАЛЬНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ

Закрытое акционерное общество «Национальная компания по транспортировке нефти «КазТрансОйл» было учреждено 2 апреля 1997 года в соответствии с постановлением Правительства Республики Казахстан. 100% акций предприятия принадлежало государству. На момент своего учреждения «КазТрансОйл» имел в собственности и эксплуатации более 6400 км нефтепроводов и более 2000 км водоводов.

В 1998 году состоялась передача активов казахстанского участка магистрального нефтепровода Тенгиз — Грозный на баланс ЗАО «Каспийский трубопроводный консорциум» с подписанием соответствующих документов между КТК и ПО «Южнефтепровод».

Сегодня в задачи АО «КазТрансОйл», входящего в структуру АО «НК «КазМунайГаз», входят обеспечение транспортировки нефти на НПЗ Казахстана, экспорт/импорт нефти и нефтепродуктов по собственной системе магистральных нефтепроводов, протяженность которых составляет 5,4 тыс. км. Если в самом начале пути развития АО «КазТрансОйл» транспортировал около 23 млн тонн нефти, то сегодня объем перевозки вырос и составляет более 40 млн тонн. Порядка 38% всей добываемой в Казахстане нефти транспортируется по системе магистральных нефтепроводов АО «КазТрансОйл» по таким направлениям, как порты Черного, Балтийского морей, страны Центральной и Восточной Европы, Транскавказский коридор, Китай.

За 25 лет АО «КазТрансОйл» прошло сложный путь от советской трубопроводной системы до современной высокотехнологичной сети магистральных нефтепроводов, охватывающей весь Казахстан. За годы своей деятельности «КазТрансОйл» реализовал важные трубопроводные проекты, которые способствовали укреплению экономической стабильности Казахстана и сформировали разветвленную нефтетранспортную систему. Были интегрированы западная и восточная

сети магистральных нефтепроводов страны. Введены в эксплуатацию нефтепроводы Кенкияк — Атырау, Аликбекмола — Кенкияк, Северные Бузачи — Каражанбас, Атасу — Алашанькоу, Кенкияк — Кумколь, расширены мощности нефтепровода Атырау — Самара, порта Актау, а также нескольких железнодорожных сливных и наливных терминалов.

Не менее важным достижением в деятельности компании стала работа по соединению Запада с Востоком. Сегодня мощности Казахстано-Китайского трубопровода позволяют экспортировать большие объемы нефти в Китай, а также транспортировать транзитом и российскую нефть. С 2017 года транспортировка российской нефти по маршруту Прииртышск — Атасу — Алашанькоу увеличилась до 10 млн тонн в год.

Кроме того, продолжается строительство системы магистральных нефтепроводов Казахстан — Китай. Реализация этого проекта началась в 2000-х в рамках политики независимого Казахстана по созданию многовекторной системы транспортировки углеводородов и обеспечению энергетической безопасности страны. Его завершение позволит обеспечить загрузку Павлодарского и Шымкентского нефтеперерабатывающих заводов и увеличить поставки западноказахстанской нефти в Китай.

Столь благополучный результат всех намеченных стратегических задач является залогом востребованности компании. За годы работы компания «КазТрансОйл» зарекомендовала себя как команда профессионалов, которая по праву завоевала доверие национальных и зарубежных добывающих компаний, вывела производственную деятельность на мировой уровень стандартов промышленной и экологической безопасности и укрепила единую национальную трубопроводную систему.

«Панорама КТК» поздравляет руководство и коллектив АО «КазТрансОйл» с юбилеем. Желаем процветания, успехов в производстве и покорения новых профессиональных вершин!



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЦИФРЕ

СИСТЕМА ЭЛЕКТРОННОГО ДОКУМЕНТООБОРОТА ЗНАЧИТЕЛЬНО УСОВЕРШЕНСТВОВАЛА ЭФФЕКТИВНОСТЬ ВЫПОЛНЕНИЯ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ЗАДАЧ КОНСОРЦИУМА. МНОГИЕ БИЗНЕС-ПРОЦЕССЫ СТАЛИ ПРОХОДИТЬ БЫСТРЕЕ, ПРОЩЕ, ТРЕБОВАТЬ МЕНЬШЕГО ВНИМАНИЯ И КОНТРОЛЯ ИСПОЛНИТЕЛЕЙ



Как поясняет корреспонденту «Панорамы» руководитель Службы управления документацией и данными Лидия Исмаилова, суть одного из векторов корпоративного развития заключается в стремлении по возможности к полной цифровизации бизнес-процессов компании. В идеале должна получиться своего рода блок-схема, когда один процесс перетекает из другого и составляет результат третьего.

По итогам проведенного в конце 2021 — начале 2022 года предпроектного исследования сегодня все подразделения КТК получили детальные описания всех сквозных бизнес-процессов. В рамках исследования изучались как уже «оцифрованные» операции

документооборота, так и планируемые и возможные в перспективе к переводу в электронную систему. Сейчас вместе с российской компанией «1С» специалисты Консорциума исследуют возможности перехода на высокотехнологичные решения.

С подрядчиками «1С» проведено более 100 совещаний по вопросам документооборота. Уже подготовлено 25 процессов для дальнейшего проектирования на новой информационной платформе, изучена необходимость перспективных разработок.

Несмотря на глобально проведенную работу в части исследования новой платформы и ее применимости к стандартам КТК, параллельно ведутся процессы по модернизации и совершенствованию существующих систем электронного документооборота. Речь идет о реализации применимости в электронных меморандумах финансовой матрицы делегирования полномочий на постоянной

основе, что позволяет без промедления согласовывать финансовые бизнес-процессы.

— Руководство КТК будет рассматривать целесообразность переноса тех или иных систем в «1С», — говорит Лидия Исмаилова. — Но то,

что достойно работает на существующих технических решениях, скорее всего, там и останется. Например, «исторические» системы продолжают базироваться на SharePoint, особенно это касается баз данных проектно-сметной

документации, где гигабайты информации и многовариантность чертежей.

За последние годы специалисты КТК провели большую работу по цифровизации бизнес-процессов. Среди недавних, успешно реализованных

КАДРОВАЯ РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ

ОПТИМИЗАЦИЯ

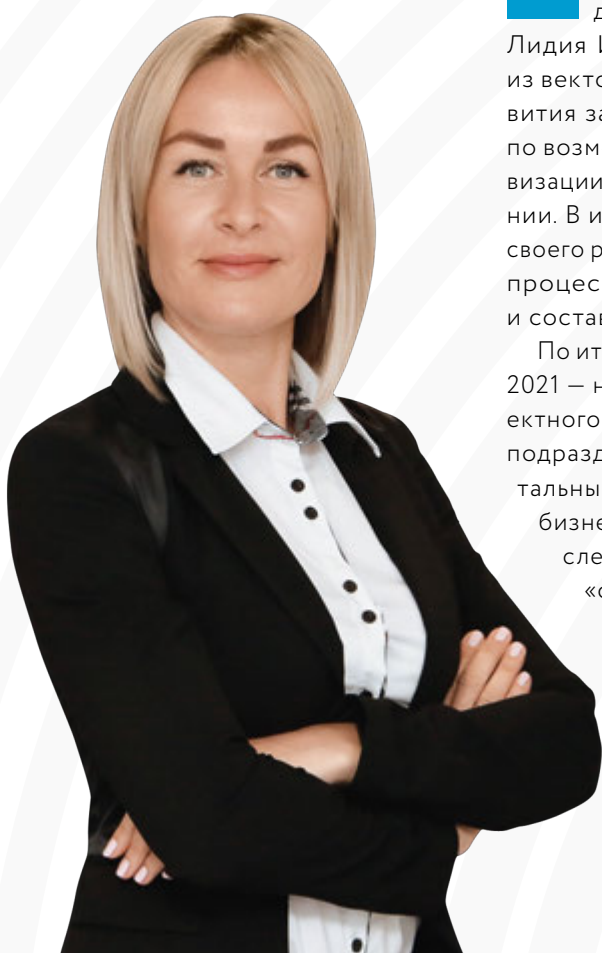
- ПЕРЕВОД ТЕХНИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОТДЕЛ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ СИСТЕМ

ОБЪЕМ РАБОТ

- РАСПРЕДЕЛЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО РАЗРАБОТКЕ, ЭКСПЛУАТАЦИИ, АДМИНИСТРИРОВАНИЮ СЭД

РЕЗУЛЬТАТ

- ВСЕ РАЗРАБОТЧИКИ В ОДНОМ ОТДЕЛЕ
- УВЕЛИЧЕННАЯ ПОДДЕРЖКА ТЕХНИЧЕСКИХ СПЕЦИАЛИСТОВ
- ВЗАИМОЗАМЕНЯЕМОСТЬ ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ



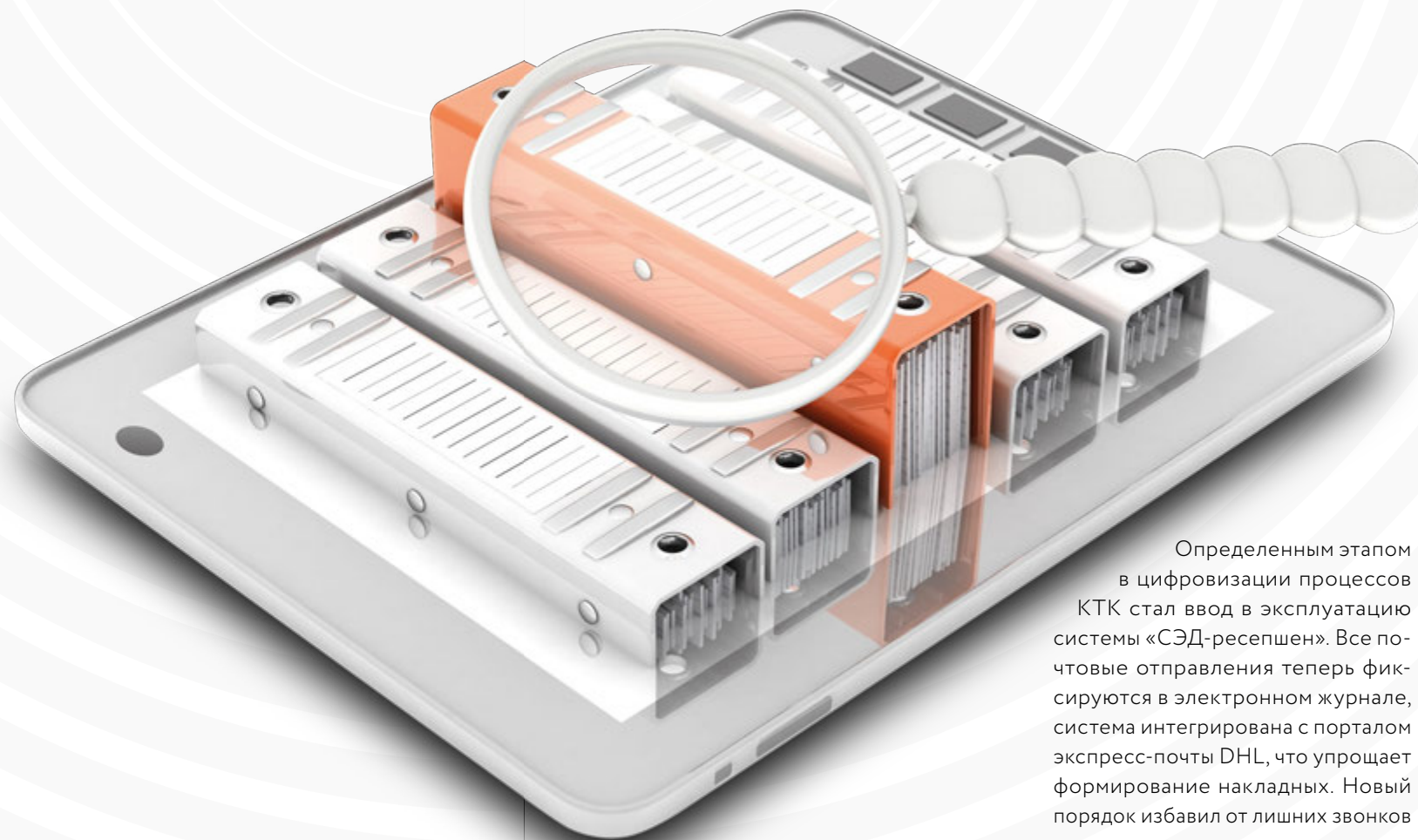
ЛИДИЯ ИСМАИЛОВА

проектов — создание журнала регистрации подарков и мероприятий, оформление и утверждение заявок на командировки в Казахстане на основе успешно эксплуатируемой с 2020 года системы для АО «КТК-Р». Ввиду показавшего свою эффективность электронного меморандума его опыт был распространен и на многие другие процессы в компании. Так, нововведения позволили отказаться от бумажных маршрутных листов для водителей, упростили процедуру получения денежных средств для служебных поездок. Имеется четкий лист согласования, больше не требуется вникать в премудрости, у кого и какие документы следует подписывать. Центр задач позволяет осуществлять процесс согласования

документов безостановочно, в отсутствие руководителя, при необходимости перенаправляя задачи временно замещающему лицу.

В Службе управления документацией и данными гордятся действующей горячей линией. По одному телефону можно оперативно получить консультацию по оформлению командировочных удостоверений, по другому — ответы по всем другим вопросам электронного документооборота.

— Отдельно хочется сказать о системе, которая позволяет получать обратную связь от пользователей, — это система «СЭД Опросы», — продолжает Лидия Исмаилова. — Благодаря ей СУДД собирает информацию о работе систем от всех пользователей, на основании которой



Определенным этапом в цифровизации процессов КТК стал ввод в эксплуатацию системы «СЭД-ресепшен». Все почтовые отправления теперь фиксируются в электронном журнале, система интегрирована с порталом экспресс-почты DHL, что упрощает формирование накладных. Новый порядок избавил от лишних звонков на ресепшен и позволил в режиме реального времени отслеживать местонахождение посылок. К этому можно добавить удобство контроля за всеми расходами на почтовые услуги для компании.

— Довольно большой объем работы по цифровизации нам удалось выполнить в 2021 году, после того как в компании был создан и начал работу Отдел информационно-аналитических систем, — отмечает

происходит дальнейшая модернизация, направленная на то, чтобы коллеги легче ориентировались в процессах. Кроме того, многие другие департаменты направляют свои запросы о возможностях применения опросов в своей работе, собирая информацию о качестве деятельности подрядных организаций.

ОБРАБОТКА И СИСТЕМАТИЗАЦИЯ ТРЕБОВАНИЙ

МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ — 30

ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ И РЕМОНТ — 27

НОРМАТИВНО-СПРАВОЧНАЯ ИНФОРМАЦИЯ — 15

ФИНАНСОВО-ХОЗЯЙСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ — 107

КОНСТРУКТОРСКАЯ ДОКУМЕНТАЦИЯ — 8

УПРАВЛЕНИЕ КАПИТАЛЬНЫМ СТРОИТЕЛЬСТВОМ — 11

ОХРАНА ТРУДА И ПРОМЫШЛЕННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ — 10

ДОКУМЕНТООБОРОТ — 25

ЗАРПЛАТА И УПРАВЛЕНИЕ ПЕРСОНАЛОМ — 62

ПРОЦЕССЫ III УРОВНЯ:

всего — 310

локальных — 295

сквозных — 15



Лидия Исмаилова. — Централизация всех технических специалистов и разработчиков приложений и прикладного программного обеспечения в КТК позволила двигаться гораздо быстрее. Конечно, все технические решения и их реализация были делом рук наших коллег из Отдела ИАС, за что им отдельная большая благодарность.

Другое важное направление Службы управления документацией и данными — совершенствование ведения и систематизация архива КТК. Масштаб данной деятельности лучше всего проиллюстрирует такая цифра: за десятилетия существования Консорциума только во внешнем архиве накопилось более 18 тыс. коробок с документами. Еще два года назад часть этого объема не была каталогизирована, но сейчас ситуация в корне изменилась: вступил в действие регламент, предписывающий правила управления документацией, находящейся и в оперативном, и в архивном хранении, сформирована и утверждена номенклатура документов. Разработан и введен в эксплуатацию единый электронный реестр документов с функционалом, позволяющим формировать описи и номенклатуру документов автоматически.

Серьезным шагом на пути к цифровой трансформации стало внедрение электронных подписей. Чаще всего они необходимы при взаимодействии с федеральными службами через госпорталы, эта практика особенно расширилась в период пандемии.

— Наша служба оказывает поддержку работникам в оформлении электронных подписей, при их использовании, оказывает административную поддержку, разъясняет правила, — перечисляет Лидия Исмаилова. — Сейчас прорабатывается юридическая основа для получения электронных подписей у одного оператора базы данных. Также на стадии утверждения находится регламент применения их в АО «КТК-Р».

АВТОР
ПЕТР ГВОЗДЕВ,
МЕНЕДЖЕР КОМПЛЕКСНОГО БИЗНЕС-ПЛАНИРОВАНИЯ
АО «КТК-Р»

ЕЖЕГОДНЫЙ АУДИТ АКЦИОНЕРОВ

СЛОВО «АУДИТ» ПРОИСХОДИТ ОТ ЛАТИНСКОГО AUDIO («СЛЫШАТЬ»). ЭТО ЛОГИЧНО: РЕЗУЛЬТАТЫ ЛЮБОЙ ПРОВЕРКИ-АУДИТА ФОРМИРУЮТСЯ В ТОМ ЧИСЛЕ И НА ОСНОВЕ ТОГО, ЧТО СЛЫШАТ ПРОВЕРЯЮЩИЕ ОТ СОТРУДНИКОВ КОМПАНИИ. ПОПРОБУЕМ, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, СФОРМИРОВАТЬ «ПРАВИЛА ХОРОШЕГО ТОНА» В ОБЩЕНИИ С АУДИТОРАМИ НА ОСНОВЕ ПРИОБРЕТЕННОГО ОПЫТА: АВТОР БОЛЕЕ 10 ЛЕТ ЗАНИМАЛСЯ АУДИТОМ В МЕЖДУНАРОДНЫХ КОМПАНИЯХ И НА ГОСУДАРСТВЕННОЙ СЛУЖБЕ



Акционеры КТК ежегодно, в сентябре, проводят аудиторские проверки компании. Данное право закреплено в договоре акционеров. Цель аудита заключается в подтверждении достаточности и эффективности существующих в компании механизмов контроля, а также соблюдения положений и политик Консорциума.

