

ПАНОРАМА

КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА



Каспийский Трубопроводный Консорциум
Caspian Pipeline Consortium
Каспий Құбыр Консорциумы

КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ
№2 (33) май 2021



ТЕМА НОМЕРА

НАУЧНЫЙ ПОДХОД ВО ВСЕХ СФЕРАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ
ЗАСТУПИЛИ
НА ВАХТУ

БЕЗОПАСНОСТЬ
СИСТЕМЫ СРАБОТАЛИ
В КОМПЛЕКСЕ

ПРОФЕССИОНАЛЫ
НА РАБОТУ
СО ВКУСОМ

ОБРАЗ ЖИЗНИ
ДОБРЫХ ДЕЛ
МАСТЕР



16

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

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

ЭКСПЛУАТАЦИЯ

- 2** ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА РАБОТЫ
КОЛЛЕКТИВА
- 6** ВСЕ НЮАНСЫ УЧТЕНЫ
- 8** ПИК БУДЕТ ЛЕТОМ
- 10** НА ВЫСОКОМ
СОВРЕМЕННОМ УРОВНЕ
- 13** МАКСИМАЛЬНАЯ
КООРДИНАЦИЯ
- 16** ЗАСТУПИЛИ НА ВАХТУ

ОРГАНИЗАЦИЯ ТРУДА

- 20** НОВЫЙ ШАГ
К ОПТИМИЗАЦИИ

БЕЗОПАСНОСТЬ

- 24** СИСТЕМЫ СРАБОТАЛИ
В КОМПЛЕКСЕ

ЮБИЛЕЙ

- 28** ИВАН ШАРАЙ:
«И ДЛЯ СТРАНЫ В ЦЕЛОМ»

- 30** АКСАКАЛ ИЗ АТЫРАУ

НАГРАЖДЕНИЕ

- 32** САМОЕ ЛУЧШЕЕ
ВИДЕО



24



ПРОФЕССИОНАЛЫ

- 34** НА РАБОТУ СО ВКУСОМ

БЛАГОДАРЯ КТК

- 38** «ОСТРОВ» ЛЮБВИ
И ЗАБОТЫ
- 40** ДЛЯ ТВОРЧЕСКОЙ
МОЛОДЕЖИ
НОВОРОССИЙСКА



45

СКВОЗЬ ПРИЗМУ ИСТОРИИ

- 42** «УРАН» ПОЧТИ НЕ ВИДЕН
- 45** В МОНРЕАЛЬ ЧЕРЕЗ
ПОРТЛЕНД

ХОББИ

- 48** ЧЕМОДАННОЕ
НАСТРОЕНИЕ

ОБРАЗ ЖИЗНИ

- 52** ДОБРЫХ ДЕЛ МАСТЕР

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Год назад, примерно в это время мы были поставлены перед масштабными вызовами, обусловленными вспышкой коронавируса, и необходимостью оперативно приспособить деятельность компании к абсолютно новым, нестандартным обстоятельствам. Мы вместе с вами осваивали удаленные технологии, принимали меры по предотвращению распространения вируса, учились вести работу в жестких эпидемиологических условиях. Сегодня мы можем с уверенностью сказать, что многонациональная команда профессионалов Консорциума приобрела ценный и полезный опыт работы в особых условиях, проявила себя как слаженный коллектив единомышленников, успешно выполняющий ключевые показатели эффективности при строгом соблюдении всех необходимых мер безопасности.

Продолжаются в штатном режиме отгрузки на Морском терминале, спецтехника бурит землю под сваи фундаментов новых объектов, возводимых в рамках Программы устранения узких мест. С открытием третьего блока СИКН в составе Береговых сооружений нефть на танкеры смогут отгружать все три ВПУ одновременно, что существенно повысит пропускную способность терминала. С реализацией ПУУМ мы уже через два года будем способны выйти на 80 млн тонн прокачки и отгрузки.

Заполнение трубопроводной системы зависит от грузоотправителей, а они, согласно результатам недавнего анкетирования, в рамках аудита Системы менеджмента качества (ISO 9001), подтвердили 100-процентную удовлетворенность работой нашей компании.

2021 год в России объявлен Годом науки и технологий. Наш вклад в эту инициативу федерального масштаба — переход к новому этапу цифровой трансформации Консорциума, объединение работы информационно-аналитических систем в рамках создаваемой корпоративной цифровой экосреды. Хотел бы отметить, что мы применяем научный подход не только в производстве, но также в природоохранной и благотворительной деятельности. Исследования профильных НИИ ложатся в основу наших программ по поддержке и росту популяций осетров, сайгаков и оленей. Подшефные школы, детские сады, культурно-образовательные центры оснащаются самым современным мультимедийным оборудованием. Забота о подрастающем поколении, его развитию — главный вектор большинства наших социальных проектов, включая стартовавший в марте фестиваль-конкурс «КТК — талантливым детям 2021».



День Победы, отмечаемый в мае — тоже наш день, поскольку фактически каждая семья сотрудников КТК от Тенгиза до Новороссийска хранит память о Великой Отечественной войне, подвигах отцов, дедов и прадедов. На маршруте нефтепровода КТК можно встретить немало памятников жестоким боям за Сталинград, Кавказ, Малую Землю. В исторических военных хрониках подчеркивается значение Атырау и Астрахани в топливном обеспечении Победы. Мы бережно храним эту память и передаем ее из поколения в поколение.

Основной показатель как надежности нашей трубопроводной системы, так и выполнения обязательств перед грузоотправителями — ежегодно обновляемый коэффициент эксплуатации нефтепровода. Сегодня он составляет 98%. А это значит, что мы неуклонно стабильно движемся вперед, к новым совместным успехам.

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА
Н.Н. ГОРБУНОВ



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ВЫСОКАЯ ОЦЕНКА РАБОТЫ КОЛЛЕКТИВА

В КОНЦЕ МАРТА В МОСКВЕ СОСТОЯЛОСЬ СОВЕЩАНИЕ РУКОВОДСТВА КТК ПО ИТОГАМ ПРОИЗВОДСТВЕННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ КОНСОРЦИУМА В 2020 ГОДУ. ТРАДИЦИОННО НА ЭТОМ СОБРАНИИ МЕНЕДЖЕРЫ КОМПАНИИ ПОДРОБНО РАССМАТРИВАЮТ ДОСТИГНУТЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ И ВЫЯВЛЯЮТ ПРОБЛЕМЫ, ТРЕБУЮЩИЕ КОМПЛЕКСНЫХ РЕШЕНИЙ

Главный вектор совещанию задал генеральный директор КТК Николай Горбань. — Мы должны выслушать друг друга, понять, чего достигли в течение года, что у нас получилось, а что — нет, — отметил

руководитель Консорциума и передал слово первому выступающему. Менеджер по производственной медицине Александр Авдохин представил статистические данные и подробный анализ предпринимаемых КТК профилактических

мероприятий в условиях пандемии COVID-19. Цифры показывают: своевременные меры — прежде всего удаленный режим работы, обсервация и ограничение командировок — позволили успешно минимизировать уровень заболеваемости



НИКОЛАЙ
ГОРБАНЬ

среди персонала. На защиту здоровья сотрудников КТК направил значительные ресурсы, в том числе финансовые. Только на регулярное проведение тестирования среди работников компании в 2020 году было выделено свыше 68 млн руб. (около 900 тыс. долл. США).

В ходе совещания были заслушаны доклады региональных менеджеров. Руководитель Восточного региона КТК Мухит Маженов сообщил о том, что в связи с решениями ОПЕК+ транспортировка нефти на казахстанском участке составила 51,76 млн тонн нефти — это почти на 7% ниже показателей 2019 года. Коллектив региона отработал около 26 млн человеко-часов без



АЛЕКСАНДР
АВДОХИН



травм и происшествий, корпоративный транспорт преодолел почти 19 млн км без регистрируемых ДТП. В период с апреля по август проведение учебно-тренировочных и пожарно-тактических занятий в Восточном регионе в связи с пандемией приостанавливалось, поэтому из 384 подобных мероприятий состоялись только 214.

Мухит Маженов отметил, что в рамках пилотного проекта Комплексного бизнес-планирования (КБП) в 2020 году была создана интегрированная программа производственных мероприятий на трехлетний период с четко обозначенными этапами реализации. Среди преимуществ КБП — повышенная точность планирования для формирования бюджета компании.

РЕКОНСТРУКЦИЯ ШИРОКИМ ФРОНТОМ

Руководитель Центрального региона КТК Иван Шарай сообщил, что через зону ответственности подразделения перекачано 57,1 млн тонн

нефти вместе с нефтью, принятой на НПС «Комсомольская». Коллектив отработал 9,8 млн человеко-часов без травм, происшествий и ДТП. Все сотрудники аттестованы в области охраны труда, промышленной и пожарной безопасности. В июле и сентябре 2020 года Центральный регион успешно прошел



МУХИТ
МАЖЕНОВ



СЕРГЕЙ
ПОТЯСОВ

внутренний и внешний аудит Системы менеджмента качества ISO 9001:2015.