Объем проверки, как правило, ограничен двумя полными предыдущими годами и включает в себя три-четыре основных процесса КТК (таких, к примеру, как эксплуатация, реализация проектов, физическая охрана и т.д.). Какие конкретно процессы включаются в тот или иной год проверки, определяет Ревизионная комиссия на основании многолетнего плана аудитов. В большинстве случаев один и тот же процесс проверяется один раз в четыре года. Исключением являются процессы Отдела технологий (каждый год с чередованием областей проверки) и дополнительные вопросы, включаемые по решению ревизионной комиссии.

Каждая аудиторская проверка осуществляется под руководством одного из акционеров при соблюдении принципа ежегодной ротации между правительственными акционерами и добывающими компаниями, при условии что ни один акционер не может руководить аудитом дважды в течение четырехлетнего периода. В команде аудиторов всегда есть ведущий аудитор и заместитель ведущего аудитора. Если ведущий аудитор номинирован правительственным акционером, то его заместитель будет номинирован от добывающей компании. В следующем году эти роли меняются. Например, в 2020 году ведущий аудитор был номинирован корпорацией «Шеврон», а заместителем являлся представитель ПАО «Транснефть». В 2021 году ведущий аудитор был от «Транснефти», а заместитель — от корпорации «ЭксонМобил».



ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АУДИТОРЫ И ЭКСПЕРТЫ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ

Каждый акционер может номинировать в аудиторскую команду не более шести аудиторов, но, как правило, их общее количество составляет 15–25 человек от всех акционеров. В состав группы входят как профессиональные аудиторы, так и эксперты по направлениям, и обычно в их подходе к проверке есть значительные различия.

отраслевым стандартам, несоответствия фактических операций действующим регламентам компании. Бывают случаи, когда эксперт ищет несоответствие регламентам компании, которая его номинировала, что не является правильным подходом.

К примеру, если говорить о пожарной охране, профессиональный аудитор будет изучать, как компания сама убеждается в том, насколько риск пожара контролируется; есть ли соответствующие процедуры, процес-

В СОСТАВ ПРОВЕРЯЮЩЕЙ ГРУППЫ ВХОДЯТ КАК ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЕ АУДИТОРЫ, ТАК И ЭКСПЕРТЫ ПО НАПРАВЛЕНИЯМ

Профессиональный аудитор использует в первую очередь свои навыки. Он проверяет процесс с точки зрения его структуры и целостности. Фокус направлен на цели процесса, риски процесса, которые угрожают достижению целей, контроли процесса, которые предотвращают реализацию рисков либо устраняют/смягчают последствия такой реализации.

Эксперт опирается на свой богатый опыт. Он проверяет процесс с точки зрения его сути, ищет несоответствие государственным либо

сы, ресурсы; используется ли анализ рисков; проводит ли компания сама периодический контроль достаточности существующих мер; насколько фактические процессы соответствуют описанным в процедуре. Эксперт же, используя свой практический опыт, скорее сфокусирует свое внимание на том, насколько используемое оборудование и иные ресурсы достаточны для предотвращения пожара и его ликвидации, постарается убедиться, что компания реагирует на актуальные изменения законодательства и стандартов.

Профессиональные аудиторы обладают навыками проведения собраний, расследований, контроля, анализа информации и рисков, социальной инженерии, поиска подтверждений и противоречий в данных и проверяемых документах. Вместе с тем они редко являются экспертами в тех областях, которые аудируют. Профессиональные эксперты, наоборот, имеют глубокие знания в аудируемых областях (для этого их и привлекают), но не всегда обладают достаточной практикой документирования замечаний, использования адекватных критериев оценки рисков, оценки значимости несоответствия деятельности компании в целом.

СЕНТЯБРЬСКИЕ ВИЗИТЫ

Четырехнедельный аудит в сентябре включает в себя выездные проверки объектов трубопроводной системы. Готовясь к «приему гостей», необходимо назначить ответственного от управления, отдела или службы, который будет в курсе всех вопросов к данному подразделению. Также важно, чтобы ответственные специалисты были доступны.

Обычно первую неделю аудиторы проводят в московском офисе КТК, где знакомятся с процессом. На второй

и третьей неделях аудиторы выезжают в регионы, смотрят объекты. Очень важно сопровождать аудиторов в таких поездках, это дает возможность решить возникающие вопросы на месте. На четвертой неделе аудита (а часто и неделей спустя) проходит активная

здесь за все происходящее. Аудиторы, как и все посетители, как и персонал, обязаны подчиняться объектовому режиму. Они не могут сами выбирать, какие СИЗ надевать, а какие нет, препятствовать штатной работе объекта и объявлять учебные тревоги.

ПО ВСЕМ НАБЛЮДЕНИЯМ И ВОЗНИКАЮЩИМ ВОПРОСАМ АУДИТОРОВ СОСТАВЛЯЮТСЯ ДВА ДОКУМЕНТА: ДОКУМЕНТ ДЛЯ ОБСУЖДЕНИЯ И ДОКУМЕНТ-ЗАМЕЧАНИЕ

фаза согласования отчета, где важно участие в согласовании замечаний координатора от подразделения и его руководителя.

Независимо от статуса и должности аудиторов-посетителей, руководителям и персоналу производственных объектов КТК необходимо в первую очередь обеспечить соблюдение правил промышленной безопасности и охраны труда, при четком и понятном их доведении до визитеров. Руководитель объекта является главным на данной территории и отвечает

Ваше право на приостановку работ относится и к аудиту. Если вы считаете, что проверка выполняется небезопасно, не стесняйтесь заявлять об этом, независимо от уровня посетителей.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Постарайтесь избежать ненужной напряженности в аудите, которая может быть вызвана как «запутыванием» аудиторов, так и попыткой использовать аудит для решения наболевших вопросов. К примеру, может появиться соблазн повышения важности решения

какого-либо локального вопроса путем включения его в аудиторский отчет в качестве замечания. На практике же как сама проблема может быть понята неправильно, так и недостаточно проработанная рекомендация будет способствовать не решению проблемы, а ее усугублению.

Следующий совет: излишняя информация не всегда полезна. Предоставление данных, не имеющих отношения к проверке, самореклама могут привести к негативному эффекту. Часть информации для своего отчета проверяющий получает не из формальных интервью, не из работы с документами, а из «звукового фона» в офисе или на объекте, разговоров в лифте, кафе, коридоре. Даже упоминание каких-либо событий из истории объекта может привести к дополнительным замечаниям аудиторов. Например, упоминание для красного словца о том, что «приходилось выстраивать работу с нуля, так как предшественник не оставил после себя каких-либо документов», может легко перерасти в замечание о процессе передачи дел.

Ответы на задаваемые проверяющими вопросы должны быть полными, по предмету вопроса, но не влекущими за собой новых вопросов. Если, к примеру, аудиторы спрашивают, почему появился новый контроль, лучше сказать, что это дополнительная мера по снижению обсуждаемого риска, нежели сообщить, что пришлось так сделать по обстоятельствам.

В части посещения объектов придерживайтесь запланированной программы поездки. Если аудиторы приехали проверять объект, им для этого создается максимум комфортных условий и минимум ограничений: входите, смотрите, беседуйте, изучайте. Нет необходимости показывать аудиторам дополнительные объекты и устраивать лишние встречи с персоналом, который просто может быть психологически не готов к неожиданному появлению проверяющих.

В конце работы на объекте рекомендуется запрашивать у аудиторов подтверждение: все ли понятно, остались ли еще вопросы, будут



ли какие-либо замечания по этому объекту, нужно ли что-то повторно продемонстрировать?

РЕЗУЛЬТАТЫ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЕ И ФИНАЛЬНЫЕ

По всем наблюдениям и возникающим вопросам аудиторов составляются два документа: документ для обсуждения и документ-замечание.

Документ для обсуждения является формой, в которой проверяющий формулирует потенциальное замечание и адресует его проверяемому. Проверяемый может согласиться или не согласиться с документом и дать комментарий, что он считает неправильным в формулировках аудитора. Если проверяемый не согласился с документом для обсуждения, аудитор либо изменяет формулировки и перезапускает согласование документа, либо отзывает свое замечание. Активное участие в обсуждениях с аудиторами с предоставлением необходимых полных ответов и документов минимизирует количество потенциальных замечаний, возникающих в процессе проверки.

Документ-замечание основывается на согласованном документе для обсуждения и включает уже конкретные рекомендации аудитора по устранению

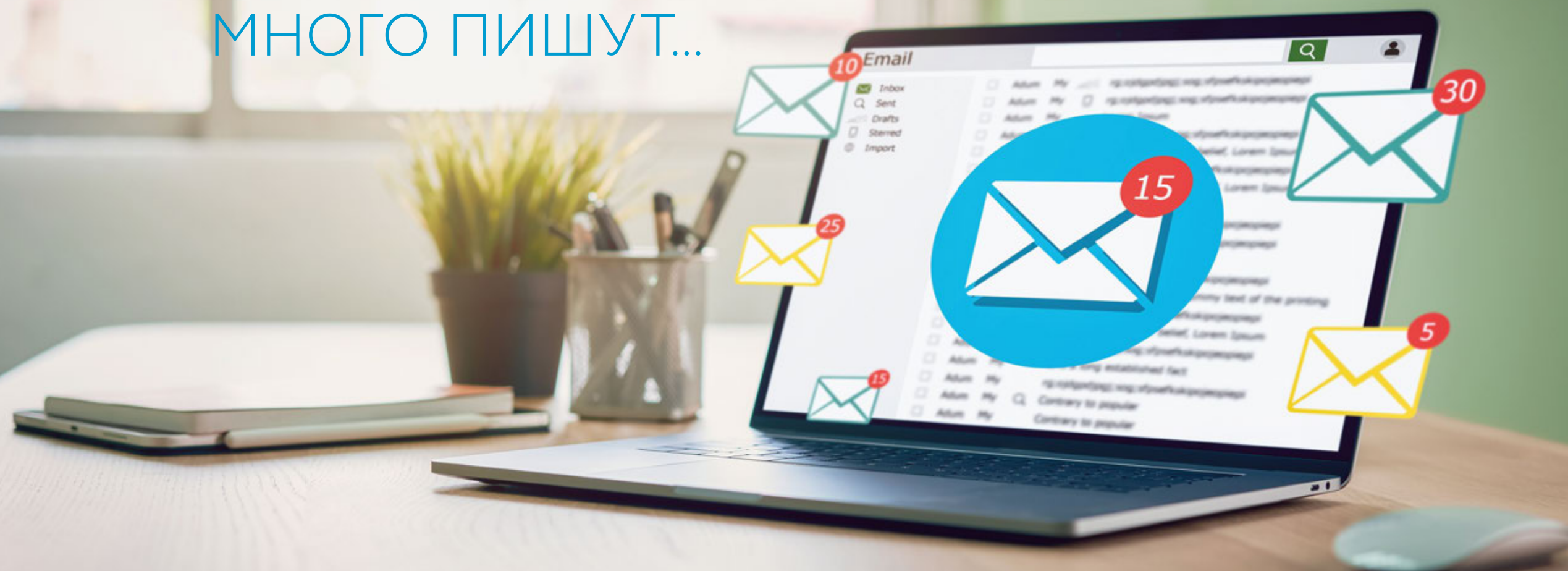
замечания. Проверяемый также может либо согласиться с текстом рекомендаций, либо нет. Если проверяемый согласился, он их выполняет; если нет, ему необходимо указать план мероприятий для выполнения замечания, которому нужно будет четко следовать в будущем. План мероприятий составляется с учетом возможностей, ресурсов, оптимальных сроков. В этом случае аудитор обычно не настаивает на дословном выполнении своих рекомендаций и не возражает, если проверяемый предложил свой вариант и свои сроки. Аудитор заинтересован в согласовании замечания. Именно план мероприятий в формулировках проверяемого включается в финальный отчет по аудиту и затем отслеживается отделом внутреннего контроля. При указании планируемых сроков выполнения мероприятий необходимо указывать реальные сроки, в которые вы сможете закрыть замечание, так как руководство строго отслеживает данные процессы.

Отдел внутреннего контроля КТК курирует все аудиты акционеров, выпуск аудиторских отчетов и закрытие замечаний. Сюда вы всегда можете обратиться при возникновении каких-либо вопросов по процессу аудита.



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ЕСЛИ ПОЛКОВНИКУ МНОГО ПИШУТ...



ВЯЧЕСЛАВ БУХАРИН

— У меня папка «Входящие» разделена на подпапки, куда я складываю письма по важным темам, — говорит старший специалист по авиационному обеспечению КТК Вячеслав Бухарин. — Все, что лично моей работы не касается, после прочтения сразу отправляется в корзину. Как только тема утрачивает актуальность, все сообщения по ней я складываю в архив.

В ОКТЯБРЕ 2021 ГОДА МИР ОТМЕТИЛ 50-ЛЕТИЕ СО ДНЯ ОТПРАВКИ ПЕРВОГО ЭЛЕКТРОННОГО ПИСЬМА. В 1971 ГОДУ ИЗОБРЕТАТЕЛЬ ЭТОЙ ТЕХНОЛОГИИ РЭЙ ТОМЛИНСОН ДОСТАВИЛ ТЕКСТОВОЕ ПОСЛАНИЕ НА КОМПЬЮТЕР, РАСПОЛОЖЕННЫЙ В СОСЕДНЕЙ КОМНАТЕ. А СЕГОДНЯ ЕЖЕДНЕВНО ПО ВСЕМУ МИРУ СВОЕГО АДРЕСАТА НАХОДЯТ БОЛЕЕ 300 МЛРД ЭЛЕКТРОННЫХ ПИСЕМ.

КАК ЭФФЕКТИВНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ ЭТИМ ВАЖНЕЙШИМ КАНАЛОМ СВЯЗИ С КОЛЛЕГАМИ? НЕСКОЛЬКО ПОЛЕЗНЫХ СОВЕТОВ...

С лужебную переписку отличают обращения или запросы, как правило, требующие обстоятельного проработанного ответа. В то же время отправителю письма немаловажно знать, что запрос принят и процесс пошел. Что нужно сделать, чтобы ответ выглядел не слишком затянутым и в то же время не слишком поспешным? Все просто: оперативно отследить письмо (в Outlook на такие случаи предусмотрено всплывающее оповещение на рабочем столе даже при закрытой почтовой программе), кликнуть

на галочку «получено» (если у отправителя была возможность свое письмо такой опцией оснастить) либо дать короткий преответ в духе «принято, работаем». И потом уже спокойно, без лишних задержек проработать ответ.

Для того чтобы оптимизировать работу с электронной почтой, стоит

В ИДЕАЛЕ ПАПКА «ВХОДЯЩИЕ» НЕ ДОЛЖНА СОДЕРЖАТЬ НИЧЕГО, КРОМЕ НЕПРОЧИТАННЫХ ПИСЕМ

Ключевым сочетанием слов здесь будет «после прочтения». Если вам приходит письмо по общекорпоративной рассылке, в нем может содержаться предупреждение об изменениях в графике работы или иная, не менее важная информация. Также почтой периодически отправляются для общего ознакомления приказы

по компании, незнание которых может привести к их нарушению уже на следующий день.

Наводить порядок в почте ведущему специалисту по финансовой отчетности и анализу КТК Светлане Бовть помогает функция категорирования.



СВЕТЛАНА БОВТЬ

— По своим категориям разбит и мой архив: «статистика», «отчет такого-то года», «1С», «разное»... Пополнением и упорядочиванием архива я занимаюсь, когда нахожу для этого достаточно свободного времени, но не реже раза в полгода, — сообщает она.

Действительно, в идеале папка «Входящие» не должна содержать ничего, кроме непрочитанных писем. Так вы никогда не оставите всю прибывающую важную корреспонденцию без должного внимания. По этой же причине смартфоны — не лучший помощник при проверке электронной почты: вы на ходу быстро прочитали письма, решили ответить на них позже в более комфортной обстановке, однако в суете забыли.

Или представьте себя на противоположной стороне «баррикады». Вы отправили важное письмо, а в ответ тишина... Напоминать о себе новым посланием лучше утром, в начале рабочего дня.

Но все ли письма требуют обязательного ответа? Тут нет однозначного мнения. Одни эксперты по офисному этикету считают, что вежливым будет отметить хотя бы коротким



Тьерней/М/Шutterstock/FOTODOM

«Ок, спасибо!». Другие полагают, что по возможности стоит внести свой посильный вклад в сокращение лишнего трафика сообщений в Сети и не отвлекать обе стороны от более важного.

А иногда так бывает: вы ответили — вам ответили, и так много раз. Сообщения давно поменяли предмет разговора, а тема писем осталась прежней. Это неправильно, потому что позднее, когда вы попытаетесь отыскать нужное письмо, потратите неоправданно много времени. Поэтому всегда, меняя содержание переписки, тут же приводите в соответствие и тему ваших сообщений.

— Тема письма — это всегда очень важно, — говорит Вячеслав Бухарин. — Мне часто приходится искать письма через строку поиска в Outlook. И если тема письма задана неточно или слишком общая, это серьезно осложняет нахождение нужного сообщения.



НАДЕЖДА НАЗАРОВА

Интересно, что эксперты по ведению деловой электронной переписки советуют только при крайней необходимости направлять требующее быстрого ответа письмо сразу нескольким адресатам. Так уж устроена психология человека: мы часто ждем и надеемся, что труд вступить в переписку возьмет на себя кто-то другой.

Также возьмите за правило: если ваш адресат — занятый человек, получающий за день много различной корреспонденции, любое письмо ему лучше писать по пунктам — 1, 2, 3, 4... В ответе под каждым из них ему проще будет дать свой комментарий.

Важной информацией в письме, безусловно, является подпись. Из нее собеседник, в частности, узнает, при помощи каких каналов связи с вами предпочтительно связаться.

— Я использую возможность Outlook сохранить несколько видов подписи, — отмечает специалист Протокольной службы КТК Надежда Назарова. — Иногда подпись оформляют логотипом, дополняют электронной визитной карточкой, текстом или изображением. У меня заготовлены подписи на двух языках — для зарубежных партнеров и для русскоязычных коллег.