В 2020 году на участке нефтепровода Центрального региона было устранено 20 дефектов, в 19 случаях применялся метод установки ремонтных конструкций. Для сравнения: в 2021 году планируется установить 17 ремонтных конструкций для дефектов, имеющих сроки устранения в 2021–2025 годах.

Региональный менеджер Западного региона КТК Сергей Потрясов доложил, что при отсутствии травм и происшествий подразделение отработало более 26 млн человеко-часов, а автотранспорт прошел 59,5 млн км без регистрируемых ДТП. Перекачка по нефтепроводу, с учетом объемов нефти, принятых на НПС «Кропоткинская», составила 59,1 млн тонн. За год в Западном регионе были реализованы проекты по реконструкции коллекторов подпорной насосной на НПС «Кропоткинская». Также был осуществлен монтаж площадок обслуживания на магистральных насосных агрегатах НПС-4, 5, 7, 8 и на газотурбинных установках НПС «Кропоткинская». На НПС-4, 5, 7, 8 были установлены дополнительные системы кондиционирования зданий закрытых распределительных устройств, на НПС-4 выполнены наливные полы в насосной станции пожаротушения.

Для организации технического обслуживания объектов нефтепровода подрядным организациям было



ИВАН
ШАРАЙ

выдано 9,4 тыс. наряд-заказов, 70% из них составили плановые ТО. В 2020 году в Западном регионе проведено 365 учебно-тренировочных занятий с персоналом пожарных расчетов и членами ДПД, а также пожарно-тактические учения на НПС-4 и НПС-7. Состоялись и учения по ликвидации аварийных разливов нефти: в Краснодарском крае на месте пересечения нефтепровода с рекой Баканкой, в Ставропольском крае — с рекой Калаус.

Блок докладов региональных менеджеров завершил выступление руководителя Морского терминала Алексея Пелипенко. Общее количество отработанных без травм и происшествий человеко-часов на МТ



АЛЕКСЕЙ
ПЕЛИПЕНКО

превысило 7 млн, и 28 млн км составил пробег автотранспорта без регистрируемых ДТП. В 2020 году на эти показатели пришлось 3,4 млн человеко-часов и 4,2 млн км соответственно. На терминале за прошлый год было отгружено 59 млн тонн нефти, которую приняли 572 танкера. 394 из этих судов относились к типу Aframax и 178 — к типу Suezmax.

В 2020 году для технического обслуживания производственных объектов Морского терминала подрядчиком было выдано почти 3,5 тыс. наряд-заказов, 91% из них пришелся на плановые ТО. В прошлом году коллектив успешно прошел ресертификационный аудит международной системы менеджмента охраны здоровья и обеспечения безопасности труда и перешел на новый стандарт ISO 45001:2018.

Генеральный менеджер по эксплуатации Владимир Шмаков подвел итоги производственной деятельности регионов в 2020 году. Важно отметить, что регионы КТК совокупно отработали 29 млн человеко-часов без несчастных случаев и 84 млн км без серьезных ДТП составил общий пробег автотранспорта.

Для оценки учитывались такие критерии, как соблюдение требований промышленной, пожарной и экологической безопасности,



ВЛАДИМИР
ШМАКОВ

охраны труда, показатели неисправностей (отказов) оборудования, функционирование системы менеджмента качества. При анализе в этом году не использовались данные выполнения разовых работ — такое исключение было сделано из-за пандемии. Победителем был признан Морской терминал — генеральный директор КТК Николай Горбань вручил Алексею Пелипенко почетную грамоту.

ОТГРУЗКА ОПЕРАТИВНОГО РЕАГИРОВАНИЯ

В числе других заслушанных участниками совещания выступлений были доклады о состоянии линейной части магистрального нефтепровода, об итогах работы Отдела охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды (ОТ, ПБ и ООС), о пожарной безопасности и об аварийном реагировании, о годовых показателях в области безопасности дорожного движения и другие.



СЕРИККАЛИ
МУРИНОВ

позволяет в оперативном порядке принимать решения о ранней постановке танкеров под погрузку с последующим дооформлением во время налива, о замене танкеров и переоформлении грузов в случаях опоздания судов или угрозы штормовой погоды и т.п., в итоге способствуя отгрузке максимально

МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ — ПОБЕДИТЕЛЬ ПРОИЗВОДСТВЕННОГО СОРЕВНОВАНИЯ РЕГИОНОВ КТК В 2020 ГОДУ

Генеральный менеджер по транспортировке нефти и коммерческим вопросам Сериккали Муринов напомнил, что количество отгруженной нефти за период 2001–2020 годов составило около 705 млн тонн и 6647 танкеров. Он отметил, что отдел транспортировки нефти и коммерции оперативно реагирует на все изменения фактической сдачи нефти грузоотправителями в систему КТК, на остановки перекачки нефти, на прогнозы по изменению метеословесий в акватории Морского терминала. Согласованность действий специалистов Консорциума с грузоотправителями, таможенными органами Российской Федерации, Морским департаментом АО «КТК-Р» и экспедиторами

возможных объемов углеводородного сырья через Морской терминал и улучшая ключевые показатели эффективности.

В 2020 году в рамках аудита исполнения стандарта ISO 9001 «Система менеджмента качества» было проведено ежегодное анкетирование «Анализ удовлетворенности грузоотправителей». Поставщики углеводородного сырья в трубопроводную систему КТК (на сегодняшний день это более 10 компаний) подтвердили 100-процентную удовлетворенность деятельностью Отдела транспортировки нефти и коммерции. И это также высокая оценка работы всего многонационального коллектива Консорциума! ●



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ВСЕ НЮАНСЫ УЧТЕНЫ

16 МАРТА 2021 ГОДА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ И ГЛАВА МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД НОВОРОССИЙСК» ИГОРЬ ДЯЧЕНКО ПОДПИСАЛИ СОГЛАШЕНИЕ О НАМЕРЕНИЯХ В СФЕРЕ ИНВЕСТИЦИЙ



В РАМКАХ ДОКУМЕНТА

Документ, разработанный в соответствии с действующим соглашением о сотрудничестве от 25 января 2017 года, регулирует реализацию инвестиционного проекта модернизации объектов Морского терминала АО «КТК-Р» в рамках Программы устранения узких мест (ПУУМ).

Мероприятия ПУУМ включают строительство новых узлов системы измерения количества и качества нефти (СИКН), узла регулирования давления (УРД), системы сброса давления (ССД), модернизацию существующих УРД. В 2021–2024 годах Консорциум вложит в реализацию ПУУМ на территории муниципального образования свыше 9,2 млрд руб.

В документе зафиксировано, что КТК будет привлекать к реализации инвестпроекта подрядные организации, в том числе зарегистрированные в Краснодарском крае. Подчеркнута приверженность Консорциума выполнению требований в области охраны окружающей среды, рационального использования и воспроизводства природных ресурсов.

ОПЫТ ПРОЕКТА РАСШИРЕНИЯ

На Морском терминале корреспондент «Панорамы КТК» беседует с начальником Штаба строительства ПУУМ Юрием Беловым (беседа состоялась в середине февраля, когда штаб активно комплектовался специалистами. — Прим. ред.).

— При приеме на работу отдаем предпочтение специалистам, прошедшим школу Проекта расширения. Они хорошо знают все процедуры, имеют опыт взаимодействия со строительным подрядчиком.

Приезжают со всей страны, даже с Дальнего Востока, — рассказывает Юрий Белов.

Сам Юрий, несколько лет трудившийся в Службе эксплуатации Морского терминала, тоже детально разбирается в производственных процессах нефтепроводчиков, и это важное подспорье при организации работы.

— Я знаю, где коллеги-эксплуатационники могут идти навстречу нам, строителям, а где никакие компромиссы невозможны, — отмечает

он. — Базируясь на недавнем опыте реализации Проекта расширения, мы коллективно детально изучили все нюансы проектных решений и строительно-монтажных операций, методы защиты существующих коммуникаций.

Совместно специалисты Службы эксплуатации, материально-технического обеспечения и ПУУМ решили задачу по размещению на территории МТ стартовой группы штаба, которая занялась проектной документацией и разработкой графиков. Идею использования сотрудниками ПУУМ городского офиса отклонили сразу: все решения должны приниматься на месте строительства, здесь же — место хранения всех необходимых документов. Поэтому рядом с административно-бытовым корпусом №2 и поблизости от основной площадки строительства оперативно развернули модульные помещения, несколько лет назад использовавшиеся подрядчиками на Проекте расширения Резервуарного парка. В 600 м от штаба находится и временный городок рабочих из компании ООО «Велесстрой».

ДЕЙСТВИЯ ТОЧЕЧНЫЕ

На основной площадке будет выполнено строительство трех новых узлов системы измерения количества и качества нефти (СИКН) и сопутствующих сооружений к ним. Для этого методично, вывозя по 12,5 тыс. м³ грунта в месяц, площадку понизят до уровня 39 м над поверхностью моря, что

на 9 м выше существующих Береговых сооружений.

— На этой полке будут размещены три системы подводящих трубопроводов. Входной коллектор станции редуцирования переделаем, врезав в него тройники, — показывает схему Юрий Белов.

Работа предстоит, как говорится, ювелирная. На действующем производственном объекте нельзя действовать классическими строительными методами — только точно, на небольших площадках, с максимальными мерами предосторожности, защищая подземные коммуникации бетонными плитами, выполняя шурфовку грунта.

Согласно коллективно разработанному специалистами Морского терминала и группой проектиро-

После завершения работ по СИКН около месяца при погрузке в танкеры будет проводиться пробная эксплуатация и калибровка нового оборудования. Все 12 линий СИКН (по четыре в каждом из трех узлов) проверят на минимальных, средних и максимальных режимах.

МАТЕМАТИЧЕСКОЕ МОДЕЛИРОВАНИЕ

На пике работ будет задействовано около 300 человек инженерно-технического, рабочего и вспомогательного персонала. К строительству привлекут порядка 70 единиц подрядной техники, включая уникальные 200-тонные краны.

В результате двух этапов реализации ПУУМ на Морском терминале начнут действовать три узла

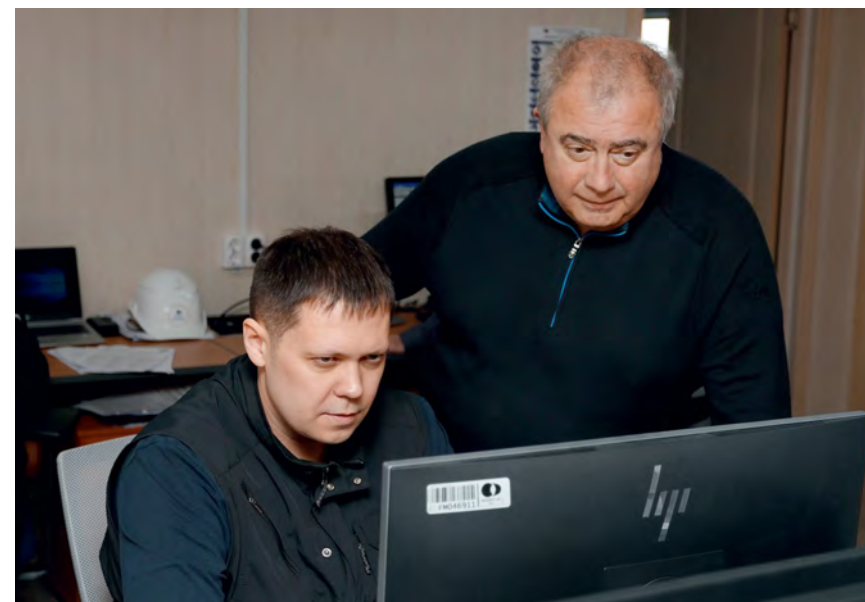
НА ПИКЕ РАБОТ НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ БУДЕТ ЗАДЕЙСТВОВАНО ОКОЛО 300 ЧЕЛОВЕК И ПОЧТИ 70 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ

вания московского офиса плану, в ограниченное время октябрьского останова нефтепровода подрядчики вырежут катушки на трубе диаметром 1420 мм с толщиной стенки 19 мм, установят крупногабаритные детали с фланцами, систему опор и т.д. Важно отметить: с добавленными тройниками система редуцирования сможет какое-то время работать как по новой, так и по старой схеме.

СИКН и две станции редуцирования. Последние подвергнутся глубокой модернизации: после смены запорной арматуры и регулирующих клапанов поменяется логика работы станций. Сейчас они регулируют давление после себя, а будут редуцировать до.

Математическое моделирование показало надежность этой схемы. При этом определенные технологические сложности пришлось решать группе проектирования и группе систем управления.

— На следующем этапе будет принято решение о необходимости строительства третьей станции редуцирования, — завершает рассказ Юрий Белов. — Тогда каждый узел учета получит по собственной станции и погрузка танкеров со всех трех выносных причальных устройств сможет происходить одновременно. Все возможности для ее подключения мы закладываем уже сейчас, чтобы потом это сделать с минимальными затратами. ●



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ПИК БУДЕТ ЛЕТОМ

ВСЕГО ТРИ ГОДА ПРОШЛО С ЗАВЕРШЕНИЯ ПРОЕКТА
РАСШИРЕНИЯ В ЦЕНТРАЛЬНОМ РЕГИОНЕ КТК.
И ВОТ КОЛЛЕКТИВ ЭТОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ УЖЕ
УЧАСТВУЕТ В РЕАЛИЗАЦИИ НОВОЙ ПРОГРАММЫ, КОТОРАЯ
ПОЗВОЛИТ СУЩЕСТВЕННО ПОВЫСИТЬ ПРОПУСКНУЮ
СПОСОБНОСТЬ УЧАСТКА

Одновременно с Программой устранения узких мест (ПУУМ) специалисты Центрального региона в этом году выполняют и внушительный объем текущей работы.

— Это диагностика технологических трубопроводов и подземных емкостей, — комментирует в астраханском офисе менеджер по эксплуатации и техническому обслуживанию

Центрального региона КТК Владимир Грошев. — Кроме этого, будет выполняться экспертиза промышленной безопасности на 20 площадках шаровых кранов линейной части.

Диагностика шаровых кранов требует значительных земляных работ. Также в течение года представители региона устранят на линейной части 21 дефект. Имеются в виду дефекты, устранение которых требует

снижения режимов перекачки или может проводиться лишь при плановых остановках. Отдельного упоминания заслуживает и запланированное на этот год завершение благоустройства вдольтрассового проезда с щебеночным покрытием между НПС-2 и НПС-3.

— Не затормозят ли эти планы ограничения, связанные с пандемией? Нет, не затормозят. Алгоритмы

взаимодействия четко отработаны еще в марте — апреле прошлого года как с постоянными подрядчиками, так и по разовым работам. Сегодня все НПС действуют со 100%-ным количеством персонала. Пока по 50% специалистов выходят в офис (разговор состоялся в январе 2021 года. — Прим. ред.), но, думаю, после проведения прививочной кампании и здесь ситуация вернется в привычное русло, — уверен Владимир Грошев.

ПУУМ также реализуется по плану: представители службы эксплуатации осуществляют проверку знаний работников подрядных организаций, оформляют разрешительные документы и содействуют работе строителей, которые с начала 2021 года приступили к обустройству временных зданий и сооружений и подготовке к началу строительно-монтажных работ.

Высоким уровнем взаимодействия со службой эксплуатации удовлетворен и начальник Штаба строительства Центрального региона ПУУМ Александр Полищук. Все необходимое содействие оказывается при организации работ, еженедельно проводятся совещания у регионального менеджера.

— Вместе с коллегами из службы эксплуатации мы разработали мероприятия по допуску подрядчиков на объекты с учетом

санитарных требований, — рассказывает Александр Полищук. — Совместно подготовлен фронт работ на время плановых остановок нефтепровода: расписаны по часам действия строительного подрядчика, подрядчика по ТО, персонала НПС и сотрудников Штаба строительства.

В 2021 году Штаб ПУУМ Центрального региона начинает работу на НПС «Астраханская», НПС «Комсомольская» и А-НПС-4А. На первой станции будет создана новая технологическая зона, включающая в себя магистральную насосную, технологические трубопроводы и сопутствующие сооружения: комплектную

ПИК РЕАЛИЗАЦИИ ПУУМ БУДЕТ ДОСТИГНУТ ВО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЕ ЛЕТА 2021 ГОДА

В Программу устранения узких мест КТК Александр пришел из «Транснефти», где почти 12 лет занимался строительством трубопроводной системы Восточная Сибирь — Тихий океан (ВСТО). С 2006 года он прокладывал линейную часть нефтепровода через тайгу и сопки, участвовал и руководил монтажом пяти нефтеперекачивающих станций, а также зданий районного нефтепроводного управления и базы производственного обслуживания. Позади такие точки географии, как Усть-Кут, Ангарск, Братск, Белогорск, Киренск. Столь же многоопытную команду Александр постарался собрать и в Штабе ПУУМ Центрального региона КТК.

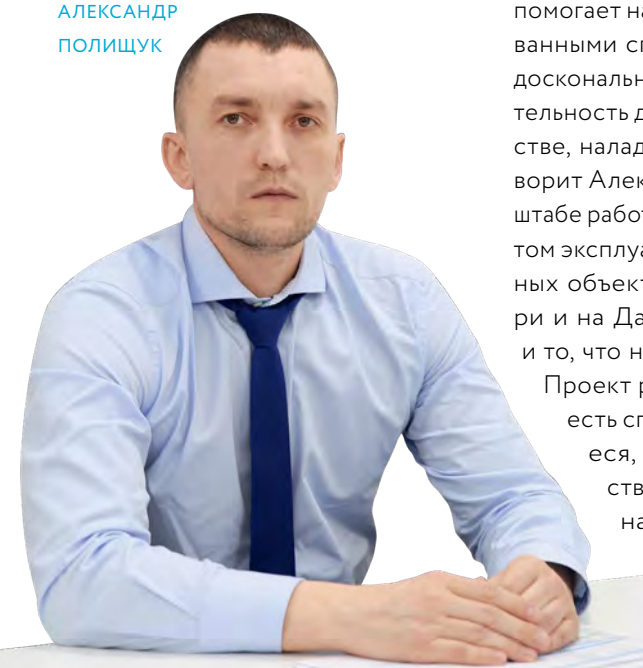
— Школа ВСТО действительно помогает нам высококвалифицированными специалистами, которые досконально знают всю последовательность действий при строительстве, наладке оборудования, — говорит Александр. — Также в нашем штабе работают сотрудники и с опытом эксплуатации нефтетранспортных объектов в Восточной Сибири и на Дальнем Востоке. Важно и то, что не так давно завершился Проект расширения КТК и у нас есть специалисты, занимавшиеся, например, строительством различных объектов на НПС «Астраханская» и НПС «Комсомольская».