Стоит затронуть и такой вопрос: а в любой ли ситуации электронная почта — самый предпочтительный



НИКОЛАЙ ПРОХОРОВ,
РУКОВОДИТЕЛЬ ГРУППЫ
РЕГИОНАЛЬНЫХ СЛУЖБ
МТО:

Житейская мудрость: 60% всех задач решаются сами собой, остальные 40% также решаются сами собой, если подождать достаточно долго.

Я применяю множество подходов и правил в своей работе для экономии основного ресурса — своего времени. Многие

правила универсальны: я их автоматически применяю и в личной жизни, и в работе. Можно сказать, что такие правила проверены самой жизнью и им стоит доверять. Конечно же, красной нитью данного вопроса является планирование собственного рабочего графика и способов оптимизации рабочих процессов и применение системного подхода.

Хочу обратить ваше внимание на основной рабочий инструмент — электронную почту. По электронной почте происходит постановка рабочих и системных задач, поступают различные сигналы и информационные сообщения. У многих сотрудников к концу дня скапливается до сотни сообщений, в результате чего многие срочные сообщения остаются без реакции, и по ним вступает в действие житейская мудрость, описанная выше. Огромное количество рабочего времени ежедневно теряется на поиск информации в почтовых ящиках.

Многие сотрудники знают выход из ситуации и активно этим пользуются: удалите отработанные входящие сообщения! Если информация важная, то ее необходимо каталогизировать и также удалять входящее письмо. Следует стремиться к тому, чтобы к концу рабочего дня оставалось не более пяти-семи неотработанных писем. Такой объем вы сможете с легкостью просмотреть и вспомнить на следующий день, не забыть важного и не стать заложником житейских мудростей!

и универсальный канал связи? Конечно, нет! Если чувствуете, что предмет разговора слишком сложен, имеет массу нюансов и его долго излагать в письме, смело снимайте трубку телефона, назначайте время видеоконференции или, наконец, встречайтесь лично!

— При этом важно помнить, что электронное письмо с фиксированной датой может стать весомым

аргументом в урегулировании разногласий, к примеру, с подрядчиком или заказчиком, — резюмирует Вячеслав Бухарин. — Коллегам, ведущим ответственную деловую переписку, я бы советовал бережно хранить письма, как это делали наши бабушки и дедушки. Конечно же, для этого необязательно перегружать Outlook. Копий в соответствующих местах корпоративного хранения вполне достаточно.

АВТОР
ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВ

НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ЛИДЕРСТВО

1 ФЕВРАЛЯ 2022 ГОДА В АО «КТК-Р» ВВЕДЕН
В ДЕЙСТВИЕ СТАНДАРТ «ЛИДЕРСТВО
ПО РАЗВИТИЮ КУЛЬТУРЫ БЕЗОПАСНОГО
ПРОИЗВОДСТВА» СТП КТК 62.01.2022

Лидером может быть любой сотрудник КТК или подрядной организации. Лидер должен мотивировать и вдохновлять коллег не только осознанно выполнять требования охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды, но и предпринимать активные действия для развития Культуры безопасного производства и реализации политики компании по достижению нулевого травматизма и безаварийной работы.

— Важно, чтобы все сотрудники КТК и подрядных организаций работали максимально безопасно и осознанно, с полным пониманием всей важности и ответственности каждого шага, — говорит генеральный директор КТК Николай Горбань. — Успех трансформации Культуры безопасного производства зависит в первую очередь от вовлеченности каждого.

Функционалом драйверов лидерских практик наделяются руководители высшего и среднего уровня, инженерно-технические работники и все инициативные сотрудники. В число их функций входят лидерские визиты на объекты проведения работ, поиск новых возможностей и технологических решений, мотивация сотрудников и другие лидерские практики.

Как реализуются положения стандарта на объектах КТК — об этом говорят представители Консорциума и генерального подрядчика.

— Вне зависимости от количества персонала подрядчика КТК всегда поддерживает неизменно высокий уровень соблюдения требований ОТ, ПБ и ООС на объектах ПУУМ, — отмечает руководитель Группы по управленческой отчетности и контролю затрат АО «КТК-Р» Роман Харитонов. — Понимая высокую ответственность КТК за жизнь и здоровье всех сотрудников, задействованных в ходе реализации программы, Проектная команда КТК осуществляет неусыпный контроль за соблюдением требований как на уровне высшего менеджмента, так и на уровне штабов строительства. Кроме того, КТК совместно с подрядчиком взял на себя обязательство усилить внутренний контроль за безопасным выполнением работ.

Развитие лидерства в направлении совершенствования Культуры безопасного производства является одним из приоритетных стратегических направлений развития компании в области ОТ, ПБ и ООС на ближайшие несколько лет. Этот процесс реализуется во всех подразделениях КТК в рамках соответствующего

стандарта предприятия. К работе привлечен независимый подрядчик, внешние эксперты которого обеспечивают фактическую отработку лидерских практик сотрудниками КТК и подрядных организаций. Большое внимание уделяется коучингу и самостоятельной отработке лидерских практик региональными руководителями и средним звеном на объектах КТК. С начала работы экспертов обучение прошли более 185 сотрудников КТК и подрядных организаций.

— Безопасность персонала — стратегический приоритет компании, — говорит начальник управления — региональный менеджер по ТО и АБР Западного региона ООО «СТАРСТРОЙ» Константин Рыбак. — В феврале 2020 года была разработана и внедрена в производство Программа нулевого травматизма ООО «СТАРСТРОЙ». По аналогии с КТК в нашей компании разработаны и приняты сотрудниками личные обязательства в сфере безопасности. Каждый работник, выполняющий работы на объектах КТК, берет на себя обязательства соблюдать требования безопасности, а также приостанавливать выполнение рабочих задач, в случае если, по его мнению, существует опасность для персонала, оборудования или окружающей среды.

Руководство ООО «СТАРСТРОЙ» осознает и осуществляет свою функцию лидеров в соблюдении компанией Жизненно важных правил КТК. На практике это реализуется за счет непосредственного участия в процессах организации и контроля безопасного выполнения работ, личного примера ответственного отношения к вопросам формирования культуры безопасного производства.

Успешность внедрения стандарта по лидерству напрямую зависит от каждого сотрудника компании, от личного отношения к безопасности, своей и коллег, работающих рядом.

Неравнодушие, инициативность, ответственность в сфере безопасности должны быть частью базовых профессиональных компетенций сотрудников КТК и подрядных организаций. ●

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

НАУКА И ЖИЗНЬ

МЕНЕДЖЕРУ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ И ТЕХНИЧЕСКОМУ ОБСЛУЖИВАНИЮ
ЛИНЕЙНОЙ ЧАСТИ НЕФТЕПРОВОДА ВИКТОРУ ВАСИЛЬЕВИЧУ
ИВАНЕНКОВУ В ФЕВРАЛЕ ЭТОГО ГОДА ИСПОЛНИЛОСЬ 60 ЛЕТ.
СТАБИЛЬНОСТЬ РАБОТЫ ТРУБОПРОВОДНОЙ СИСТЕМЫ — ЕГО РУК ДЕЛО

Виктор Иваненков родился 25 февраля 1962 года в городе Поворино Воронежской области. Отец трудился слесарем по КИПиА в железнодорожном депо. Такую же «рельсовую» специализацию имела и школа, которую Виктор с отличием окончил в 1979 году.

— Вместе с аттестатом зрелости получил рабочую специальность и навыки слесаря по ремонту подвижного состава. Было желание продолжить обучение, и поступил в Воронежский государственный технический университет, — вспоминает Виктор Васильевич. — Электротехнический факультет по специальности «автоматика и телемеханика» окончил в десятке лучших студентов, поэтому при распределении имел возможность выбрать наиболее престижное предприятие. Пошел мастером КИПиА на ЛПДС «Воронеж». Станция входила

в систему Госкомнефтепродукта РСФСР, и как молодому специалисту мне было предоставлено жилье.

Работы у воронежских нефтепродуктопроводчиков в середине 1980-х годов было немало — прокладывались новые магистрали: Воронеж — Лиски — Россошь — Миллерово, Воронеж — Белгород — Сумы. Соответственно, совершенствовалась и сама ЛПДС с резервуарным парком, достраивались линейная часть, воздушные линии электрообеспечения вдольтрассовых объектов и системы электрохимзащиты.

Для решения масштабных задач строительства и эксплуатации действующих топливных артерий была создана специальная комплексная бригада, куда вошли специалисты по КИПиА, энергетике, электрохимзащите и других подразделений. В условиях такого экстенсивного развития Виктор Васильевич набирал необходимый производственный опыт, внедрил более десяти рационализаторских предложений.

Вскоре он был переведен в Воронежское районное предприятие магистральных нефтепродуктопроводов на должность инженера линейно-технологической службы. Подразделение обслуживало около 1000 км трубопроводной системы.



А.И. ПРОСКУРНИН, А.В. САВИН
И В.В. ИВАНЕНКОВ НА ОБЛЕТЕ
ОБЪЕКТОВ КТК



— Знания в областях энергетики, автоматики, технологических процессов перекачки нефтепродуктов, линейной части НПП помогли мне стать главным инженером районного предприятия, — рассказывает Виктор Иваненков.

По своей системе воронежские нефтепродуктопроводчики транспортировали 76-й и 92-й бензин, летнее и зимнее дизельное топливо. В 1990-х годах на первый план вышла проблема несанкционированных врезок. Много таких незаконных подключений находили в Липецкой, Курской и Белгородской областях. С организованной преступностью нефтепродуктопроводчики боролись в тесном взаимодействии с сотрудниками ФСБ и МВД России, разрабатывая технические способы обнаружения врезок.

В 2001 году Виктора Васильевича назначили главным инженером — первым заместителем генерального директора АО «Юго-Запад Транснефтепродукт» — крупнейшего из дочерних предприятий ОАО «АК «Транснефтепродукт». Эта структура эксплуатировала более 7 тыс. км трубопроводов, протянувшихся

В ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ТЕКУЧКЕ ВИКТОР ВАСИЛЬЕВИЧ ВСЕГДА НАХОДИТ ВРЕМЯ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ УЧЕБЫ, ПОВЫШЕНИЯ КВАЛИФИКАЦИИ, НО И ДЛЯ НАУЧНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

из России по территории Украины в Венгрию и через Беларусь в Латвию, четыре железнодорожные эстакады, резервуарный парк вместимостью более 1 млн тонн.

— По трубопроводам за границу перекачивался продукт с Омских, Уфимских, Рязанского нефтеперерабатывающих заводов, поэтому от меня требовалось досконально разбираться в вопросах товарно-транспортных операций и в области таможенного законодательства, — говорит Виктор Иваненков.

Под его руководством было построено и введено в эксплуатацию свыше 2000 км магистральных нефтепродуктопроводов, построены и реконструированы 15 насосных станций по перекачке нефтепродуктов, а также порядка 50 резервуаров различной

емкости для их хранения и своевременного снабжения потребителей в России и за рубежом.

В производственной текучке Виктор Васильевич всегда находил время не только для учебы, повышения квалификации, но также и для научной деятельности. Так, в 2008 году решением диссертационного совета Института проблем транспорта энергоресурсов Академии наук Республики Башкортостан Виктор Иваненков был удостоен степени кандидата технических наук по теме «Совершенствование методов контроля изоляционного покрытия магистральных трубопроводов в процессе длительной эксплуатации».

— Защиту проходил с багажом 17 научных статей по соответствующей теме, — поясняет Виктор Васильевич.

— Сейчас по ним индекс Хирша в РИНЦ — 4, индекс цитируемости за последние 5 лет — 11. С моим участием было разработано и зарегистрировано несколько патентов.

В 2010 году Виктор Иваненков прошел переподготовку и повышение квалификации в Российском государственном университете нефти и газа им. И.М. Губкина по программе «Трубопроводный транспорт нефти и нефтепродуктов», а также в Самарском государственном техническом университете по программе «Проектирование, сооружение и эксплуатация газонефтепроводов и газонефтехранилищ».

В 2010 году ОАО «АК «Транснефтепродукт» вошло в состав ОАО «АК «Транснефть». Крупнейшая нефтетранспортная компания мира распространила на нефтепродуктопроводное предприятие свою нормативную базу.

— Состоялась серьезная модернизация насосного оборудования, технологических трубопроводов, резервуарных парков, — рассказывает Виктор Иваненков.

В 2016 году Виктор Васильевич перешел на работу в Каспийский Трубопроводный Консорциум. Здесь вначале был старшим инженером по аварийно-восстановительным работам, затем,

после выхода на пенсию ветерана КТК Аркадия Васильевича Савина, сменил его на должности менеджера по эксплуатации и техническому обслуживанию линейной части нефтепровода.

— С Аркадием Васильевичем мы буквально обошли всю трассу, он представил мне лично всех профильных специалистов в России и Казахстане. Очень хороший, преданный делу высокопрофессиональный коллектив, все в любое время суток на связи, готовы принимать ответственные решения, — отмечает Виктор Иваненков.

Сегодня в КТК продолжается планомерная работа по повышению надежности объектов трубопроводной системы. Растет ассортимент новейших приборов внутритрубной диагностики. В настоящее время проходит очередное внутритрубное диагностирование — от НПС «Комсомольская» до Морского терминала. В следующем году планируется ВТД от НПС «Тенгиз» до НПС «Комсомольская». Около 25 км линейной части по результатам обследований будет заменено без нарушения графика перекачки.

Также большое значение придается оснащенности и уровню профессиональной подготовки у представителей подрядных организаций, задействованных в эксплуатации

и техобслуживании магистрали. Немаловажна в нынешней ситуации и последовательная работа в области импортозамещения: к примеру, диски и манжеты очистных внутритрубных устройств, средства ЛАРН (боновые заграждения, сборные резервуары и т.д.) необходимо производить из отечественных материалов.

А еще Виктор Васильевич вместе с супругой — основатели династии работников трубопроводного транспорта. Сейчас Галина Ивановна трудится в научно-исследовательском институте — ООО «НИИ Транснефть». В ОАО «АК «Транснефтепродукт» она прошла трудовую путь от лаборанта химико-аналитической лаборатории ЛПДС до начальника отдела в аппарате управления.

— Дети окончили нефтяной факультет Самарского политехнического университета, — поясняет Виктор Иваненков. — Дочь Лилия — эколог, сын Роман — специалист в области трубопроводного транспорта, участвовал во многих крупных стройках, в настоящее время трудится в НИИ Транснефть. Так что мы и дома всей семьей продолжаем обсуждать производственные вопросы.

УЧЕНИЯ НА ПОДВОДНОМ ПЕРЕХОДЕ
ЧЕРЕЗ РЕКУ МАНЫЧ. П.Г. ПАСТУШКОВ,
Р.Р. ГАЙСИН, В.В. ИВАНЕНКОВ



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

РАЗВИВАТЬСЯ ВМЕСТЕ С КОМПАНИЕЙ

3 МАРТА 2022 ГОДА ОТМЕТИЛ ЮБИЛЕЙ ЗАМЕСТИТЕЛЬ
НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА ВНУТРЕННЕГО АУДИТА, КОНТРОЛЯ
И СООТВЕТСТВИЯ ТРЕБОВАНИЯМ АО «КТК-Р»
ВАЛЕРИЙ ВИКТОРОВИЧ ЯШИН

Валерий Яшин родился в 1972 году в Новосибирске, хотя, как поется в песне Высоцкого, он «мог бы быть с каких угодно мест»: отец был военным, семья часто меняла место жительства. Школу оканчивал уже в Москве и поступил в МГТУ им. Н.Э. Баумана, получив в 1995 году диплом по специальности «радиоэлектроника и лазерная техника». Еще в университете начал работу в инвестиционных компаниях и кредитных организациях. Позже

техническое образование пригодилось в телекоммуникационной отрасли, быстро развивавшейся в то время. — Мы занимались реинжинирингом бизнес-процессов, внедряли новую систему биллинга, — вспоминает Валерий.

В начале нулевых, получив диплом MBA в Великобритании, Валерий сконцентрировал работу на финансовой деятельности телекоммуникационной компании. Занимался вопросами бюджетирования, а через

несколько лет еще раз радикально поменял сферу деятельности, начав работу в ГМК «Норильский никель».

— В какой-то момент стало казаться, что инвестиционные направления — они в чем-то виртуальные. Хотелось испытать силы в большом производстве, — объясняет свой выбор Валерий Яшин.

Валерий работал в московском офисе «Норникеля», однако ему часто доводилось бывать в Норильске и Дудинке, спускаться в рудники. Будучи

начальником отдела, он готовил финансовую отчетность по международным стандартам и взаимодействовал с внешними аудиторами.

В 2006 году Валерий Яшин пришел в КТК. Здесь он видел возможность применения своего опыта не только в финансовой сфере, но и в области внедрения передовых бизнес-процессов.

— Под руководством Раисы Федоровны Булкиной, согласно утвержденному плану, мы проводили внутренние аудиты, проверяли подрядчиков, оказывали помощь различным подразделениям КТК по внедрению контрольных процедур, — говорит Валерий. — При необходимости наша группа подключалась к реализации других проектов.

по экологическому менеджменту (ISO 14001:2015), по международному стандарту безопасности труда и охраны здоровья (ISO 45001:2018).

— При каждом аудите мы стремимся объективно оценить все процессы и найти области для улучшений, — отмечает Валерий Яшин. — О том, что мы находим понимание с коллегами, лучше всего говорят цифры: более 90 % замечаний принимаются подразделениями к устранению.

Работа отдела основывается на международных стандартах аудита, также применяемых компаниями «большой четверки»: PricewaterhouseCoopers, KPMG, Deloitte и Ernst & Young. В КТК выстроена надежная система внутреннего контроля. В ней применяется схе-

В КТК ВАЛЕРИЙ ЯШИН УВИДЕЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ПРИМЕНЕНИЯ СВОЕГО ОПЫТА В ОБЛАСТИ ВНЕДРЕНИЯ ПЕРЕДОВЫХ БИЗНЕС-ПРОЦЕССОВ

Одним из таких важных проектов была разработка первой редакции «Политики управления информационной безопасностью», которую сейчас успешно координирует Управление корпоративной безопасности. Совместную работу вели представители Финансового, Юридического департаментов и Группы ИТ. Координатором процесса был Отдел внутреннего контроля. Он же объединял усилия специалистов разных направлений при создании в компании «Стандарта по управлению рисками». Помимо этого, Отдел внутреннего контроля принимает активное участие в расследованиях инцидентов, связанных с корпоративным управлением, нарушением процедур в компании.