трансформаторную подстанцию, площадки частотно-регулируемых приводов и фильтров-грязеуловителей. На НПС «Комсомольская» и АНПС-4А будет добавлено по пятой газотурбинной установке (ГТУ) с новыми магистральными насосными агрегатами (МНА) и будут смонтированы емкости системы сглаживания волн давления. Еще на трех нефтеперекачивающих станциях (НПС-2, НПС-3, АНПС-5А) в рамках Программы устранения узких мест будут установлены частотно-регулируемые преобразователи.

— Сегодня главный фокус внимания всего Штаба находится на магистральной насосной НПС «Астраханская», — уточняет детали Александр. — На эту станцию подрядчик зашел в феврале. В апреле мы начнем допуск строителей на НПС «Комсомольская» и АНПС-4А, где после «Астраханской» требуется выполнить наибольший объем работ. Так, на НПС «Комсомольская» в зону застройки проектируемой пятой ГТУ и МНА попадает часть существующих сооружений, и их демонтаж мы осуществим в мае 2021 года.

Согласно планам Штаба ПУУМ Центрального региона КТК, пик реализации Программы устранения узких мест будет достигнут уже во второй половине лета 2021 года. В этот момент на объектах будет задействовано около 250 строителей.

АЛЕКСАНДР
ПОЛИЩУК



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

НА ВЫСОКОМ СОВРЕМЕННОМ УРОВНЕ

ПЯТЬ ЛЕТ НАЗАД НА МОРСКОМ ТЕРМИНАЛЕ КТК ЗАВЕРШИЛИСЬ ТАКИЕ ВАЖНЫЕ РАБОТЫ ПРОЕКТА РАСШИРЕНИЯ, КАК СТРОИТЕЛЬСТВО РЕЗЕРВУАРОВ-СТОТЫСЯЧНИКОВ И РЕКОНСТРУКЦИЯ ГЛАВНОГО ЦЕНТРА УПРАВЛЕНИЯ. ПОСТУПАТЕЛЬНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ И РАЗВИТИЕ САМОГО КРУПНОГО ПРОИЗВОДСТВЕННОГО ОБЪЕКТА КОНСОРЦИУМА ПРОДОЛЖАЕТСЯ И СЕГОДНЯ

3 а полтора десятилетия в КТК начальнику Службы капитального строительства и ремонтов Морского терминала Александру Немкову довелось поработать и в службе материально-технического обеспечения,

и на сооружении новых объектов. На Проекте расширения он возглавлял штабы строительства НПС, возводившихся в Астраханской области.

— Морской терминал КТК — как самый насыщенный по строительным

проектам, так и самый технологически сложный, его нельзя даже сравнить с линейными объектами, — говорит Александр Немков. — И работа у нашей службы, по-моему, тоже самая интересная: она связана со всеми аспектами

транспортировки и перевалки нефти. Чем бы мы ни занимались, каждый новый выполненный проект повышает надежность и безопасность эксплуатации трубопроводной системы. Это одновременно и познавательный, и благодарный труд: мы постоянно учимся и нарабатываем опыт, а специалисты, на чьих участках работы ты что-то модернизировал, развил и усовершенствовал, никогда не забывают сказать спасибо.

Свой рассказ о проектах капитального строительства на Морском терминале Александр Немков начал с Резервуарного парка. Из десяти расположенных здесь резервуаров РВСПК-100000 четыре относятся к первоначальному проекту строительства и надежно эксплуатируются вот уже 20 лет. В 2017–2018 годах на них реконструировали затворы плавающих крыш и установили подключенную к SCADA систему миксеров для размыва отложений парафина. В 2021 году аналогичная работа по реконструкции системы размыва и зачистки РВСПК будет проведена и на новых резервуарах, построенных уже по Проекту расширения в 2015–2016 годах.

АЛЕКСАНДР НЕМКОВ



Также крупным проектом в Резервуарном парке была реконструкция пруда противопожарного запаса воды. В 2018 году пруд объемом 35 тыс. м³ перевооружили

к аккумулирующим прудам очистных сооружений РП.

— Это был непростой проект, — комментирует Александр Немков. — Пруд необходим для того, чтобы

«МОРСКОЙ ТЕРМИНАЛ КТК — КАК САМЫЙ НАСЫЩЕННЫЙ ПО СТРОИТЕЛЬНЫМ ПРОЕКТАМ, ТАК И САМЫЙ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИ СЛОЖНЫЙ ОБЪЕКТ»

новой трубной обвязкой. В рамках этого проекта построили и ввели в эксплуатацию пожарный сухотруб Ду-600, который подключили

в аварийной ситуации возместить воду в резервуарах противопожарного запаса РП. Поэтому перед реконструкцией пруда была выполнена переобвязка трубопроводов для ее прямой подачи с очистных сооружений. Реализация данного проекта значительно повысила надежность систем пожарной безопасности и степень экологической защиты РП.

Существенно повысила промышленную и экологическую безопасность Резервуарного парка проведенная в 2020 году реконструкция дамбы №2. Здесь были выполнены значительные общестроительные и земляные работы, восстановлен глиняный замок, добавлены приемные устройства.

— Многие реализуемые на Морском терминале строительные проекты связаны с повышением безопасности эксплуатации объектов и с изменениями законодательства, — продолжает



Александр Немков. — Мы идем в ногу со временем и поддерживаем наше оборудование на должном современном уровне.

Среди таких недавно завершённых проектов можно назвать подведение стационарной системы трубопроводов пенного пожаротушения к группам нефтяных резервуаров и монтаж отдельно стоящих молниеотводов на площадке емкостей для дизельного топлива.

На Береговых сооружениях новые возможности нефтепорту дало внедрение системы бункеровки буксиров непосредственно на причале. Здесь же, в гавани вспомогательных судов, в 2021 году заменили кранцевую защиту.

В рамках программ капитального ремонта и техперевооружения поступательно осуществляется обновление шаровых кранов и клапанов узла регулирования давления Резервуарного парка и Береговых сооружений.

Интересным пилотным проектом стало в 2020 году внедрение локальной системы оповещения, связанной с МЧС региона в соответствии с требованиями законодательства РФ:

— Было проложено более 15 км кабельной продукции, выполнена уличная разводка, на улице и во всех помещениях смонтированы громкоговорители — 278 устройств. И теперь сотрудники, независимо от нахождения их рабочих мест на МТ, одновременно получают аварийные оповещения МЧС, к примеру штормовые предупреждения, — рассказывает Александр Немков.

Необходимо помнить: проекты капитального строительства выполняются на постоянно действующем объекте, что всегда требует тесного взаимодействия со специалистами Департамента эксплуатации, отдела ОТ, ПБ и ООС, а также четкой организационной работы по допуску строительного подрядчика на территорию терминала. Особое внимание уделяется Береговым сооружениям Морского терминала, которые не только плотно насыщены



технологическим оборудованием, но и являются пунктом таможенного и пограничного контроля и объектом транспортной безопасности наравне с аэропортами и железнодорожными вокзалами.

— Каждый из нас знает, что любое большое и сложное дело в одиночку не сделать. Это всегда результат слаженной работы целого коллектива специалистов, настоящих профессионалов своего дела. Поддержка руководства, конструктивное взаимодействие смежных служб, готовность коллег участвовать в решении непростых задач для меня являются одними из главных мотиваторов в нашей работе, — признает Александр Немков.

В 2021 году перед строительным подразделением на Морском терминале поставлены не менее важные задачи. В частности, планируется начать замену шаровых кранов Ду-1000, которые установлены перед подводными трубопроводами.

— Это тоже постоянно действующее оборудование, поэтому основной объем работ будет выполняться между плановыми остановами трубопровода, — поясняет Александр Немков. — Потребуется монтаж

сложной удерживающей конструкции и сооружение дополнительного бетонного колодца. Особую сложность проекту придает тот факт, что операции придется выполнять в труднодоступном месте, с привлечением серьезной грузоподъемной техники, ведь вес одного шарового крана — 16 тонн.

Также в нынешнем году предстоит начать строительство нового многоцелевого резервуара (МЦР). После завершения этого проекта действующую емкость МЦР постройки 2001 года выведут из работы для выполнения промышленной экспертизы.

Большими проектами, готовящимися к реализации в ближайшие годы, станут строительство высоковольтных линий и подстанции для обеспечения объектов Морского терминала в соответствии с первой категорией энергоснабжения, и сооружение третьего административно-бытового корпуса. Он станет главным зданием Морского терминала. В этом большом четырехэтажном корпусе разместятся все основные службы, что упростит взаимодействие различных структур и принятие управленческих решений. ●

АВТОР
ВЯЧЕСЛАВ МАТЯШ,
НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПДО
ООО «СТАРСТРОЙ»

МАКСИМАЛЬНАЯ КООРДИНАЦИЯ

ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ
ПРОИЗВОДСТВЕННО-
ДИСПЕТЧЕРСКОГО ОТДЕЛА
ООО «СТАРСТРОЙ»
С ДЕПАРТАМЕНТОМ ЭКСПЛУАТАЦИИ
КТК: КАК ЗАКАЗЧИК
И ПОДРЯДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ
ОСУЩЕСТВЛЯЮТ СОВМЕСТНУЮ
РАБОТУ ПО ТЕХНИЧЕСКОМУ
ОБСЛУЖИВАНИЮ ТРУБОПРОВОДНОЙ
СИСТЕМЫ ТЕНГИЗ —
НОВОРОССИЙСК В ОБЪЕМЕ СЕРВИС-
ОРИЕНТИРОВАННОЙ АРХИТЕКТУРЫ

Отраслевые исследования показывают, что на эксплуатацию приходится наиболее существенная часть затрат нефтетранспортных компаний. В рамках практического применения сервис-ориентированной архитектуры (SOA) сегодня на первое место выходят вопросы эффективности действующих систем управления. С их автоматизацией у заказчика работ создается скорее инициативный, нежели реактивный, подход управления основными фондами.

Компьютеризированная система управления техобслуживанием (КСУТО) MAXIMO, которую использует для управления техническим обслуживанием оборудования

Каспийский Трубопроводный Консорциум, предусматривает поддержание всего комплекса активов

В СВОЕЙ РАБОТЕ ПДО ТЕСНО ВЗАИМОДЕЙСТВУЕТ С ДЕПАРТАМЕНТОМ ЭКСПЛУАТАЦИИ КТК

предприятия на протяжении жизненного цикла его эксплуатации и связывает управление активами с общей стратегией бизнеса. Она также ориентирована на снижение затрат, на приобретение и использование активов, контроль и управление

сервисными услугами, повышение производительности труда персонала и многое другое.

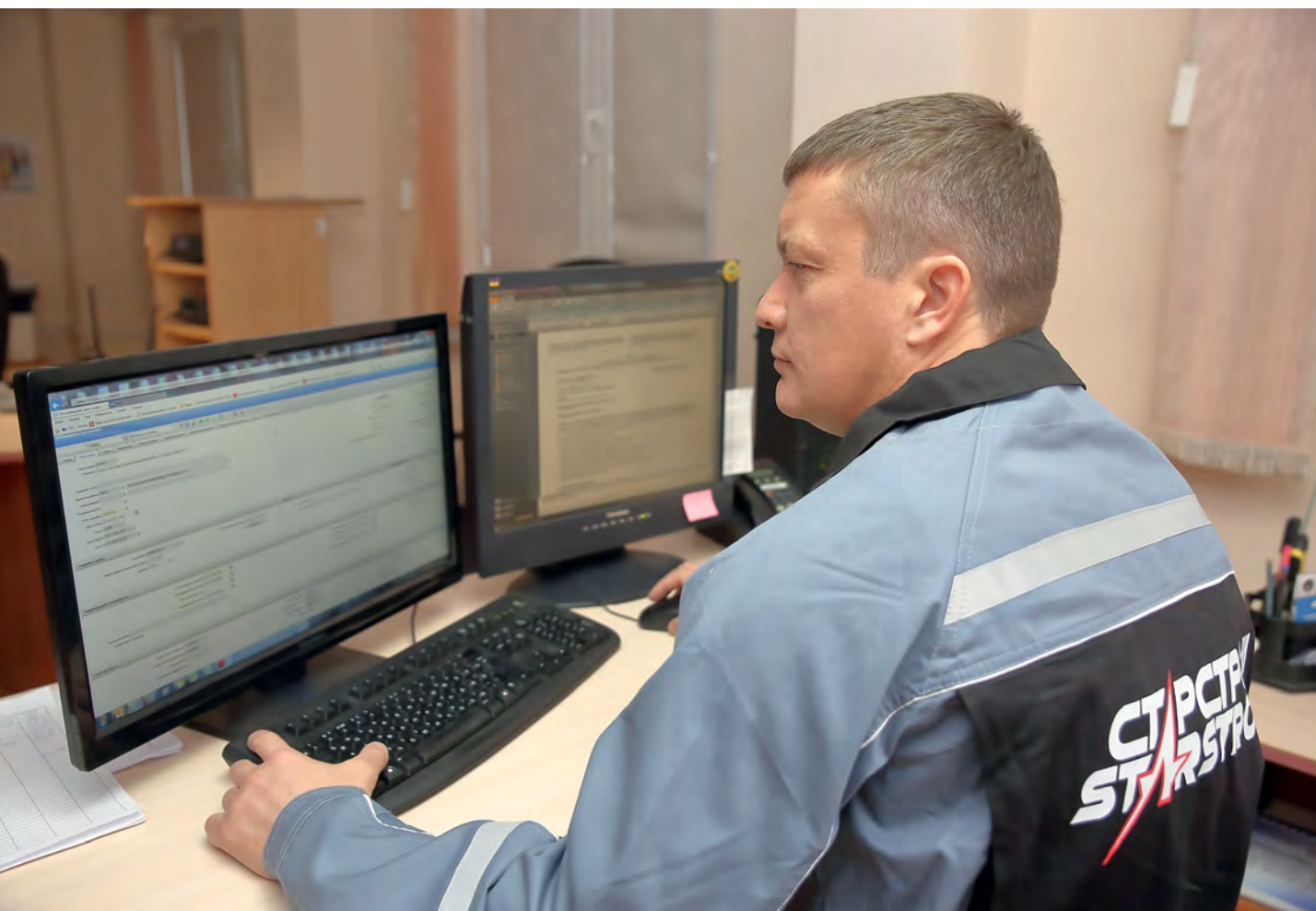
В 2002 году, в начале реализации проекта по техническому обслуживанию нефтепроводной системы КТК, для осуществления мониторинга проводимых работ и технического состояния оборудования в составе группы управления проектом (ГУП) ООО «СТАРСТРОЙ» в Новороссийске был создан Производственно-диспетчерский отдел (ПДО). Работа нового на тот период подразделения генподрядчика КТК была организована в круглосуточном режиме.

По окончании реализации третьего этапа расширения пропускной способности магистрального трубопровода КТК в 2017 году увеличилось количество оборудования и соответственно обслуживающего персонала, что повлекло необходимость создания ПДО в управлениях ООО «СТАРСТРОЙ» Центрального региона (город Астрахань) и Западного региона (город Крототкин).

В состав ПДО входят начальники отдела, специалисты компьютеризированной системы управления техобслуживанием системы MAXIMO и дежурные диспетчеры.

В своей работе Производственно-диспетчерский отдел тесно взаимодействует с Департаментом эксплуатации КТК. В число основных задач отдела входит планирование производственной деятельности подразделений ООО «СТАРСТРОЙ»

и специализированных лабораторий, а также организация сбора, обработки и предоставление информации о ходе выполнения работ по наряд-заказам (НЗ) собственными подразделениями и подрядными организациями. Помимо этого в задачи



ПЛАНИРОВЩИК MAXIMO ДЕНИС КИБЕР

ПДО входят оповещение и сбор информации в рамках реагирования при возникновении аварийных ситуаций в соответствии с планами обеспечения готовности, планами ликвидации возможных аварийных ситуаций, а также сбор и передача информации о ходе аварийно-восстановительных работ.

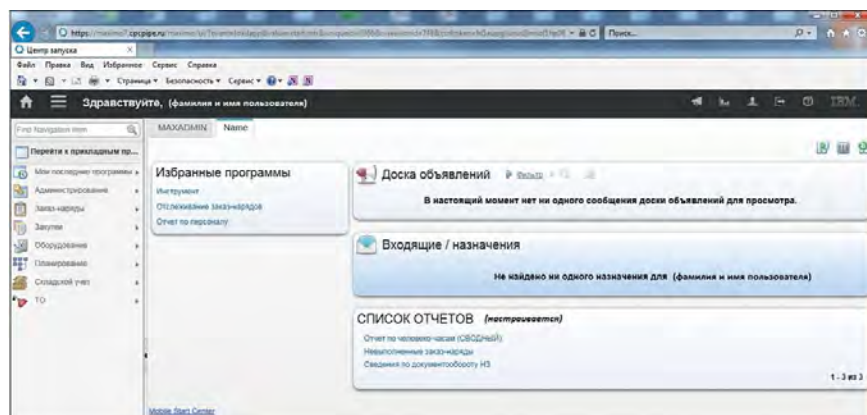
Для решения этих задач Производственно-диспетчерский отдел ООО «СТАРСТРОЙ» обеспечен всей необходимой нормативной документацией. Разработаны и периодически актуализируются инструкции, процедуры, схемы оповещения, действия персонала в чрезвычайных ситуациях.