Отдел ежегодно проводит три-четыре комплексные проверки подрядчиков, а также порядка двух проверок бизнес-процессов. Четыре раза в год проходят совещания с Ревизионной комиссией акционеров КТК. Внутренние аудиторы помогают Отделу по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды в проверках

ма «Три линии защиты». Первая представляет собой контроль выполнения процедур компании со стороны структурных подразделений в регионах. Вторая — это контроль работы подразделений со стороны московского офиса, включая деятельность различных комитетов и комиссий. Третья — это работа внешнего и внутреннего аудита, проверки контролирующих органов, в том числе государственных (ФНС, Таможенный комитет, Росприроднадзор и т.д.).

Итогом выстраивания такой четкой системы внутреннего контроля и особенно благодаря слаженной работе, выполненной представителями финансового, налогового и юридического подразделений, Консорциум с этого года подключен к системе налогового мониторинга ФНС РФ, что упростило и оптимизировало процесс проверки со стороны ФНС.

Сейчас в налоговом мониторинге используются 135 контролей. Консорциум предполагает развивать систему внутренних контролей не только для налоговой, но и для систематизации своих внутренних процессов. Также

специалисты по внутреннему контролю имеют большие планы по развитию системы управления рисками.

— Еще одно важное направление — это комплексное бизнес-планирование, внедряемое в нашей компании с 2019 года. Наша независимая экспертиза под руководством Петра Гвоздева при активном участии представителей подразделений помогает улучшить процесс планирования в компании, — говорит Валерий Яшин.

Он гордится специалистами своего отдела, на которых можно положиться при решении любой задачи. Коллеги одинаково профессиональны и в аудите, и в контроле, и в риск-менеджменте. Именно благодаря этой универсальности и многоплановому опыту специалистов отдела привлекают к участию в различных проектах КТК.

— Основы работы нашего отдела заложила Раиса Булкина. Опираясь на них, мы продолжаем поступательное движение вперед. Наша компания развивается, и мы развиваемся вместе с ней, — подчеркивает Валерий Яшин.



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

КАК НЕ СЫГРАЛА ГАРМОНЬ

ОСЕНЬЮ 1942 ГОДА НАСТУПЛЕНИЕ НЕМЕЦКИХ ВОЙСК ДОСТИГЛО СВОЕЙ МАКСИМАЛЬНОЙ ГЛУБИНЫ. ПОД ВЛАСТЬЮ ВРАГА ОКАЗАЛОСЬ 8% СОВЕТСКОЙ ТЕРРИТОРИИ, НА КОТОРЫХ ДО ВОЙНЫ ПРОЖИВАЛО БОЛЕЕ 40% НАСЕЛЕНИЯ СТРАНЫ

Летом 1942 года немецкая группа армий «Юг» по плану Blau («Синий») вела наступление на Кавказ и к Волге. Почему именно «Синий»? Ставка Гитлера полагала, что традиция различать планы военных кампаний по цветам способствует удаче. Так, по плану «Белый» в 1939 году было нанесено поражение Польше. Реализация плана «Желтый» в 1940 году

привела к победе над Бельгией, Нидерландами и Люксембургом. По плану «Красный» в том же году завершилась французская кампания.

На южном направлении Гитлер поставил жесткие сроки достижения целей кампании до наступления зимы. Сталинград планировалось взять к 25 июля, Саратов — 10 августа, Астрахань — 5 августа, Баку — к концу сентября.

Битва за Сталинград началась для Красной армии в худших традициях 1941 года. Вместо потерпевшего поражение Юго-Западного фронта летом 1942 года был создан Сталинградский фронт. К спешно занимаемым красноармейцами новым позициям подходила постоянно усиливаемая резервами 6-я армия генерала Паулюса. Немцы были настолько уверены в скорой победе,

что, вопреки собственной военной науке, двинулись вперед не по сходящимся, а по расходящимся направлениям. Северное крыло наступающих вошло в Воронеж и продолжило продвижение к Сталинграду, южное повернуло на Кавказ. Интерес для гитлеровцев представляла и Астрахань — стратегически важный город, через который осуществлялось снабжение всем необходимым соединений Красной армии, удерживающих позиции на Волге. Этот пункт занимал важное место в Каспийско-Волжском транспортном коридоре, обеспечивавшем Советскую армию и оборонную

промышленность нефтью и нефтепродуктами из Баку. Танкерами и железнодорожными цистернами (которые впервые в мировой практике буксировали на плаву) за время Сталинградской битвы моряки доставили свыше 5 млн тонн различных видов горючего.

ЧЕРЕЗ КАСПИЙСКО-ВОЛЖСКИЙ ТРАНСПОРТНЫЙ КОРИДОР СОВЕТСКАЯ АРМИЯ ОБЕСПЕЧИВАЛАСЬ НЕФТЬЮ ИЗ БАКУ

Для захвата Астрахани, согласно особому плану «Серая цапля», вермахт выделил специальную группировку в составе 16-й моторострелковой дивизии и частей 6-го румынского корпуса. К устью Волги немцы должны были двигаться через столицу Калмыкии Элисту. Одновременно две румынские дивизии получили задачу наступать по северным районам степной республики. На 300-километровом фронте от Сарпинских озер до Дагестана им противостояли всего два соединения в составе 28-й армии:

Оборону Элисты держал сводный отряд в составе кавалерийского эскадрона, стрелкового батальона, артиллерийского дивизиона из десяти орудий и танковой роты из семи танков. Поддержку им оказывали комсомольцы-ополченцы и два взвода сотрудников милиции. Героических усилий малочисленного отряда хватило на два дня боев.

12 августа фашистские войска захватили Элисту и продолжили движение на восток в сторону Астрахани. К середине сентября линия фронта была уже в 150 км от Астрахани.



ПОЛИТСОСТАВ 118-Й
СТРЕЛКОВОЙ ДИВИЗИИ
(СОЗДАННОЙ НА БАЗЕ 152-Й
СТРЕЛКОВОЙ БРИГАДЫ) 28-Й
АРМИИ, МАЙ 1943 ГОДА

34-я гвардейская дивизия и 152-я отдельная стрелковая бригада.

«Сплошной линии фронта не было, немецкие подразделения регулярно прорывались в наш тыл, — вспоминал в рассказе «Панорама КТК» ветеран 28-й армии Александр Кузнецов, родственник оператора НПС-2 Сергея Смолянинова. — Добавьте к этому господство в воздухе вражеской авиации, и это в ровной калмыцкой степи, где не встретишь ни сопки, ни деревца, чтобы укрыться».

Подразделения вермахта вошли на территорию Калмыкии в начале августа 1942 года. За первую неделю немцы заняли Западный и Ямалтинский улусы. До середины августа Красная армия оставила село Приютное и северную часть Малодербетовского и Сарпинского улусов.



Гитлеровцы считали, что возьмут ее за несколько дней, и забрасывали позиции советских войск пропагандистскими листовками: «Сталинград возьмем бомбежкой, в Астрахань войдем с гармошкой».

В конце сентября 34-я гвардейская дивизия и 152-я отдельная стрелковая бригада, потерявшие в упорных боях в степи почти половину личного состава, получили серьезное пополнение людьми и техникой, в том числе двумя бронепоездами: «Василий Чапаев» и «Кзыл Татарстан».

Упорное кровопролитное противостояние продолжалось. До 20 ноября войска 28-й армии сорвали все попытки противника прорваться к устью Волги и перерезать железнодорожную магистраль Астрахань — Кизляр, а затем, когда под Сталинградом замкнулось кольцо окружения вокруг 6-й армии Паулюса, и сами перешли в наступление.

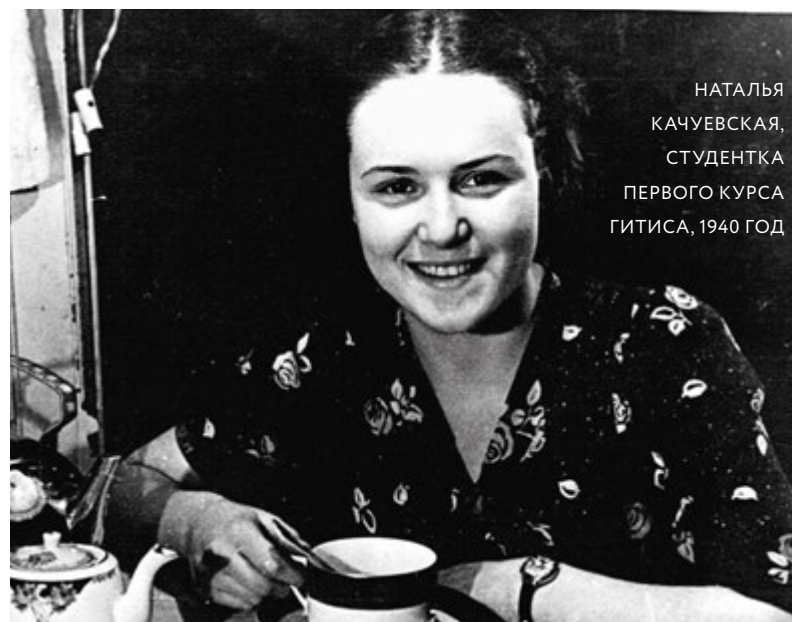
23 декабря 1942 года советские части вышли к селению Яшкуль и охватили с флангов немецкие оборонительные позиции. В ходе боев в последней декаде декабря были освобождены Яшкуль, села Троицкое и Вознесенка и под самый Новый год — Элиста.

Наступил коренной перелом в Великой Отечественной войне. Интересно, как изменилась после поражения под Сталинградом и Астраханью немецкая пропаганда. Если до этого момента война с СССР объяснялась необходимостью



Максим Коротченко/ТАСС

ПАМЯТНИК ВОИНАМ 28-Й АРМИИ УСТАНОВЛЕН В 1982 ГОДУ ВБЛИЗИ ДОРОГИ ИЗ АСТРАХАНИ В ЭЛИСТУ, В 2 КМ ОТ ПОСЕЛКА ХУЛХУТА ЯШКУЛЬСКОГО РАЙОНА РЕСПУБЛИКИ КАЛМЫКИЯ. НА ЭТОМ МЕСТЕ В 1942 ГОДУ БЫЛО ОСТАНОВЛЕНО ПРОДВИЖЕНИЕ НЕМЕЦКИХ ВОЙСК В СТОРОНУ АСТРАХАНИ. В НИШАХ ОБЕЛИСКА РАЗМЕЩЕНЫ ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТАБЛИЧКИ С НАИМЕНОВАНИЯМИ ВОИНСКИХ ФОРМИРОВАНИЙ, УЧАСТВОВАВШИХ В СРАЖЕНИИ ПРИ ХУЛХУТЕ. С ПРАВОЙ СТОРОНЫ ОТ ОБЕЛИСКА РАСПОЛОЖЕНЫ БРАТСКИЕ МОГИЛЫ СОЛДАТ И ОФИЦЕРОВ 28-Й АРМИИ С ИМЕНАМИ ПАВШИХ. ПОТЕРИ 28-Й АРМИИ ЗА 20–21 НОЯБРЯ В ЭТОМ МЕСТЕ СОСТАВИЛИ 849 ЧЕЛОВЕК УБИТЫМИ И 1005 РАНЕННЫМИ, ЕЩЕ 267 ПРОПАЛИ БЕЗ ВЕСТИ. ЗДЕСЬ СОВЕРШИЛА СВОЙ ПОДВИГ 20-ЛЕТНЯЯ САНИНСТРУКТОР НАТАЛЬЯ КАЧУЕВСКАЯ, СПАСШАЯ 20 СОВЕТСКИХ БОЙЦОВ И ПОДОРВАВШАЯ СЕБЯ ВМЕСТЕ С ВРАГАМИ ПОСЛЕДНЕЙ ГРАНАТОЙ. В 2009 ГОДУ МЕМОРИАЛЬНЫЙ КОМПЛЕКС БЫЛ ВНЕСЕН В РЕЕСТР ОБЪЕКТОВ КУЛЬТУРНОГО НАСЛЕДИЯ РЕСПУБЛИКИ КАЛМЫКИЯ.



НАТАЛЬЯ
КАЧУЕВСКАЯ,
СТУДЕНКА
ПЕРВОГО КУРСА
ГИТИСА, 1940 ГОД

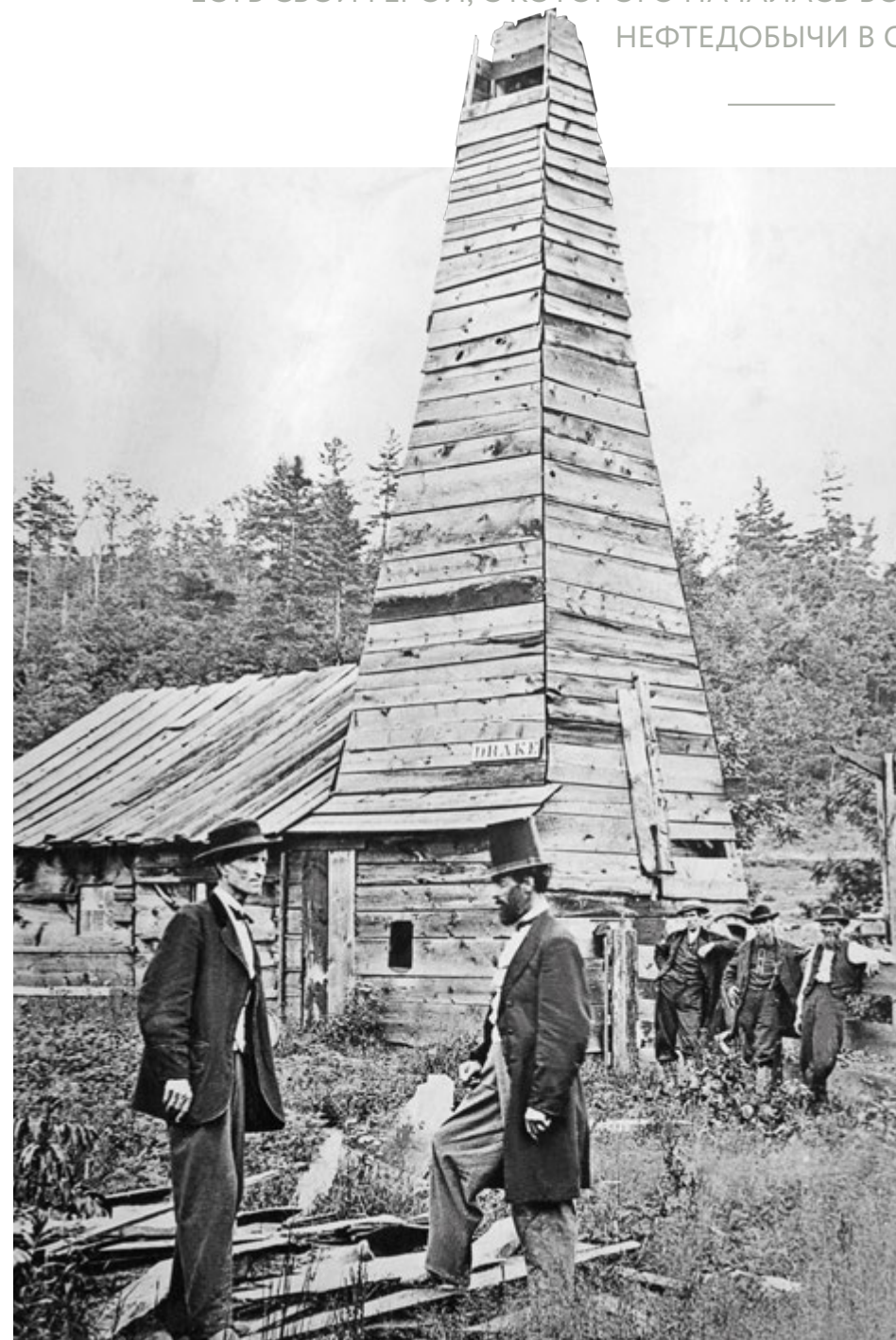
БУ РК «Национальный музей Республики Калмыкия им. Н.Н. Пальмова»

«завоевания новых земель на востоке», то теперь немецкие солдаты преподносили защитниками Европы ее щитом. В предназначенном для военнослужащих вермахта журнале Signal, издававшемся с 1940 по 1945 год, в марте 1943-го погибшие и плененные под Сталинградом солдаты были представлены в качестве борцов за свободу всего континента. Их сравнили со спартакцами, забыв упомянуть о том, что спартакцы сражались на своей земле с персами, а не где-то далеко на востоке...

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

СТАРТАП ПОЛКОВНИКА ДРЕЙКА

УЧЕНЫЕ И ФИЛОСОФЫ ВЕКАМИ СПОРЯТ О РОЛИ ЛИЧНОСТИ В ИСТОРИИ, НО ДЛЯ АМЕРИКАНСКИХ НЕФТЯНИКОВ ЭТОТ ВОПРОС ЗАКРЫТ. У ОТРАСЛИ ЕСТЬ СВОЙ ГЕРОЙ, С КОТОРОГО НАЧАЛАСЬ ВСЯ ЛЕТОПИСЬ ПРОМЫШЛЕННОЙ НЕФТЕДОБЫЧИ В США



Science Source/akg-images/East News

Звали героя полковник Эдвин Лорентайн Дрейк. Никакого отношения к армии 35-летний мужчина не имел, носил форму проводника поезда, но именно прошлое железнодорожника, «забывшего» сдать предыдущим работодателям удостоверение личности с правом бесплатного проезда, стало весомой причиной для его приема в 1858 году в компанию Seneca Oil, добывавшей нефть в Пенсильвании. Не привыкший сорить деньгами владелец предприятия Джеймс Таунсенд не упустил возможности сэкономить на командировочных расходах нового сотрудника. Он же придумал называть его полковником — этот вымышленный статус прибавлял подчиненному веса в переговорах как с чиновниками, так и с местными жителями. Как можно понять, Эдвин Дрейк не имел ни соответствующего образования, ни опыта работы с нефтью, но обладал чрезвычайным упорством. Кстати говоря, компанию Seneca Oil поименовали не в честь римского философа, а по названию

ЭДВИН Л. ДРЕЙК (СПРАВА) РЯДОМ
С НЕФТЯНОЙ СКВАЖИНОЙ

племени индейцев, которые первыми начали использовать нефть как лекарство от ревматизма.