Одним из основных средств взаимодействия между ООО «СТАРСТРОЙ» и Департаментом эксплуатации КТК является КСУТО MAXIMO. База данных системы построена

таким образом, чтобы автоматически генерировать наряд-заказы в соответствии с подготовленными специалистами Департамента эксплуатации графиками планово-предупредительного ремонта оборудования для выполнения плановых профилактических работ по техническому обслуживанию. При этом в онлайн-режиме отслеживается вся история НЗ — от инициации до завершения.

Основу базы данных составляют перечень оборудования и планы работ на профилактическое техническое обслуживание оборудования, составленные в соответствии с принятой в компании стратегией ТО, паспортными данными, рекомендациями заводов-изготовителей

ИНТЕРФЕЙС КСУТО ДЛЯ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ



и действующими государственными нормативными требованиями.

Для организации планирования технического обслуживания оборудования специалисты Департамента эксплуатации КТК за 30 дней до начала месяца через систему MAXIMO направляют наряд-заказы в ПДО ООО «СТАРСТРОЙ», откуда по электронной почте рассылают исполнителям в виде бланков НЗ. На основе полученных наряд-заказов специалисты ПДО формируют недельные планы работ и согласовывают их со специалистами Департамента эксплуатации КТК. В свою очередь, информацию о выполнении планов работ диспетчер ПДО ежедневно направляет специалистам ДЭ КТК.

Кроме этого, специалисты ПДО ежедневно осуществляют мониторинг и анализ выполнения наряд-заказов производственными подразделениями, еженедельно и по завершении месяца готовят отчеты о выполнении работ по техническому обслуживанию объектов КТК. В них включены сведения по выполнению доступного трудового ресурса отчетного месяца производственными подразделениями, данные о плановых и фактически отработанных человеко-часах. Эти данные направляются специалистам Департамента эксплуатации КТК.

НАЧАЛЬНИК ОТДЕЛА ПДО ВЯЧЕСЛАВ МАТЯШ



Результаты выполненных исполнителем работ оформляются в виде архивов НЗ, протоколов измерений, актов и другой документации, которые специалисты ПДО вносят в базу данных MAXIMO. Сюда же вносятся фактические данные по отработанному человеко-часам каждого НЗ.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ЕДИНОЙ БАЗЫ ДАННЫХ АКТИВОВ В MAXIMO ОБЛЕГЧАЕТ ПРИНЯТИЕ ТАКТИЧЕСКИХ РЕШЕНИЙ

Эта информация сохраняется в базе данных системы MAXIMO и доступна для всех заинтересованных лиц ООО «СТАРСТРОЙ» и Департамента эксплуатации КТК.

Если во время эксплуатации нефтепроводной системы КТК возникают отклонения от нормальной работы оборудования, требующие незамедлительного вмешательства специалистов по техническому обслуживанию, эти сведения от специалистов Департамента эксплуатации КТК сразу поступают диспетчеру ПДО, который немедленно информирует руководство и соответствующие подразделения ООО «СТАРСТРОЙ» для принятия оперативных мер по устранению неисправности.

Также нужно отметить, что специалисты ПДО активно

взаимодействуют с коллегами в Департаменте эксплуатации КТК: участвуют в совершенствовании аналитических процессов обработки данных, вносят свои предложения по формам отчетов, генерируемых в MAXIMO. Такого рода сотрудничество способствует

наиболее эффективному управлению техническим обслуживанием нефтепроводной системы КТК.

Взаимодействие специалистов КТК и ООО «СТАРСТРОЙ» позволяет обеспечить эффективное планирование и своевременное выполнение поставленных задач, обеспечивая безусловное выполнение рекомендаций и утвержденных процедур ТО оборудования. Качество обслуживания оптимизируется за счет уменьшения отказов и простоев оборудования с учетом анализа технического состояния.

Использование единой базы данных активов в КСУТО MAXIMO облегчает принятие тактических решений, связанных с техническим состоянием оборудования. Профилактическое обслуживание, которое помогает продлить срок службы оборудования, оптимизирует оборот капиталовложений. Усовершенствованное управление трудовыми ресурсами дает возможность достичь новых уровней эффективности применения усилий задействованных специалистов.

Эффективная работа Производственно-диспетчерского отдела вносит существенный вклад во взаимодействие ООО «СТАРСТРОЙ» с Каспийским Трубопроводным Консорциумом, способствуя максимально качественной организации технического обслуживания оборудования трубопроводной системы Тенгиз — Новороссийск. ●

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ЗАСТУПИЛИ НА ВАХТУ

СО ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ МАРТА 2021 ГОДА
ООО «ТРАНСНЕФТЬ-СЕРВИС» ПРИСТУПИЛО
К ВЫПОЛНЕНИЮ КОМПЛЕКСА РАБОТ
ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА КТК

Ротация с прежним подрядчиком, ООО «Ламналко», произошла четко по графику, в полночь 16 марта. Суда последнего, предварительно выгрузив специализированное оборудование для ликвидации аварийных разливов нефти у причала гавани вспомогательных судов, покинули Морской терминал. На их место сразу же прибыли буксиры ООО «Транснефть-Сервис», которые приняли на борт все необходимое для работы снаряжение.

Уже 17 марта новый подрядчик обеспечил швартовку и погрузку первых танкеров на выносных причальных устройствах (ВПУ) Морского терминала. Перед этим специалисты ООО «Транснефть-Сервис» на буксире «Портовый 101» в соответствии с процедурами выполнили проверку и четко пришвартовали к ВПУ морские гиганты длиной по 274 метра каждый. В 2:54 по московскому времени с ВПУ-1 принял нефть Sonangol Rangel, в 4:42 с ВПУ-3 началась погрузка танкера SCF Samotlor. Весь ход ночной

операции в море с борта буксира «Алиот» наблюдали генеральный директор КТК Николай Горбань, генеральный менеджер по эксплуатации Владимир Шмаков и региональный менеджер Морского терминала Алексей Пелипенко.

Приступив к комплексу работ по обслуживанию Морского терминала, ООО «Транснефть-Сервис» вошло в число основных подрядчиков по эксплуатации КТК и своими слаженными, профессиональными действиями будет вносить вклад в высокие показатели

Консорциума в области нулевого травматизма.

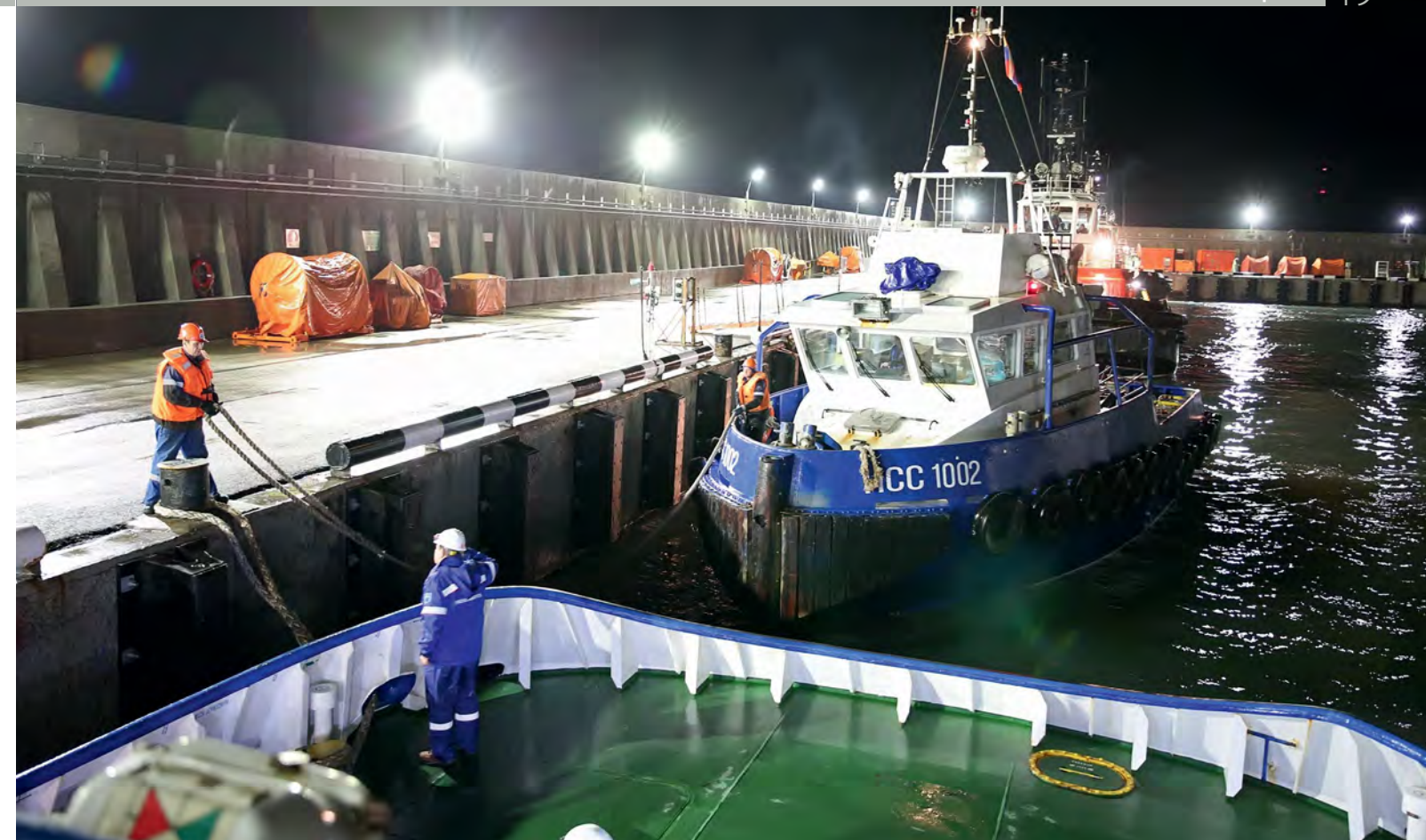
— Вот уже три года у нас абсолютно нулевые показатели в области травматизма, и I квартал 2021 года мы продолжаем на том же уровне, — отметил Николай Горбань.