В середине XIX века американские предприниматели добывали нефть в небольших объемах и только ту, что выходила на поверхность. Дрейк решил, что эти объемы можно серьезно увеличить, если взять пример с применявших бурение соледобытчиков. В городе Эри (штат Пенсильвания) он приобрел паровой двигатель, который приводил бур в действие, и приступил к работам на речной отмели близ Тайтусвилла.

Сказать, что бурение осуществлялось сложно, — значит не сказать ничего. Сверло продвигалось всего по несколько десятков сантиметров в день, а на глубине девяти с половиной метров и вовсе уперлось в скалу. Без ощутимого результата бежали дни и недели, авторитет «полковника» стремительно девальвировался, местные жители уже смеялись ему в лицо. Лопнуло терпение и у владельца Seneca Oil, свернувшего финансирование. Но Дрейка это не остановило. Одолжившись у друзей, он продолжил бурение. В конце августа 1858 года, когда бур преодолел отметку 21 м, в скважину хлынула долгожданная нефть.

ЭДВИН ЛОРЕНТАЙН
ДРЕЙК



Удачный пример Дрейка тут же вызвал настоящий нефтяной бум по всей Пенсильвании, который современники сравнивали с недавней золотой лихорадкой в Калифорнии. Черное золото искали тысячи бурильщиков, приехавшие со всей страны. За несколько лет объемы добычи сырья доросли до 3 млн баррелей в год. Такие показатели значительно превышали спрос, поэтому и цена 10 долл. за баррель в январе 1860-го в конце

года упала до 10 центов. Среди вложившихся в покупку земли и наем работников нефтяных предпринимателей случились первые банкротства.

Однако со всем обвалить молодую отрасль не позволило развитие производства по переработке нефти в керосин. Последний нашел широкое применение в качестве топлива для уличных фонарей, заменив более дорогое масло, получаемое на основе китового жира. В 1861 году известный британский журнал Vanity Fair даже посвятил событию карикатуру, на которой были изображены киты, поднимающие бочки за открытие нефтяных скважин в Пенсильвании.

Сразу после открытия месторождения предпринимателям пришлось решать две новые проблемы: где хранить добытое сырье (которое пришлось складировать в чем придется — от деревянных бочек из-под виски до ведер и ванн) и как его транспортировать на рынки сбыта. До ближайшей железнодорожной станции оказалось 25 км, к которой вела дорога плохого качества. По ней можно было проехать только на лошади с привязанными к седлу бочками и бурдюками. Пользуясь отсутствием конкуренции, погонщики лошадей требовали за перевозку четыре доллара с барреля, что равнялось стоимости самой нефти. Был и еще один вариант — перевозить водным транспортом. Для этого уровень ближайшей реки Ойл-Крик повысили, запрудив протоки, но все равно по этой артерии могли курсировать только плоскодонные суда грузоподъемностью максимум 1 тыс. баррелей.

КАРИКАТУРА ИЗ ЖУРНАЛА VANITY FAIR,
1861 ГОД

Железную дорогу до Тайтусвилла протянули в 1862 году. На станции бочки-баррели стали складывать на плоские платформы. Важно отметить, что этот способ наносил значительный урон окружающей среде: бочки обильно протекали. Ситуацию несильно изменила замена баррелей на специально разработанные деревянные резервуары объемом 9 м³. Перевозить нефть стало проще, но не менее опасно: в связи со стихийным воспламенением огнеопасного груза не проходило практически и дня без погибших или пострадавших.

УДАЧНЫЙ ПРИМЕР ДРЕЙКА ВЫЗВАЛ НАСТОЯЩИЙ НЕФТЯНОЙ БУМ В ПЕНСИЛЬВАНИИ, КОТОРЫЙ СРАВНИВАЛИ С ЗОЛОТОЙ ЛИХОРАДКОЙ В КАЛИФОРНИИ

Поэтому идеи строительства нефтепроводов, как говорится, витали в воздухе. Несмотря на то что денег на новый вид транспорта предприниматели не жалели, первые шаги молодой отрасли давались сложно. Так, из трех попыток развернуть

трубопроводную систему в Пенсильвании Джеймсу Хатчинсону удалась только одна. В 1863 году его компания Humboldt Mining and Refining провела трехкилометровый трубопровод к нефтеперерабатывающему заводу. Пропускная способность этой артерии составила всего 800 баррелей в сутки. Следующая попытка соединить месторождение с железнодорожной станцией вошла в историю красноречивым отзывом «течет, как 50-центовый зонт».

Чем дальше находились месторождения от железных дорог или

водных путей, тем длиннее трубопроводы приходилось строить. В октябре 1865 года в эксплуатацию ввели 8-километровый нефтепровод от юго-восточной части месторождения Питол до железнодорожной станции на западе Ойл-Крик.

Рабочее давление в системе, реализованной по проекту Самюэля Ван Сайкла, поддерживали при помощи однопоршневых паровых насосов производства компании Reed & Cogswell. Это трубопровод был в семь раз мощнее лучшего из построенных Хатчинсоном. Его появление назвали революционным.

В 1866 году инженер Чарльз Гетч построил нефтепровод диаметром 50 мм и протяженностью 16 км. По нему перекачивалось 2 тыс. баррелей в сутки. В 1874 году был проложен 90-километровый трубопровод из Пенсильвании в Питсбург. Эта артерия транспортировала уже 7 тыс. баррелей в сутки. В конце XIX века общая протяженность нефтепроводов в США превысила 800 км.

Но вернемся к Эдвину Дрейку. К сожалению, статус первопроходца не принес ему несметных богатств. Сначала в огне пожара сгорели его нефтепромыслы, затем неудачные биржевые операции с акциями нефтяных компаний поглотили остатки сбережений. Но власти Пенсильвании не оставили в беде того, кому были обязаны небывалым экономическим взлетом. Дрейку назначили хорошую пожизненную пенсию — полторы тысячи долларов в год. ●



МЕМОРИАЛ В ЧЕСТЬ ЭДВИНА
Л. ДРЕЙКА В ТАЙТУСВИЛЛЕ,
ПЕНСИЛЬВАНИЯ, США



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ПОДАРОК ДЕТАМ

МАЛЕНЬКИЕ ЖИТЕЛИ ГЛЕБОВСКОГО СЕЛЬСКОГО ОКРУГА
НОВОРОССИЙСКА ПОЛУЧИЛИ ОТ КТК ДОЛГОЖДАННЫЙ ПОДАРОК:
ПОСТРОЕНЫ И ОТКРЫЛИСЬ ПЯТЬ НОВЫХ ДЕТСКИХ ИГРОВЫХ ПЛОЩАДОК

На реализацию благотворительного проекта, включающего проектирование и строительство пяти детских игровых площадок в селах Глебовском, Северная Озереевка и Васильевка, международный консорциум направил около 22,5 млн руб.

— Еще когда начиналось строительство, на место будущих площадок приходили мамы с детьми, радовались, что здесь вскоре появятся такие объекты благоустройства, — вспоминает глава администрации

Глебовского сельского округа Елена Кучера. — Площадки находятся на гарантийном обслуживании, поэтому мы их регулярно посещаем, осматриваем и отмечаем, что всегда на них много детей.

Площадки оснащены современными игровыми комплексами, качелями, каруселями, оборудованы спортивными тренажерами. Проект разработан по принципу безбарьерной среды, а значит, соответствует требованиям для посещения маломобильными группами населения.

— Оборудование мы подбирали по строгим критериям безопасности, минимизирующим риски травм детей от падения. Игровые элементы размещены в соответствии с Техническим регламентом Евразийского экономического союза «О безопасности оборудования для детских игровых площадок», с учетом защитных зон так, чтобы дети не сталкивались друг с другом, перебегаая от одного игрового комплекса к другому, — рассказывает руководитель проектной организации ООО «Проект» Евгения Коваленко. —

Учили мы и повышенные ветровые нагрузки, характерные для побережья: все элементы надежно смонтированы, имеют высоту до трех метров. В наших игровых комплексах нет глухих заборов и других конструкций с высокой парусностью.

Общий дизайн и материалы с новой палитрой визуальных и тактильных ощущений напоминают о космосе, как и подавляющая часть названий комбинируемых игровых модулей: «Космическая станция», «Квадро», «Архон». Функционально это все те же качели, карусели и горки, но выглядят они совершенно иначе. Проект разрабатывался в России, здесь же с использованием передовых технологий были серийно изготовлены игровые модули из безопасных, практичных и долговечных материалов.

Если у стандартных «диснейлендов» (которые можно увидеть практически в каждом городском дворе — от Калининграда до Владивостока) стоимость составляет порядка полумиллиона рублей, то здесь она как минимум в шесть раз больше — за счет насыщения элементами и комплексного архитектурно-инженерного решения.



Основой каждой площадки в Глебовском округе служит железобетонная платформа, на ней уложено многослойное травмобезопасное покрытие с прорезиненным финишным слоем. Установлены элементы освещения, оборудованы подъездные пути с пандусами для колясок и тротуары. Каждая площадка подключена к единой системе видеонаблюдения «Безопасный город». Экологически чистые гипоаллергенные материалы рассчитаны на длительный срок службы, что особенно важно для высококоррозионной среды прибрежной морской полосы.

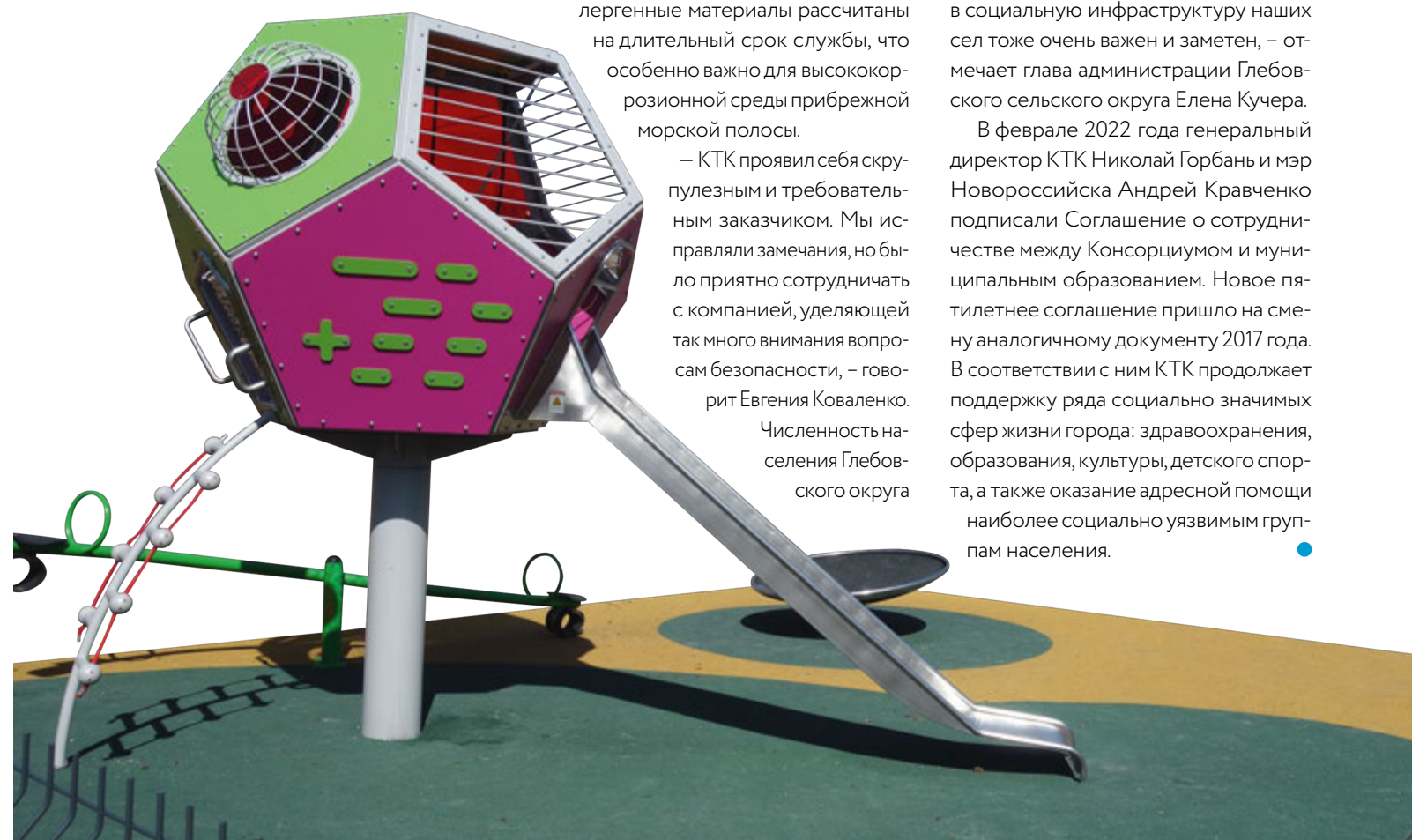
— КТК проявил себя скрупулезным и требовательным заказчиком. Мы исправляли замечания, но было приятно сотрудничать с компанией, уделяющей так много внимания вопросам безопасности, — говорит Евгения Коваленко.

Численность населения Глебовского округа

постоянно растет. Из шести тысяч жителей около трети — дети и подростки до 18 лет. В округе более 100 многодетных семей, можно встретить «ячейки общества» и с пятью, и с шестью детьми.

— Наш округ привлекателен для новых жителей, активно ведется новая застройка, в том числе в 23 садоводствах. Администрация особенно помогает семьям с детьми и материально, и с трудоустройством. И конечно, вклад КТК в социальную инфраструктуру наших сел тоже очень важен и заметен, — отмечает глава администрации Глебовского сельского округа Елена Кучера.

В феврале 2022 года генеральный директор КТК Николай Горбань и мэр Новороссийска Андрей Кравченко подписали Соглашение о сотрудничестве между Консорциумом и муниципальным образованием. Новое пятилетнее соглашение пришло на смену аналогичному документу 2017 года. В соответствии с ним КТК продолжает поддержку ряда социально значимых сфер жизни города: здравоохранения, образования, культуры, детского спорта, а также оказание адресной помощи наиболее социально уязвимым группам населения.



АВТОР
ГУЛНАР МАЛГАЖДАР

МАЛЕНЬКИМИ ШАГАМИ В БОЛЬШУЮ ЖИЗНЬ

УЖЕ ПОЧТИ ГОД, КАК В НОВОМ ПРОСТОРНОМ ДОМЕ ЮНОШЕСТВА, ПОСТРОЕННОМ В АТЫРАУ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ КТК, ОТМЕТИЛИ НОВОСЕЛЬЕ ПАРНИ И ДЕВУШКИ ИЗ ДЕТСКОЙ ДЕРЕВНИ СЕМЕЙНОГО ТИПА ШАҢ-ЫРАҚ. КАК ОНИ ЗДЕСЬ ЖИВУТ, УЧАТСЯ, А МНОГИЕ УЖЕ И РАБОТАЮТ — В РЕПОРТАЖЕ КОРРЕСПОНДЕНТОВ «ПАНОРАМЫ КТК»

Весной прошлого года 25 ребят — выпускников детских домов, школ-интернатов для детей, воспитывающихся без попечения родителей, детских деревень семейного типа — заселились в новый двухэтажный кирпичный дом на живописном берегу реки Урал. Здание было построено при поддержке Каспийского Трубопроводного Консорциума и открыто в начале 2021 года. Сейчас

Дом юношества заселен молодежью в возрасте от 16 до 23 лет. За сравнительно небольшой срок новое место понравилось и полюбили обитателям, стало для них надежным кровом. Многие ребята здесь уже сделали первые самостоятельные шаги в жизни, и им есть чем поделиться.

Аружан Карасаева 18 лет. За почти год жизни в Доме юношества она успела поступить по государственному

гранту на факультет журналистики в Атырауский университет имени Халела Досмухамедова.

— С детства мечтала быть телеведущей, мне всегда нравилась эта профессия, — рассказывает Аружан. — Окончив школу, начала подготовку к экзаменам в университет. Большую поддержку и помощь в подготовке и выборе специальности оказали воспитатели и наша «мама» Гульсара Амангалиевна. Признаюсь, было



сложно, но я поставила перед собой цель поступить. Для меня было огромным счастьем, что я получила грант.

В настоящий момент Аружан сдает первую сессию — самую волнующую и трудную в жизни каждого студента. Только журналистикой девушка ограничивать свое образование не собирается: после окончания университета планирует изучать актерское искусство в Алматы.

Соседка Аружан Анна Мурыгина — студентка первого курса по специальности «дизайнер интерьера».

— Чтобы поступить в вуз, я каждый день усиленно готовилась по всем

предметам, ходила на дополнительные занятия, — говорит Анна. — Да, было трудно, но когда я получила уведомление о поступлении, то даже подпрыгнула от счастья. Это было неожиданно и радостно. Думала, если не поступлю, пойду учиться в колледж на физрука.

Анна ведет активный образ жизни: после занятий занимается танцами и ходит на тренировки по боксу. Постоянно участвует в различных конкурсах, недавно выиграла титул «Мисс ас-самблея — 2021» в номинации «Модная красавица». Также она в составе танцевальной группы участвует в концертах, получая гонорар. О выбранной профессии говорит, что дизайнер — работа интересная, стильная и, главное, творческая.

— Здесь можно в полной мере проявить свою фантазию и воображение, — считает Анна. — Дизайнер должен быть смелым и не бояться экспериментировать. Сегодня это одна из самых востребованных профессий. Мне нравятся учеба в университете, новые друзья,

одногогруппники. Со всеми сдружилась. Сейчас занятия проходят онлайн, но в нашем доме есть все условия для дистанционного формата обучения: высокоскоростной интернет, новые компьютеры, веб-камеры, просторные помещения. Плохо

АННА
МУРЫГИНА



АРУЖАН КАРАСАЕВА



учиться в такой обстановке просто совесть не позволяет.