Сегодня в различных регионах страны ООО «Транснефть-Сервис» оказывает услуги по разработке и дальнейшему сопровождению планов по предупреждению, локализации и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, лоцманские услуги в акваториях нефтяных и топливных



НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КТК:

«Мы убедились, что ООО «Транснефть-Сервис» выполняет работы на высоком уровне промышленной и экологической безопасности, при неукоснительном соблюдении требований охраны труда. Смена подрядчика не повлекла изменений в технологическом процессе Морского терминала, погрузки прошли штатно, как и планировались.»



АЛЕКСЕЙ ПЕЛИПЕНКО,
РЕГИОНАЛЬНЫЙ
МЕНЕДЖЕР МОРСКОГО
ТЕРМИНАЛА КТК:



У ООО «Транснефть-Сервис» большой опыт по обслуживанию нефтяных портов. В сфере транспортно-экспедиторского обслуживания это предприятие предоставляет своим клиентам полный спектр услуг при транспортировке и перевалке нефти и нефтепродуктов на экспорт через порты Новороссийск, Махачкала, Козьмино, Приморск и Усть-Луга, а также оказывает услуги по несению аварийно-спасательной готовности подводного участка газопровода Россия – Турция («Голубой поток»). С 2013 года и до настоящего времени на Морском терминале КТК оно выполняло функции профессионального аварийно-спасательного формирования. Коллектив хорошо знает методику технического обслуживания и эксплуатации ВПУ, проведения всех швартовых операций.



терминалов, буксирные услуги на морском транспорте и др. На вооружении ООО «Транснефть-Сервис» находятся морские буксиры, в том числе ледового класса, морские бонопостановщики, специализированные рабочие катера, суда – сборщики льяльных вод, боновые заграждения,

нефтесборные системы и плавучие емкости. Для обследования подводной инфраструктуры используются в том числе телеуправляемые беспилотные подводные аппараты с рабочей глубиной до 300 м.

В прошлом, 2020 году Морской терминал КТК занял первое



место по рейтингу ТАСС среди грузовых портов России, обработав 572 танкера, на которые было погружено 59 млн тонн черного золота. В нынешнем, юбилейном для компании году (25 лет с момента подписания Договора акционеров и 20 лет со дня отгрузки первого

танкера) грузоотправители планируют поставить на экспорт уже порядка 67 млн тонн нефти. И в этом очередном рекорде наравне со всеми другими подразделениями Консорциума, несомненно, будет замечен и труд специалистов ООО «Транснефть-Сервис».

АВТОР
ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВ

НОВЫЙ ШАГ К ОПТИМИЗАЦИИ

В ФЕВРАЛЕ 2021 ГОДА В ДЕПАРТАМЕНТЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ КТК БЫЛ СОЗДАН И НАЧАЛ РАБОТУ ОТДЕЛ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ СИСТЕМ (ИАС). О ЗАДАЧАХ, ФУНКЦИОНАЛЕ И ПЛАНАХ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НОВОЙ СТРУКТУРЫ МЫ БЕСЕДУЕМ С РУКОВОДИТЕЛЕМ ОТДЕЛА ИАС АЛЕКСЕЕМ ИВАНИНЫМ

Алексей Сергеевич, наши читатели знают Вас как руководителя группы технологических расчетов и представителя КТК в Международной ассоциации транспортировщиков нефти (МАТН). Поздравляя с новым назначением, прежде всего хотим спросить: создание Отдела информационно-аналитических систем — это централизация или иной принцип реформирования?

Спасибо за поздравление. Это действительно централизация функций и инструментария нашей корпоративной ИТ-структуры и административная оптимизация.

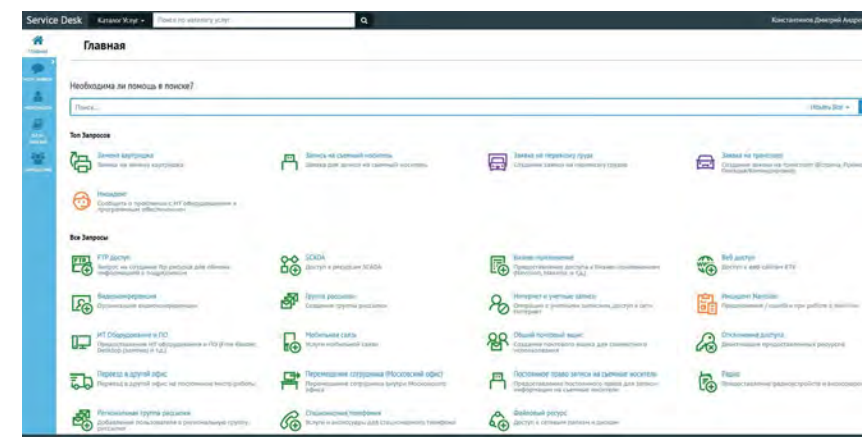
Каковы были предпосылки создания Отдела информационно-аналитических систем? Как пришли к идее создания новой структуры?

Как известно, идеи просто так не приходят. Они возникают либо с проблемами, либо с необходимостью изменений, обусловленных рыночной конъюнктурой. Предпосылкой появления в КТК нового отдела было в первую очередь наличие потребности у конечных пользователей в оптимизации работы с учетными и информационными системами и сервисами в рамках одного окна. Также отмечались сложности в административном и функциональном управлении ИТ-ресурсами, поскольку в компании они были распределены по разным департаментам. Соответственно были распределены и бюджеты этих локализованных групп. С точки зрения менеджмента они подчинялись

разным руководителям. Это накладывало значительные ограничения (технические и финансовые) на реализацию и развитие новых проектов, решение новых задач. Локализация ИТ-ресурсов под конкретные задачи каждого департамента не позволяла видеть картину целиком, строить бюджеты и планировать задачи, исходя из потребностей всей компании, а не отдельно взятых департаментов.

Какие задачи поставлены перед новым подразделением, какие функции планируется выполнять?

При формировании Отдела ИАС на него были возложены задачи устранения ранее озвученных проблем, консолидации существовавших локальных ИТ-групп в единую структуру. Изначально перед отделом были поставлены задачи оперативного характера по решению критически важных вопросов оптимизации работы текущих учетных, финансовых и информационно-аналитических систем компании, а также обеспечения высокого качества их взаимодействия между собой.



Помимо этих оперативных задач на Отдел ИАС руководством компании также возложены задачи стратегического характера, значимые как для эффективного ведения бизнеса компанией, так и оптимизации внутренних бизнес-процессов. Первой из таких задач является создание универсального хранилища данных и универсальной шины данных, которые позволят нам обеспечивать сквозной обмен информацией между всеми системами и сервисами КТК,

Вторая задача заключается в построении интегрированной корпоративной цифровой среды управления компанией, объединяющей всех пользователей систем и сервисов в единое информационное пространство. Такая среда позволит различному уровню руководства КТК осуществлять управление компанией, анализировать текущую деятельность, реализовывать стратегии развития, получая в режиме онлайн все необходимые управленческие

ИЗНАЧАЛЬНО ПЕРЕД ОТДЕЛОМ БЫЛИ ПОСТАВЛЕНЫ ЗАДАЧИ ОПЕРАТИВНОГО ХАРАКТЕРА ПО РЕШЕНИЮ КРИТИЧЕСКИ ВАЖНЫХ ВОПРОСОВ

используя единый источник данной информации на всех уровнях. Обеспечить такого рода «общение» — задача нетривиальная и достаточно сложная как в техническом плане, так и по срокам ее реализации. В настоящее время часть данных вносится вручную, часть хранится в различных системах и базах данных, часть выгружается из файловых директорий, что вносит значительный элемент сложности при управлении потоками данных и их хранении. Решение данной задачи позволит существенно ограничить коллизии и роль человеческого фактора, присутствующие при использовании различных источников для одной и той же информации.