У будущего дизайнера есть мечта: после окончания университета объехать мир, изучить новейшие технологии, перенять опыт, а затем вернуться домой и в родном Атырау реализовать себя как можно полнее.

Не так давно еще один воспитанник Дома юношества, 16-летний Виталий Потемкин поступил в новую школу «Ұстаз» («Учитель»), созданную при Атырауском университете. Это первая в Казахстане школа, в которой обучают мальчиков по педагогическим специальностям.

— Обучаясь в этой школе, я получаю больше шансов успешно сдать Единое национальное тестирование, — поясняет Виталий. — Выбрал

ВИТАЛИЙ ПОТЕМКИН



ГУЛЬСАРА БОТАТАЕВА

специальность преподавателя английского языка, сейчас это актуально и необходимо. Хочу стать сильным и достойным педагогом, учить детей языку международного общения, открывать новые горизонты.

По словам директора КГУ «Областная детская деревня семейного типа и Дом юношества» управления образования Атырауской области Гульсары Ботатаевой, число студентов среди ее воспитанников растет с каждым годом.

— В 2021 году пять наших ребят поступили на грант в университеты

Алматы и Атырау, еще четверо ребят обучаются в колледже, — говорит Гульсара Ботатаева. — Все студенты учатся хорошо, к тому же многие из них уже стараются зарабатывать деньги. Каждый открыл себе накопительный депозит, ведь недалеко тот день, когда они получат свою квартиру и им самим предстоит адаптироваться ко взрослой жизни. Мы их учим бережно относиться к своим накоплениям, чтобы иметь возможность в самостоятельной жизни приобретать все необходимое для дома.

Сегодня в Доме юношества есть все условия для комфортного проживания. Здесь современная планировка, каждая жилая комната укомплектована мебелью и бытовой техникой. Есть кухня, прачечная, комнаты отдыха и самоподготовки, конференц-зал, который также может использоваться в качестве кинотеатра. Тренажерный зал оборудован велотренажером, беговой дорожкой и многофункциональным силовым комплексом.

В период с 2001 по 2021 год Консорциум вложил в благотворительные проекты на территории Атырауской области порядка 11 млрд тенге. В числе приоритетных проектов — строительство и реконструкция школ, детских садов и больниц. ●



ПРЕСС-СЛУЖБА КТК

САМЫЙ ЛУЧШИЙ ФИЛЬМ

ЮБИЛЕЙНЫЙ ФИЛЬМ КТК ВЫИГРАЛ КОНКУРС «ЛУЧШЕЕ КОРПОРАТИВНОЕ ВИДЕО» АССОЦИАЦИИ ДИРЕКТОРОВ ПО КОММУНИКАЦИЯМ И КОРПОРАТИВНЫМ МЕДИА РОССИИ

Торжественная церемония награждения лауреатов конкурса Ассоциации директоров по коммуникациям и корпоративным медиа России (АКМР) состоялась в Москве 15 марта. Жюри в составе топ-менеджеров российских и международных компаний, ведущих специалистов в области корпоративных коммуникаций проголосовало за победу имиджевого фильма «КТК — линия времени» сразу в трех номинациях: «ESG-видео, социальная ответственность и устойчивое развитие», «GR-видео» и «Лучшая операторская работа».

К реализации идеи подготовить к 25-летию КТК масштабный, запоминающийся и по-настоящему художественный фильм в пресс-службе подошли с полной мерой ответственности. Были приглашены профессиональные режиссер и оператор, разработан сценарий и организованы натурные съемки, которые затем были сведены с документальными кадрами и цифровой анимацией. Летом 2021 года творческая группа, также имеющая в своем составе специалистов пресс-службы КТК, объехала более 1000 км нефтепровода и вернулась через две недели с терабайтами отснятого видеоматериала.

— Наши специалисты работали в полевых условиях практически круглосуточно, ловили закаты, восходы и другие моменты наилучшего освещения в море, горах и степи, — рассказывает заместитель генерального директора АО «КТК-Р» по связям с Правительством РФ Михаил Гришанков. — Они помогли режиссеру реализовать любые, даже самые фантастические идеи. Хотелось бы также поблагодарить руководство и персонал объектов нефтепровода за содействие в организации съемочного процесса, поддержку и гостеприимство.

Премьера фильма «КТК — линия времени» состоялась 21 октября 2021 года на мероприятии, посвященном 25-летию компании. Главные герои фильма — два работника КТК из России и Казахстана — ретроспективно отслеживают всю историю крупного международного проекта — от начала строительства трубопровода до сегодняшнего дня.

Средства художественной визуализации направлены на раскрытие сюжетной линии, повествующей о главной ценности компании — людях, которые создали прошлое и ежедневным трудом формируют ее будущее. Зритель совершает «полет» по маршруту от нулевого километра трубопроводной системы в Тенгизе до Морского терминала в Южной Озереевке. Кадры видео демонстрируют не только техническую эстетику производственных площадок и производственных процессов, но и весомый социально-экономический и экологический вклад компании в регионах присутствия. ●



ШИРОКОЭКРАННАЯ ВЕРСИЯ ФИЛЬМА

«КТК — ЛИНИЯ ВРЕМЕНИ»

ДОСТУПНА ПО ССЫЛКЕ

<https://youtu.be/SnBD-4QNJQk>



АВТОР
ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВ

«И БЫСТРЫЙ ХОЛОД ВДОХНОВЕНЬЯ...»

ВЕСНА — ПОРА РАСЦВЕТА, В ТОМ ЧИСЛЕ И ДЛЯ ТВОРЧЕСТВА.
ОЗАДАЧИВШИСЬ СООТВЕТСТВУЮЩИМ ОБЗОРОМ,
КОРРЕСПОНДЕНТЫ «ПАНОРАМЫ КТК» СРАВНИТЕЛЬНО БЫСТРО
ОТКРЫЛИ В КОМПАНИИ СРАЗУ ДВУХ ПОЭТОВ:
В МОСКВЕ И АСТРАХАНИ

ФЕЯ #5000

Мария Пантелеева встречает гостей КТК за ресепшеном московского офиса. Прошлой осенью вышла на работу из декретного отпуска с литературным багажом — сборником из 40 стихотворений «Лунные, ледяные и летние сказки».



Мария, Ваше стихотворение «Лунное такси» в англоязычной версии лично мне напомнило средний период творчества Стинга. Откуда опыт английской поэзии? У Вас, кстати, в голове стихи на каком языке придумываются?

Я окончила Институт иностранных языков УрГПУ в Екатеринбурге по двум специальностям: учитель

английского и переводчик. При этом в голове стихи рождаются все-таки на русском.

Когда начался творческий процесс, как появилось первое стихотворение, что послужило причиной?

Еще в школе я сочиняла сказки — правда, только в прозе. Первое стихотворение — «Колыбельная» — было написано для моего сына. А вскоре после этого младшая сестра попросила помочь с домашним заданием в школе — сочинить стихотворение, посвященное Юрию Гагарину. Так появился «Апрельский полет».

Кто для Вас первый слушатель, первый критик? Кто вдохновляет и поддерживает вас?

Мой муж Андрей — первый слушатель и критик, он всегда вдохновляет меня и поддерживает, как никто другой. Вовочка, мой трехлетний сын, очень любит слушать стихи про Поросятку Плюша и Динозаврика, который живет в Сочи. Однажды, когда мы с ним на прогулке прятались от дождя под разноцветным зонтиком, пришла идея стихотворения «Осенний привет». А моя сестренка

обожает Гарри Поттера, поэтому она в восторге от стихотворения «Письмо из Хогвартса».

В Вашем творчестве достаточно много «перекличек» с известными сказочниками: Роулинг, к примеру, или Джонс. Это постмодернизм или источник вдохновения?

Меня очень сильно вдохновляют книги Стивена Кинга, Джоан Роулинг, Дж.Р.Р. Толкиена, Дианы Уинн Джонс и волшебные миры аниме Хаяо Миядзаки. Именно после просмотра «Ходячего замка Хаула» было написано стихотворение «Чародей» на русском и английском языках, это был интересный опыт. Стихотворение «Волшебный цвет» появилось после прочтения «Ведьминой службы доставки», книги японской писательницы Эйко Кадоно. Ее творчеством вдохновлялся также Хаяо Миядзаки. Из современной поэзии я очень люблю стихотворения Екатерины Юргель. Она пишет легкие, обволакивающие, но при этом очень пронзительные, трогательные стихи.

Судя по Вашему сборнику и аккаунту в социальной сети, у Вас есть стихи

и детские, и взрослые. Как охарактеризуете свою аудиторию?

Она разная. Я пишу как для сына (в том числе и «на вырост»), так и для других. К примеру, мне было очень приятно, когда мой перевод песни Jezebel любимой группы The Rasmus получил одобрение в аккаунте поклонников этой группы в России.

Моя аудитория — по-настоящему творческие люди. Так мое стихотворение «Чародей» родилось под влиянием картины художницы Кристины Луценко (Кристина Лу Марни Эир). На стихи «Вселенная Дэменсов» и «Волшебный паучок» меня вдохновили куклы, которые делает Анжелика Севрюкова. Она придумала свою вселенную Strange dimension. Мы с Ликой подружались, она недавно приезжала ко мне в гости из Курска, поэтому я могу точно сказать, что творчество объединяет и помогает найти новых друзей.

Похоже, Вам несколько больше повезло со стартовыми условиями для творчества, чем Джоан Роулинг? Насколько известно, она, как и Анна Ахматова, начинала свой творческий путь в достаточно затрудненных жизненных обстоятельствах. Согласны ли Вы, что источником вдохновения должен быть обязательно мощный всплеск негатива или можно иначе?

По первому пункту согласна: декретному отпуску в КТК Джоан Роулинг могла бы только позавидовать. По второму пункту не согласна: Ахматова — мой кумир, но я не разделяю ее концепции, что «стихи растут из сора». Конечно же, стимул для творчества необходим, своего рода встряска сознания. Но почему обязательно это должно быть негативное воздействие? Рождение ребенка — прекрасное событие в жизни и эффективный стимул для творчества.

Moon Taxi

Night's quick steps
She's almost here,
Hiding between
Grey buildings near,
Sun will dive
In a warm sea soon
Dusk is waiting
For the Taxi Moon...

Moon Taxi,
Moon Taxi
Driving fast on the Milky Way,
Try to hitchhike it
Like in screenplay!
Stars whisper under
Cold, night wheels,
Rolling over sparkling hills.
A new dawn will born so soon...
Also waiting for the Taxi Moon!

Deep midnight
Coolness enfold,
Canvas of life growing old,
Paint details in dark grey,
Somebodies tracks
Lead us away.
Can't find out...
Everybody sleeps
There's no person
On the streets.
Summer night is very short,
Darkness hides in her black fort.
Waiting near house gates
Moon Taxi takes to our fates!
It'll bring you
Where dawn tightly hugs the blue.

Лунное такси

Ночь идет быстрыми шагами,
Прячется она между серыми домами.
Солнце в море теплое нырнет,
Час заката снова придет.

Лунное такси,
Лунное такси
Быстро едет по млечному пути,
Колеса ночи по звездам шуршат,
К новому рассвету добраться спешат.

Прохладой окутана темная полночь,
Чьи-то следы уведут прочь,
И не найти ответа нам,
Все давно спят по своим домам.
Летняя ночь будет короткой,
Лунное такси ждем у ворот мы,
Чтобы поехать туда,
Где рассвет моря обнимает
Синий цвет.

The Wizard

In Magic Ingaria
Lots of falling stars,
Ask them any questions,
Looking for his hugs...
Walking on air,
Like it's a soil,
Don't be afraid,
Starfall in your soul!

Colorful hats,
Strange moving castles,
Wasteland Witch's
Creepy puzzles...
Her dark soldiers
Catch us from the deep,
But we'll run away
Just like a wind!
Wizard Howl
Charming heartstealer,
My heart is now
His property, dear...

Calcifer — naughty demon of fire
Sparkly flies higher and higher!
Wandering Castle is on its way,
Clouds are flittering,
Won't obey!
Deep blue above
Takes my breath away!
Howl Jenkins,
Lovely wizard,
Hide my heart like a secret.
Let it be
Among your treasures
And remember me!
When dark days again are here
I won't be sorry!
Walking on air
Like it's a soil!

Чародей

В Ингарии чудесной
Падающие звезды.
Задавай им любые вопросы,
Шагай по воздуху,
Как по земле,
Ведь любовь звездопадом
В душе!
Цветные шляпки,
Ходячие замки,
Ведьмы пустоши жуткой загадки...
Слуги ее не схватят нас:
Мы ускользнем
С легким ветром в тот час!
Чародей Хаул,
Похититель сердец,
Мое тоже украл наконец...
Демон огня Кальцифер ввесьсь взмывает,
Странствующий замок вдаль шагает.
Кружевные порхают облака,
Дух захватывает неба синевы!
Хаул Дженкинс,
Милый чародей,
Мое сердце береги сильнее!
В замковой гостиной спрячь его,
Не пускай туда никого!
Пусть хранится в тайном сундуке,
Среди сокровищ твоих на дне.
В грустный час
Вспомню о тебе,
Шагаю по воздуху, как по земле!



СВОЯ КОЛЕЯ

Сергей Смирнов — инженер по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды НПС-2. Центрального региона. Нынешняя эпоха «быстрорастворимых» информационных концентраторов и постоянно меняющихся диджитал-форматов давно нуждается в ком-то, кто мог бы ее воспеть компетентно и мастерски.



Сергей Владимирович, расскажите, пожалуйста, о себе. Когда и как пришли к поэзии, когда и как пришли в КТК?

Родился в 1969 году, практически всю жизнь прожил в Астрахани и Астраханской области. В 1993 году окончил Астраханский технический институт рыбной промышленности и хозяйства по специальности «техника и физика низких температур». Работал в ООО «Газпром добыча Астрахань». В середине нулевых прошел переподготовку в московском РГУ нефти и газа имени Губкина с получением государственного диплома как специалист по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды. С 2014-го работаю в КТК инженером по ОТ, ПБ и ООС.

К поэзии пришел еще в ранней юности: повлияли первая любовь и школьная программа с внеклассным чтением. С 25 лет увлекся авторской песней. Посещал литературные студии в том числе при астраханском отделении Союза писателей России и Российского союза писателей. Издавался в альманахах «Колосс слова — 3», «Зеленый луч» и «Лепестки

лотоса». В 2020 году выпустил первый самостоятельный сборник стихов «Понемногу обо всем», в конце 2021 года — второй сборник, «Игра во вторичности».

Согласны ли Вы с А.А. Ахматовой, что стихи «растут из сора»? Я это понимаю как необходимость серьезного негативного всплеска в жизни для творческого «дросселирования». Как с источниками вдохновения в Вашем случае?

С Анной Андреевной согласен полностью. Еще бы от себя добавил, что повод для стихотворения может быть абсолютно любым. Главное — чтобы зацепило и появились несколько первых строк, а дальше, как говорится, дело за малым. И если за первые двое суток реализовать задуманное не получается, сознание как бы остывает и возвращается к интересной теме уже не имеет смысла. Поэтому выработал в себе привычку начатое доводить до завершения в кратчайшие сроки, а лучше за один присест.

Кто для Вас кумир в поэзии? И наоборот.

Кумиры — Пушкин, Лермонтов, Крылов, Маяковский, Вознесенский, Дольский, Ахматова, Цветаева. У кого-то просто учусь, кому-то подражаю. Не люблю обценной лексики в поэзии, да простят меня Александр Вулых и Вадим Степанцов.

Согласны ли Вы с тем, что не бывает безупречно гениальных авторов, а бывают гениальные произведения?

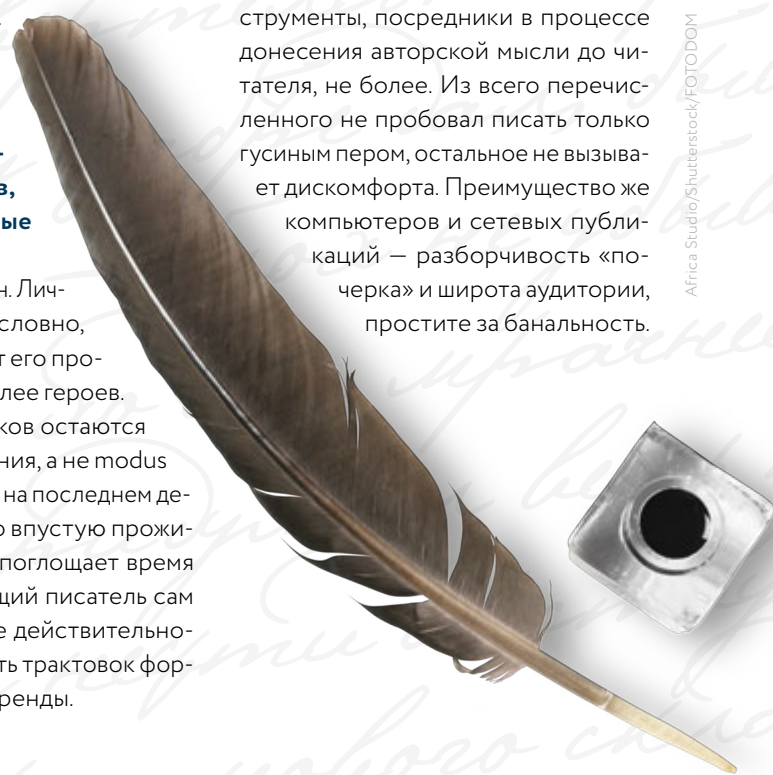
Частично согласен. Личность автора, безусловно, следует отделять от его произведений и тем более героев. Но в памяти потомков остаются именно произведения, а не *modus operandi* автора. Кто на последнем делает акцент, просто впустую проживает свою жизнь и поглощает время читателей. Настоящий писатель сам через отображение действительности и неожиданность трактовок формирует и вкусы, и тренды.

Согласны ли Вы, как баснописец, что этот жанр расцветает лишь при сильном государстве? Эзоп, Лафонтен, Крылов, Михалков... Они ведь создавали свои басни именно в такие исторические периоды. Ваши басни укладываются в эту гипотезу?

Басня — жанр особенный, которому присуще иносказание. Не могу с уверенностью сказать, привязан ли расцвет басенного творчества к каким-либо политическим или экономическим процессам. Скорее нет, чем да. Можно высмеивать как целые явления, тенденции, так и слабости отдельных, «маленьких» людей. Если кто-то подобные взаимосвязи увидит и наглядно их продемонстрирует с какими-либо доказательствами и выводами, наверное, я с ним соглашусь.

Как технический прогресс, новые жизненные темпы, новые форматы общения влияют на вдохновение и качество поэзии? Какому из поэтов легче и продуктивнее творится:прежнему, с гусиным пером, или нынешнему, за компьютером?

Влияние заметно, оно осуществляется через новые темы, тренды и появляющиеся в языке новообразования (англицизмы, неологизмы, сленг и пр.). Гусиное перо, авторучка и компьютер — это всего лишь инструменты, посредники в процессе донесения авторской мысли до читателя, не более. Из всего перечисленного не пробовал писать только гусиным пером, остальное не вызывает дискомфорта. Преимущество же компьютеров и сетевых публикаций — разборчивость «почерка» и широта аудитории, простите за банальность.



Africa Studio/Shutterstock/FOTODOM

Лирически сетевое

Любимая сегодня не в Сети —
Зияет пустотой окошко «зума».
А я наш общий мир уже придумал,
В который тотчас хочется уйти.

Там красота и вечная любовь,
Все люди улыбаются друг другу.
Нет негатива, страха и испуга,
И каждый верить в лучшее готов.

Как этот мир нам в тот преобразить?
Казалось бы, ну что за сверхзадача?!
Бери любовь, надежду и удачу
И начинай прекрасное творить...

Но кто-то нам мешает всякий раз
Сарказмом или критикой едкой.
С подобными не ходим мы в разведку,
Хоть здесь они все время и сейчас.

Казалось, чувству век еще цвести,
Но что-то обрывается мгновенно...
Реальность снова тягостна и брэнна.
И Бог с Любимой где-то не в Сети...

О важных звонках

«Подожди, у меня очень важный звонок», —
Говорят мне друзья и супруга.
В этот миг я неловок, разбит, одинок,
А вокруг беспросветности вьюга.

Все на этой планете важнее меня,
Хоть *de facto* холодно-чужие.
И в залоге страдательном нового дня
Ожидаю в беззвучном режиме.

Мне не то чтоб обидно, но кто-то бы смог
Пусть единственный раз в полугодье
Не ответить на тот неотложный звонок,
А со мной поболтать о погоде,

О делах, новостях — бездна всяческих тем,
Что доверить смартфону возможно.
И почувствую нужным себя насовсем
Я с надеждою неосторожной...

Цифровая реальность несется рысцой
В суету двадцать первого века,
Где безвыходно каждый теряет лицо,
За людьми не найдя человека.

И пока не усвоен простейший урок
Откровенности и сострадания,
Можно запросто сбросить Последний Звонок,
Что не ставится на удержание...

Ивану Чудасову о назначении поэта

Поэт — он богоборец или рупор?
Вопрос такой не повергает в ступор.
Наверное, поэт — и то и это,
Не разнести ведь истину по свету,
Безропотно шепча себе под нос
С оглядкой, кто б еще ее донес.

Серьезному поэту не пристало
Вещать на мир с житейских пьедесталов.
Подножие, трибуну или крышу
Он непременно выберет повыше
И громкогласно весть произнесет
В надежде, что кого-то ей спасет.

Хотя не факт, что «громче — значит лучше»...
Сгущаются вокруг такого тучи,
И вмиг найдется у кого попало
Желанье заключить его в опалу,
На каторгу, в изгнание, в тюрьму,
Чтоб больше не был слышен никому.

Но пострадать за веру — дело чести.
А жизнь земная не стоит на месте.
И снова из забытых Богом мест
Идущий появляется на крест.
Несет народу Истину и Свет
Тот рупор — богоборец и поэт.

Кот и блохи (басня)

Скажу как есть: таких историй тыщи.
В деревне жил да был один котище —
Здоров, силен, собой весьма неплох...
Да все не мог избавиться от блох!

Выкусывал из шерсти их зубами
И по траве вертелся вверх ногами...
По шее в воду забредал, бывало.
Но бесполезно — блох не убывало...

Искусанный ходил мрачнее тучи...
И наконец придумал вещь покруче:
Продукт из нефти действует, как надо,
Он возле керосинового склада

Устроился тихонько на часок,
Зарывшись весь в пропитанный песок.
Нефтепродукта запахи учуяв,
Вмиг блохи разлетелись врассыпную.

Мытарства позади — пляши и пой!
Но не учел последствий наш герой.
Сначала шерсть залипла и свалялась.
Затем от сыпи кожа зачесалась.

А через день пошло по телу жжение,
И боль пронзала до изнеможения.
Мук inferнальных кот стерпеть не смог,
Упав к ветеринару на порог.

Ветеринар был опытным, умелым
И к жизни воскресил кошачье тело.
Когда ж остались позади терзания,
Наш кот на блох не обращал вниманья.

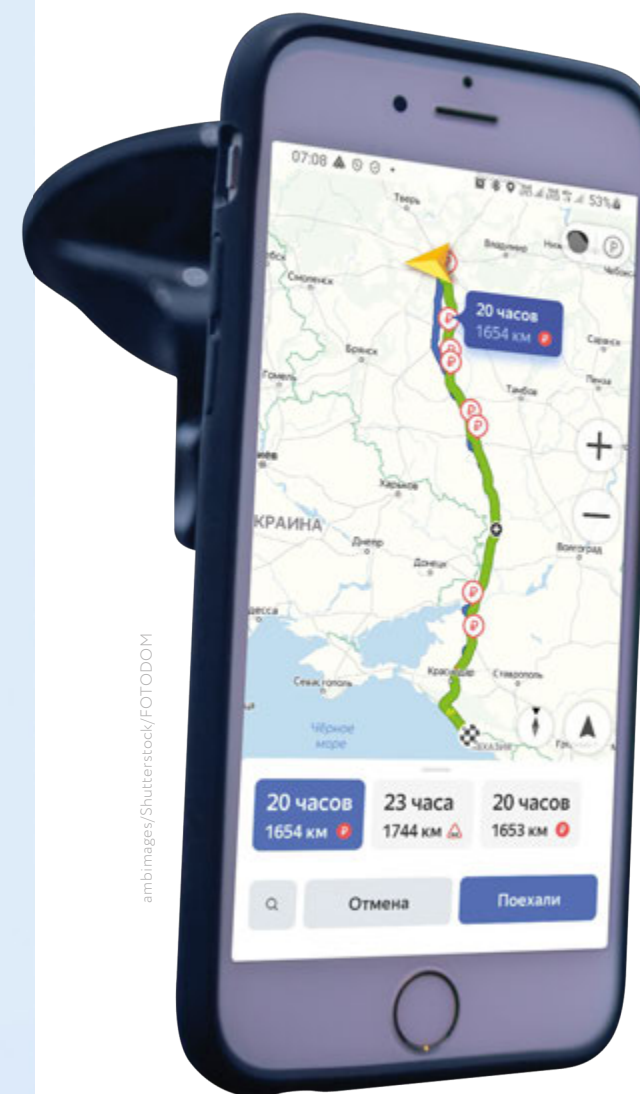
Мораль ясна, как день: как только вы
Попробуете жить без головы,
Всегда случится что-нибудь такое,
Что может вас навеки успокоить.

А мелкие грешки, что те же блохи,
Пусть существуют, как продукт эпохи. ●

АВТОР
АНДРЕЙ ФРАНЦ,
РУКОВОДИТЕЛЬ СЛУЖБЫ ПРОТОКОЛА АО «КТК-Р»

МОСКВА — КУБАНЬ ПО М4

ГДЕ-ТО АВТОСООБЩЕНИЕ МЕЖДУ РЕГИОНАМИ ПРИСУТСТВИЯ КТК — ВПОЛНЕ ОБЫЧНОЕ ДЕЛО, А ГДЕ-ТО — ВЕСЬМА ЭКЗОТИЧЕСКОЕ. НАПРИМЕР, ИЗ МОСКВЫ В СОЧИ, КУДА МНЕ ВЫПАЛО СЪЕЗДИТЬ В ИЮНЕ ПРОШЛОГО ГОДА



ambimages/Shutterstock/FOTODOM

Примерно 1,5 тыс. км — это и длина трубопровода КТК, и расстояние от Москвы до Туапсе по федеральному шоссе М4 «Дон». Нефть проходит это расстояние за 10 суток, мой внедорожник — за 17 часов. Вообще-то я направлялся дальше в Сочи, а Туапсе отметил по дороге машинально, среагировав на знакомое расстояние.

ОПЫТ ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО НАИБОЛЕЕ РАЦИОНАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НА ВСЕХ УЧАСТКАХ МАРШРУТА — МАКСИМАЛЬНО РАЗРЕШЕННЫЕ НА М4

На юге темнеет рано даже летом, поэтому выезжать из Москвы лучше на рассвете, чтобы уложиться в световой день. Однако, когда сворачиваешь с МКАД на М4, несмотря на ранний час, уже светит яркое солнце. Проезд

по федеральной трассе платный и от Москвы до Новороссийска обойдется примерно в 3 тыс. руб. или на треть дешевле, если путешествовать ночью. Но лучше днем, и ближе к Ростовской области становится ясно почему.

Изначально качество дорожного покрытия и остальной инфраструктуры платного федерального шоссе вызывает исключительно положительные ощущения. Время летнее, грани-

170 км/ч

цы на замке из-за пандемии (напомним, что дело происходит прошлым летом. — Прим. ред.), поэтому на юг стремится немало попутных машин практически всех марок с семейными экипажами. Некоторые тащат на прицепах катера и гидроциклы,





перелесками и посевами, поворот на Куликово поле. На редких остановках ветровое стекло приходится дополнительно чистить от насекомых, боковые зеркала давно превратились в инсект-кладбища. Жара усиливается, и по обочинам встает все больше машин с открытыми капотами. У драгрейсеров, кстати, можно позаимствовать полезный лайфхак: чтобы в жару не перегревался двигатель и кондиционер справлялся с охлаждением салона, нужно на остановках опрыскивать радиаторную решетку водой из садового распылителя, не выключая при этом вентиляцию.

60-ЛИТРОВЫЙ ТОПЛИВНЫЙ БАК ТРЕБУЕТ В ПУТИ ВСЕГО ЛИШЬ ДВУХ ДОЗАПРАВОК

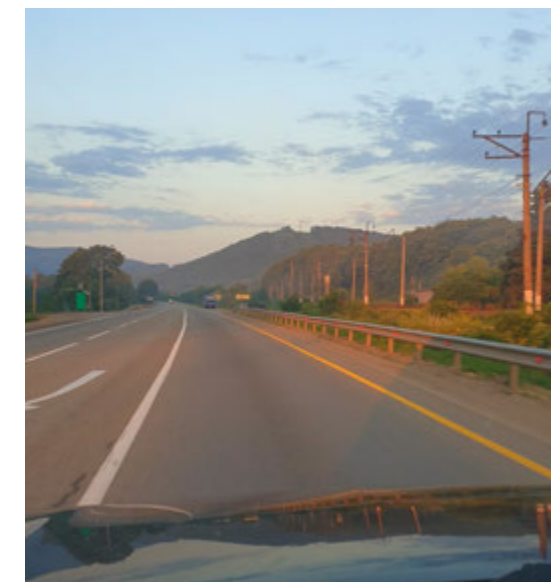
у большинства на крышах установлены аэродинамические багажники. Судя по номерам, едут не только из Москвы, но также из Твери и даже Санкт-Петербурга.

Опыт показывает, что наиболее рациональная скорость на всех участках маршрута — максимально разрешенные на М4 110 км/ч. Расход трехлитрового дизеля при этом не превышает 9 л на 100 км, 60-литровый топливный бак требует в пути всего лишь двух дозаправок. Первая из них производится в Верхнем Мамоне (село в Воронежской

области), на проверенной АЗС. Как показывает практика, не все станции, даже брендовые и с названиями, заканчивающимися на «...нефть», одинаково полезны.

Позади красивый длинный мост через Оку, живописные поля с храмами,

Мой личный рецепт выдержать 17 часов без приступов сонливости — никаких обедов в дороге, только вода и соленые снеки. Внимание, как и было сказано выше, понадобится в Ростовской области, где асфальт от жары становится



«резиновым» и ощутимо колеиным. Местность здесь аграрная, и слева из-под решетчатого отбойника может запросто вынести встречным потоком какое-нибудь полено, а справа край дороги готов внезапно превратиться в грунтовый разрыв. Внедорожник с его клиренсом такие сюрпризы легко выдерживает, а для легковой машины путешествие может закончиться прямо здесь.

В Ростове перед двухполосным Аксайским мостом предсказуемо возникает пробка. За бортом

+40 °С, кондиционер на холостом ходу со всем этим уже не вполне справляется.

Чем ближе к завершающей точке маршрута, тем больше встречается ветряных электростанций и дежурящих на обочине машин ДПС. Как-то мы отвыкли от этих разъездов в последние годы, и здесь словно бы возвращаешься в «докамерное» прошлое.

Черноморское побережье Кавказа встречает второй дозаправкой в Джубге. Далее в обе стороны — направо в Новороссийск

и налево в Сочи — ведут горные серпантины. В наступающих сиреневых сумерках они особенно красивы, но и требуют при этом повышенного внимания за рулем. Видимо, из-за большой амплитуды от дневной жары к ночной прохладе низины заполняет мистически плотный туман. Дорога на Кавказ, вдохновлявшая и Пушкина, и Лермонтова, подходит к своему завершению. Современный поэт преодолет маршрут значительно быстрее, но впечатлений также будет достаточно. ●



АВТОР
ОЛЕГ БУРМИСТРОВ,
СТАРШИЙ СПЕЦИАЛИСТ ПО ТРАНСПОРТУ АО «КТК-Р»

ОСТОРОЖНОСТЬ 4 X 4

ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ ЧУВСТВОВАТЬ
СЕБЯ ЗА РУЛЕМ В БЕЗОПАСНОСТИ,
МАЛО ПРИСТЕГИВАТЬСЯ РЕМНЕМ
И МЕНЯТЬ ПО СЕЗОНУ РЕЗИНУ.
ЕСТЬ ЕЩЕ РЯД НЮАНСОВ, КОТОРЫЕ
ВАЖНО УЧИТЫВАТЬ

АРАМИС: ОБЫВАТЕЛЬ-МЕЛАНХОЛИК

Психотип составляет примерно 70–75% от общего контингента автомобилистов всех возрастов. Образ Арамиса уместен, поскольку именно он постоянно теряет компрометирующие платки, отличался задумчивостью и мечтал о са-не священника, дабы отрешиться от мирской суеты.

Привыкший откладывать дела на завтра, а лучше и совсем их избегать, консерватор Арамис не любит и не умеет принимать решения, легко поддается влиянию «авторитетов» и СМИ. Отношение к автомобилю: склонность к «очеловечиванию». Машину Арамис украшает аксессуарами или игрушками, под-сознательно совершая своего рода жертвоприношение. Автомобиль обычно чист, но не всегда полностью исправен: не горит какая-либо лампочка, потертости на кузове и дисках. Техническое устройство автомобиля, как и ПДД, Арамис знает весьма поверхностно. Характерный маркер психотипа — кроссовер с грязным задним стеклом, поскольку владелец забыл залить омыватель.

Манера управления — опасно невнимательная. На перекрестках от Арамиса можно ждать сюрпризов: внезапных поворотов из среднего ряда без включения сигналов, не соотносит свою скорость с потоком, внезапно тормозит без видимых причин.

На месте аварии чувствует себя неуверенно, легко может съехать в агрессию или истерику. Лучший способ быстро и конструктивно разрешить ситуацию — вызвать ГАИ.



<https://europe.nissannews.com>

АТОС: ПЕДАНТ-ФЛЕГМАТИК

Психотип составляет примерно 7–10% автомобилистов, преимущественно это люди старше 35 лет. Хладнокровен, обстоятелен, немногословен, предусмотрителен, рассудителен, занудлив.

Начинает разбираться в автомобиле еще до его приобретения, а после покупки внимательно изучает руководство по эксплуатации. Не последнее место в выборе имеет принцип «не выделяться». Серьезно относится к техобслуживанию, стремится контролировать работу специалистов в ремзоне. Тщательно боится все риски в «проверенной» компании. Автомобиль Атоса не только всегда технически исправен, но и всегда чист.

Манера вождения аккуратная, размеренная, безопасная. Атос соблюдает правила, но соотносит их требования с дорожной обстановкой. Не создает проблем другим участникам движения, но рассматривает их как потенциальный источник опасности. Соблюдает дистанцию, заранее включает перед перестроением указатель поворота. Скорее воздержится от маневра, чем совершит его, не будучи до конца уверенным. За рулем предельно собран, отчего сравнительно быстро устает. Здесь скрывается единственный фактор риска: заснувшие за рулем — как правило, Атосы.

Маркер психотипа: ухоженный седан с лопатой, фонарем и зимней курткой в багажнике. В ДТП попадает редко, поскольку привык постоянно просчитывать ситуацию. Контраварийными приемами не владеет, хотя теоретически с ними знаком. На месте аварии ведет себя спокойно, как правило, сам вызывает ГАИ и четко аргументирует инспектору свою позицию, следуя букве закона.



<https://media.mercedes-benz.ru>

Д'АРТАНЬЯН: САМУРАЙ-ХОЛЕРИК

Составляет 8–10% водителей всех возрастов. Решительный, ответственный и обуреваемый жадой деятельности. Не привык сомневаться в своих поступках, поскольку «любой гасконец — с детства академик».

Д'Артаньян любит принимать решения (в том числе за других), плохо распоряжается собственным временем, так как всегда планирует больше дел, чем может осуществить. Не чужд благородных порывов.

Автомобиль рассматривает прежде всего как возможность максимально быстро попасть из точки А в точку Б. Поэтому предпочитает мощные моторы и динамичную спортивную манеру вождения. Маркер психотипа: давно немытое купе на модных дисках с низкопрофильной зимней резиной летом.

В техническом устройстве д'Артаньян разбирается хорошо, мелкий ремонт предпочитает делать самостоятельно, слесарей СТО неприятно удивляет компетенциями. При смене машины обычно пользуется услугой «трейд-ин», боится только ОСАГО.

Скорость автомобиля «гасконца» обычно превышает среднюю в потоке. Часто перестраивается, но безопасно, просчитывая дистанцию и включая поворотники. Самооценка завышена, от природы высокая скорость реакции не всегда выручает.

Д'Артаньян часто попадает в мелкие ДТП, при этом ведет себя дружелюбно, пытается «договориться без ГАИ». Ему проще отдать деньги, даже если не виноват. Если повреждения незначительны, может отпустить виновника с миром. Хотя и всегда спешит, может тормознуть, чтобы помочь стоящему на обочине автомобилю с аварийкой.



<https://press.bmwgroup.com>

ПОРТОС: АРИСТОКРАТ-САНГВИНИК

Психотип составляет примерно 10–12% от общего числа автомобилистов. Преобладающий возраст — до 35 лет. Портос любит эпатировать, летом носит плащ, чтобы скрыть часть перевязи, не покрытую золотом. Артистичен, эгоцентричен, но в целом доброжелателен, хотя склонен к самоутверждению за счет «слабого».

Автомобиль Портос выбирает так, чтобы всегда выделяться в потоке. Как правило, это большой внедорожник или пикап. Маркер психотипа — более дешевый неполный привод, который выдает себя зимой и на бездорожье.

Манера езды агрессивная, опасная и беззаботная. При перестроении поворотники не включаются принципиально. «Аристократ» любит мигать фарами, чтобы уступили дорогу, и подрезать, пытаясь вклинить с соседнего ряда или обочины. Если Портоса не пускают, он упорно продолжает осуществление несбывшегося, забывая о правилах и приличиях. Аварийность ситуации катализируется наличием пассажиров, особенно противоположного пола.

На месте аварии Портос ведет себя агрессивно, козыряет связями, запугивает, рукоприкладствует. Изворотлив, но сравнительно быстро сдувается. Лучший способ разрешения ситуации — вызвать ГАИ, закрыться в машине, в переговоры не вступать.

Четыре «мушкетера» далеко не единственное исследование психологии автомобилистов. МАДИ, к примеру, насчитывает не менее 18 подобных психотипов. Однако для общего понимания внешних рисков безопасности за рулем достаточно и этих ярких образов. Как и для самоидентификации.



<https://media.gm.com>

● **СРЕДНЕЕ ЗНАЧЕНИЕ ЧЕЛОВЕЧЕСКОЙ РЕАКЦИИ НА ОПАСНОСТЬ — 0,75–1,5 СЕК.**

● **НА СКОРОСТИ 80 КМ/Ч ДИСТАНЦИЯ РЕАГИРОВАНИЯ — 25 М ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ (СУХОЙ АСФАЛЬТ) — 42 М ИТОГО — 67 М**

● **НА СКОРОСТИ 110 КМ/Ч ДИСТАНЦИЯ РЕАГИРОВАНИЯ — 35 М ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ (СУХОЙ АСФАЛЬТ) — 68 М ИТОГО — 102 М**

● **РАЗНИЦА МЕЖДУ СКОРОСТЯМИ 105 И 130 КМ/Ч НА ДИСТАНЦИИ 80 М СОСТАВЛЯЕТ 9 МИНУТ**



АВТОР
ЕЛЕНА ЕВСТИФЕЕВА,
СПЕЦИАЛИСТ ПО ОБРАБОТКЕ ДАННЫХ И ЭЛЕКТРОННОМУ
ДОКУМЕНТООБОРОТУ АО «КТК-Р»

ТЕЛОСТРОИТЕЛЬ

В НОЯБРЕ 2020 ГОДА СТАРШИЙ КООРДИНАТОР ПО ТРАНСПОРТУ ПУУМ АО «КТК-Р» ОЛЕГ КАРДАШ НАЧАЛ ФИТНЕС-КУРС С ЦЕЛЮ УЛУЧШИТЬ ФИЗИЧЕСКУЮ ФОРМУ. РЕЗУЛЬТАТЫ, ДОСТИГНУТЫЕ БУКВАЛЬНО ЗА ПОЛГОДА, НЕ ПОЗВОЛИЛИ «ПАНОРАМЕ КТК», ЧТО НАЗЫВАЕТСЯ, ПРОЙТИ МИМО. «ЧТО Ж, ЕЛЕНА, ВЫ ОЛЕГА КОНСУЛЬТИРОВАЛИ — ВАМ И ИНТЕРВЬЮ У НЕГО БРАТЬ», — СКАЗАЛИ МНЕ В РЕДАКЦИИ

Олег, что сподвигло Вас заняться собой? Вы очень сильно преобразились за последние полгода, это многие коллеги отмечают.

Излишний вес, который мне мешал в жизни. За время пандемии я «добрал» порядка 10 кг и стал весить уже под центнер. Ощущения не слишком комфортные, да и супруга нет-нет да и подтрунивала. Но основной мотивацией, конечно, было связанное с лишним весом плохое самочувствие, тяжелое дыхание, одышка.

Как у Вас складывались отношения со спортом раньше?

Спортом увлекался, но преимущественно в школе: самбо, футбол. Когда служил в армии, там была стандартная штатная физподготовка. Также было и на первом после армии месте службы — в органах внутренних дел.

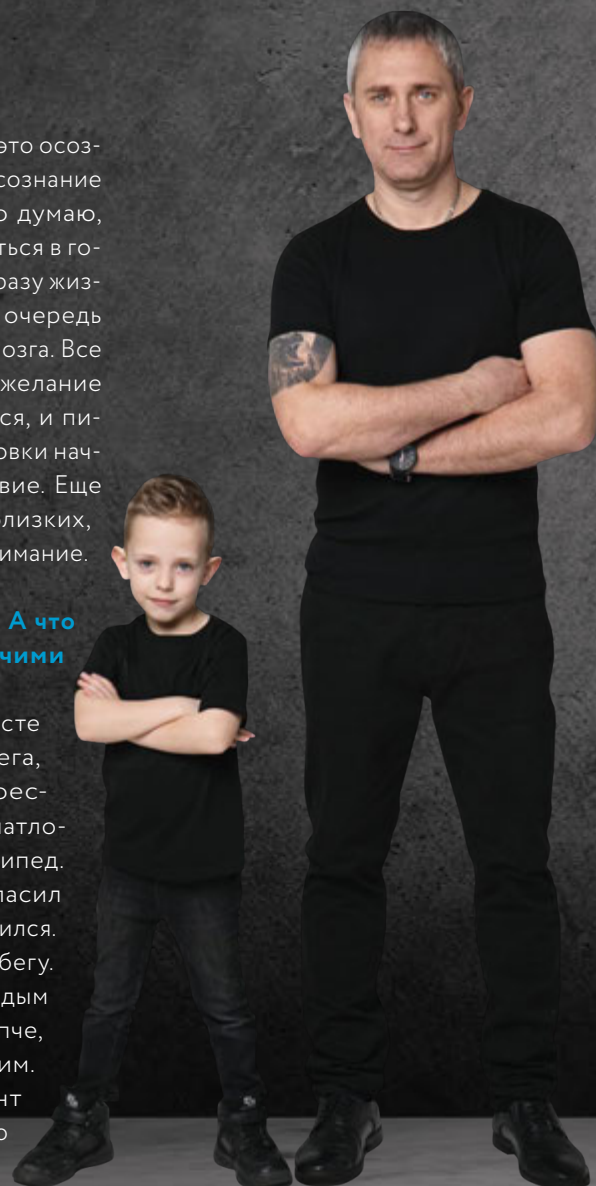
С чего начался Ваш путь к здоровому образу жизни?

В первую очередь необходимо было прийти к некоему осознанию и реально понять, что это нужно тебе — не жене, не тренеру,

а именно тебе самому. Как это осознать? Не знаю, у всех это осознание приходит по-разному, но думаю, что-то должно переключиться в голове. Путь к здоровому образу жизни нужно начать в первую очередь с осознания и включения мозга. Все остальное приложится: и желание появится, и время найдется, и питание наладится, и тренировки начнут приносить удовольствие. Еще очень важна поддержка близких, ну или как минимум их понимание.

Это что касается головы. А что с руками, ногами и прочими мышцами?

Еще на предыдущем месте работы у меня был коллега, который довольно профессионально занимался триатлоном: бег, плавание, велосипед. Как-то раз он меня пригласил побегать вместе, и я согласился. Так началась моя любовь к бегу. Я бегал, становился с каждым месяцем выносливее, крепче, но вес оставался прежним. О питании на тот момент я не думал и не знал, что оно оказывает такое сильное



влияние на наш организм. Мне казалось, что ем я не так уж и много, а вот бегаю много, но что-то все равно шло не так. Жена недоумевала: я бегаю, хожу в походы, совершаю пешие прогулки в горы в Краснодарском крае (Новороссийск, Кабардинка, Геленджик), а результат незаметен, вес не уменьшается. И я пришел к выводу: у меня есть проблема, которую надо решать.

В первую очередь решил заняться питанием и проверить на деле, работает это или нет. Конечно, в интернете сейчас об этом информации много: и на YouTube, и на тематических форумах. Но лично для меня отправной точкой стала ваша консультация. (Напоминаем: Елена Евстифеева в свободное от работы время оказывает коллегам консультационную поддержку как сертифицированный тренер по бодибилдингу и фитнесу Ассоциации профессионалов фитнеса (FPA), член организации EHFA (European Health & Fitness Association) и сертифицированный инструктор Life Fitness Academy. — Прим. ред.)

«Стартовый» совет заказывать еду с четко просчитанным калоражем я выполнил, выбрав доставку Level Kitchen. Я работаю в московском

ПУТЬ К ЗДОРОВОМУ ОБРАЗУ ЖИЗНИ НУЖНО НАЧАТЬ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ С ОСОЗНАНИЯ И ВКЛЮЧЕНИЯ МОЗГА

офисе, а семья живет в Новороссийске, поэтому готовить себе блюда фитнес-меню нет возможности. За первый месяц питания от Level Kitchen, совмещая его совместно с кардиотренировками (бег), я похудел на 7 кг. Важно было понять принцип, и дальше я стал рассчитывать, сколько еды необходимо для поддержания нужной физической формы. Это означало есть в меру и выходить из-за стола с легким чувством голода. Поначалу чувствовал себя не слишком комфортно, но потом привык.

Есть такое мнение, что алкоголь тормозит тренировочный процесс. Ваша оценка?

Не могу сказать, что алкоголь до нынешнего фитнес-курса занимал сколь-нибудь значимое место в моей жизни. Максимум дважды в месяц, чисто символически с друзьями или в семейном кругу.

В начале тренировок я полностью исключил алкоголь на три месяца ради эксперимента. Занимался спортом, правильно питался, но лично для себя особой разницы я не заметил. Поэтому снял запрет и иногда позволяю себе немного алкоголя в хорошей компании.

Почему так вреден алкоголь по сути? Потому что при его употреблении мы теряем контроль и не замечаем, как переедаем. Поэтому я руководствуюсь принципом: если было застолье с алкоголем, то в последующие дни нужно больше тренироваться и постараться следить за питанием.

Как часто Вы тренируетесь?

Сейчас два-три раза в неделю, это бег от 5 до 10 км. Еще подключил 5-10-минутные практически ежедневные тренировки дома по телефонному приложению: приседания, отжимания, пресс, все без



mgfoto/Shutterstock/FOTODOM

отягощений. Плюс к этому два-три раза в месяц хожу в бассейн благодаря нашей компании, которая дает такую отличную возможность, компенсируя членство в фитнес-клубе.

А бывает такое: «устал, не хочу больше»?

Ну бывает иногда по выходным. В такие дни могу сделать перерыв в тренировках, дать себе вволю отдохнуть. Но, как правило, отдых этот весьма активен: прогулки в городских парках или подмосковных лесах. А потом наступает завтра и тренировки возобновляются. Такой образ жизни, к счастью или к сожалению, уже вошел в привычку. Даже если вчера я пропустил занятие, завтра обязательно наверстаю упущенное и добавлю к тренировке лишние 5–10 минут.

Как к Вашему «спортивному поведению» относятся супруга, дети? Поддерживают? Смотивировали ли Вы их заняться спортом вместе с вами? И смотивировали ли вы своим «преображением» знакомых, друзей, коллег?

Домашние морально поддерживают. Дети к спорту пока не приобщились, еще маленькие. Но они, все четверо, очень любят вылазки на природу, пешие прогулки,

мини-походы. Жена тоже старается следить за собой, насколько ей позволяют семейные заботы.

Могу сказать, что смотивировал довольно многих своих друзей и товарищей, в том числе и своими отчетами о пробежках по понедельникам с хештегом #никогда-непропускай-понедельник в одной из соцсетей. На сегодняшний день не все мои сверстники и даже те из знакомых, кто помладше, могут похвастаться пробежкой 10–15 км или лесным походом с рюкзаком весом 25–30 кг.

Планируете ли участвовать в каких-либо соревнованиях?

Нет, не планировал, но, если предложат, скорее всего, не откажусь. Попробую бросить очередной вызов себе и возможностям организма.

Лично мне для поддержания хорошей физической формы уже достаточно того, что я сделал. Сейчас мой вес 85 кг, и я чувствую себя превосходно. Считаю, что в данной ситуации главное — это стабильность, как показывают и моя практика, и жизненный опыт других ре-

КАК ПРАВИЛО, МОЙ ОТДЫХ ВЕСЬМА АКТИВЕН: ПРОГУЛКИ В ГОРОДСКИХ ПАРКАХ ИЛИ ПОДМОСКОВНЫХ ЛЕСАХ

Принимаете ли Вы спортивное питание? Если да, то какое?

Принимаю протеин, но очень редко, обычно после пробежки. У меня нет цели «раскачаться», поэтому просто пью протеин как замену пищи, не более. И еще перед пробежкой за 30 минут до начала принимаю L-карнитин, если маршрут превышает 5 км.

бят. На предыдущем месте работы у нас была спартакиада, и я в ней участвовал. Там была целая программа «Здоровая семья», когда сотрудники соревнуются семьями. Было бы здорово и в нашей компании создать что-то подобное, например, спартакиаду, посвященную Дню Победы, 23 Февраля, очередной юбилейной дате. ●



КТК-Р, МОСКОВСКИЙ ОФИС

115093, Россия, г. Москва, ул. Павловская, д. 7, стр. 1
 тел.: +7 (495) 966-50-00
 факс: +7 (495) 966-52-22
 e-mail: Moscow.reception@cpccpipe.ru

КТК-Р, ЗАПАДНЫЙ РЕГИОН

350000, Россия, г. Краснодар, ул. Буденного, д. 117/2
 тел.: +7 (861) 216-60-00
 факс: +7 (861) 216-60-90
 e-mail: Krasnodar.reception@cpccpipe.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@cpccpipe.ru

КТК-Р, НОВОРОССИЙСК

353900, Россия, Краснодарский край, г. Новороссийск, ул. Видова, д. 1а
 тел.: +7 (8617) 29-43-00
 факс: +7 (8617) 29-40-09
 e-mail: Novorossiysk.reception@cpccpipe.ru

КТК-Р, СТАВРОПОЛЬСКИЙ КРАЙ

355000, Россия, г. Ставрополь, ул. Рылеева, д. 7, офис 208
 тел.: +7 (861) 216-60-00
 e-mail: Krasnodar.reception@cpccpipe.ru

КТК-К, ВОСТОЧНЫЙ РЕГИОН

060097, Казахстан, г. Атырау, пр-т Абилкайыр Хана, 92в, БЦ «Гранд Азия»
 тел.: +7 (7122) 76-15-00, 76-15-99
 e-mail: Atyrau.reception@cpccpipe.ru

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК-Р

353900, Россия, Краснодарский край, г. Новороссийск, территория Приморский округ, Морской терминал
 тел.: +7 (8617) 29-40-00
 факс: +7 (8617) 29-40-09
 e-mail: MarineTerminal.reception@cpccpipe.ru

КТК-Р, ЦЕНТРАЛЬНЫЙ РЕГИОН

414040, Россия, г. Астрахань, ул. Куйбышева, д. 62
 тел.: +7 (8512) 31-14-00, 31-14-99
 факс: +7 (8512) 31-14-91
 e-mail: Astrakhan.reception@cpccpipe.ru

КТК-К, НУР-СУЛТАН

010000, Казахстан, г. Нур-Султан, ул. Кунаева, д. 2, 10-й этаж
 тел.: +7 (7172) 79-17-00
 факс: +7 (7122) 76-15-91
 e-mail: Astana.reception@cpccpipe.ru

ПАНОРАМА
 газетного территориального сотрудничества

Корпоративное издание «ПАНОРАМА КТК». №2 (37) май 2022 года. Номер подготовлен пресс-службой КТК.
 Редактор: Дмитрий Константинов. E-mail: Dmitry.Konstantinov@cpccpipe.ru; Pavel.Kretov@cpccpipe.ru.
 Тел.: +7 (495) 966-50-00 (доб. 5323, 5220).

Издатель: ООО «Медиа-Сервис». 111116, г. Москва, ул. Энгельсическая, д. 16, корп. 2, эт. 1, пом. 67, комн. 1. www.vashagazeta.com.
 Тел.: +7 (495) 988-18-06. E-mail: ask@vashagazeta.com. Генеральный директор: Владимир Змеющенко. Ответственный редактор: Вилорика Иванова. Редактор проекта: Ксения Пискарева. Арт-директор: Татьяна Калинина. Дизайнеры: Татьяна Калинина, Оксана Тумасова, Гульнара Аглымутдинова. Директор по производству: Олег Мерочкин. Фотографии: пресс-служба КТК, БУ РК «Национальный музей Республики Калмыкия им. Н. Н. Пальмова», ТАСС, ak-g-images/East News, Shutterstock/FOTODOM, Wikimedia Commons.
 Отпечатано в типографии «Печатных дел мастер»: г. Москва, ул. Авиамоторная, д. 12.
 Любое использование материалов без согласия редакции запрещено.

ню people



КАСПИЙСКИЙ ТРУБОПРОВОДНЫЙ
КОНСОРЦИУМ:

**МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ПРОЕКТ,
ПРОВЕРЕННЫЙ ВРЕМЕНЕМ**



Каспийский Трубопроводный Консорциум
Caspian Pipeline Consortium
Каспий Құбыр Консорциумы