данные и отчетности, что еще более повысит эффективность и качество принимаемых в компании управленческих решений. В настоящее

время, к сожалению, не все сервисы и системы умеют взаимодействовать друг с другом в полностью автоматическом режиме.

Третья задача — это автоматизация и роботизация большинства рутинных бизнес-процессов в компании, оперативной и управленческой отчетности. Решение данной задачи даст значительное снижение трудозатрат специалистов различных подразделений компании, что высвободит их время на развитие текущих и изучение новых профессиональных компетенций, применение которых позволит сделать нашу компанию еще более успешной.

Вот такие три основные стратегические задачи поставлены перед нашим отделом.

Эти решения Вы будете разрабатывать с нуля или возможна адаптация под задачи КТК уже существующих в компаниях отрасли готовых систем?

Естественно, мы перенимаем опыт и лучшие отраслевые практики, делаем запросы нашим акционерам, мониторим внешние источники по реализации подобных проектов. Все это позволяет составить картину будущего развития и основные его направления. Неважно, идет ли речь о трубопроводном транспорте, энергетике или добыче полезных ископаемых. Фактически все крупные компании уже осознали необходимость цифровой трансформации бизнеса и производственных процессов, построения полноценных



ERP-систем по управлению финансово-хозяйственной деятельностью предприятия.

В настоящее время мы ведем диалог с потенциальными поставщиками ERP-систем, имеющими опыт внедрения таких систем на крупных предприятиях, на предмет обсуждения текущих тенденций, программных продуктов, платформ и системных решений: какие из них сейчас актуальны и обладают способностью к дальнейшему развитию. Сейчас мы находимся в фазе активного обсуждения, выбора вектора, какую из платформ будем использовать для организации интегрированной корпоративной цифровой среды.

Влияет ли на Ваш выбор платформ и ПО необходимость их совместимости с уже применяемыми в Консорциуме IT-решениями?

Мы всегда отталкиваемся от потребностей рынка и того, что на нем представлено. Выбираем из производителей цифровых решений и ПО тех, чьи продукты могут обеспечить все бизнес-потребности КТК, обладают широкой гибкостью архитектуры и имеют хороший потенциал к развитию на ближайшие 10–15 лет.

Мы стараемся не изобретать велосипед, а максимально использовать уже реализованные в компании IT-решения, практики и методологии,

доказавшие свою эффективность. Сейчас мы сравниваем и анализируем все новые предложения компаний, уже являющихся партнерами КТК, на предмет соответствия нашим текущим и будущим задачам, а также обращаем пристальное внимание на других крупных игроков рынка данных услуг. В итоге будет вынесена комплексная экспертная оценка, по результатам которой будет выбран формат развития: глубокая оптимизация текущих систем или новая платформа и, соответственно, конкретный тип платформы.

Разрушать всегда легче, чем создавать, и поэтому мы учитываем ценность уже реализованных в компании IT-модулей и систем, кастомизированных под особенности работы Консорциума. Создавать с нуля аналогичные модули на других платформах либо интегрировать существующее с новым — достаточно сложная задача. Поэтому мы будем стараться сохранить прежние наработки, максимально используя их потенциал.

Из каких служб состоит Отдел ИАС, каков профиль деятельности каждой? Эти службы созданы заново или на основе других подразделений? Это окончательная структура отдела или планируется доформирование новыми службами и новыми специалистами?

Я бы не мог с полной уверенностью сказать, что окончательная.

Сейчас в отделе три службы. Служба разработки приложений и прикладного программного обеспечения под руководством Дмитрия Богомолова фактически сохранила свой предыдущий функционал. Она отвечает за разработку и поддержание баз данных, создание тех самых кастомизированных модулей, информационных систем, программного обеспечения и приложений, которые используются в работе компании.

Вторая подструктура новая, это Служба поддержки информационных систем под руководством Кирилла Алексеева. Можно назвать ее формирование трансформацией прежде существовавшей группы финансовых систем в новое качество. Если раньше эта служба отвечала только за финансовую систему, то теперь ее функционал будет расширяться техподдержкой пользователей других систем и сервисов компании: выдача прав доступа, учет пожеланий, сбор и решение возникающих вопросов, администрирование. Таким образом, разработка внутренних программных продуктов компании и их техподдержка будут разделены между двумя службами отдела.

Третья подструктура — Служба технологических расчетов под руководством Алексея Андрущенко.

Это подразделение занимается аналитикой производственных данных, планированием процессов транспортировки нефти. Ранее выполнявшая в компании аналогичные задачи группа технологических расчетов в полном составе перешла в новый отдел ИАС.

Как будет осуществляться взаимодействие в создаваемой корпоративной цифровой экосреде с производственным блоком, к примеру, с системой SCADA?

SCADA как система контроля и управления технологическими процессами является полностью отдельной системой и входит в зону ответственности другого подразделения — группы систем управления. Наш отдел взаимодействует и продолжит взаимодействовать с системой SCADA только на уровне получения данных для различных видов аналитики, отчетности и мониторинга параметров. На корпоративном сервере создана отдельная база данных, куда эти данные поступают и откуда они используются корпоративными системами и бизнес-приложениями. Аналогичная структура взаимодействия планируется и с другими системами производственного блока, что полностью укладывается в концепцию единого хранилища данных и соответствует условиям информационной и кибербезопасности.



все компании других секторов понимают, что такой способ ведения бизнеса уже не просто дань моде, а требования объективной реальности и ее перспективы.

Поэтому наши основные задачи сейчас и на будущее — во-первых, обеспечить работу цифровой среды компании так, чтобы у пользо-

единых классификаторов объектов и оборудования. Сейчас между нашими различными системами зачастую возникает «языковой барьер»: одни и те же элементы могут категоризоваться и маркироваться по-разному в различных системах. Реализация единой структурированной цифровой корпоративной

ОТДЕЛ ИНФОРМАЦИОННО-АНАЛИТИЧЕСКИХ СИСТЕМ ПЛАНИРУЕТ ВНЕСТИ СВОЙ ВКЛАД В УЛУЧШЕНИЕ УСЛОВИЙ ТРУДА

Каково значение новой структуры в масштабе деятельности КТК и перспективы дальнейшего развития Отдела ИАС?

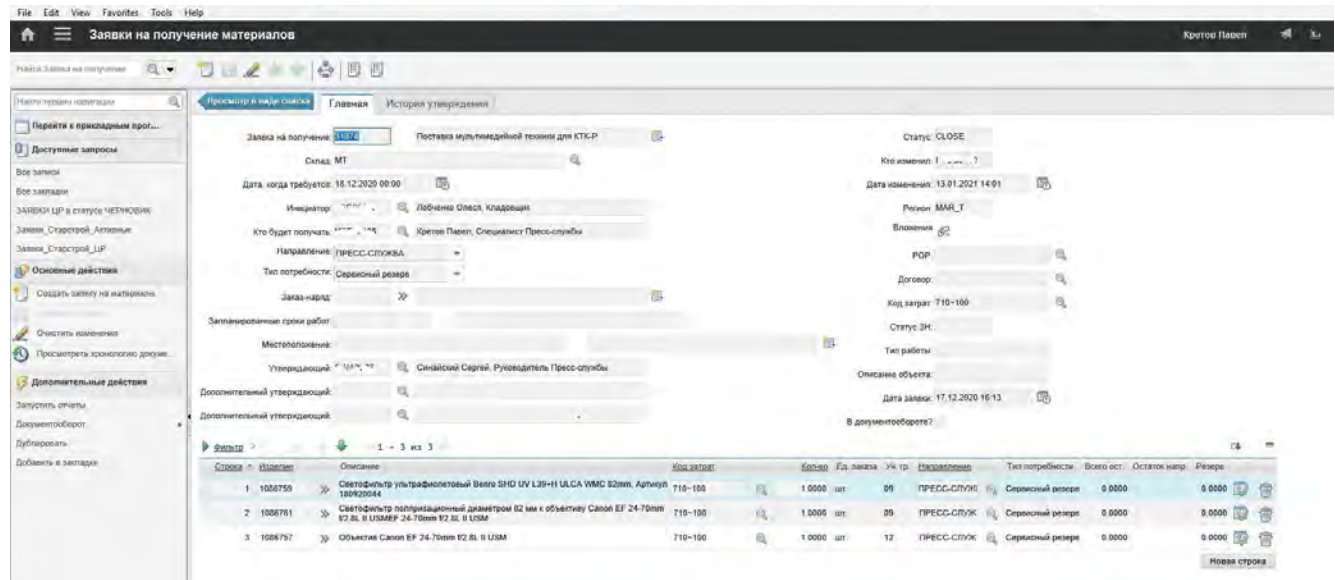
В рамках компании я думаю, что создание нашего отдела — это первый шаг и драйвер к возможности перехода на новое качество управления предприятием с помощью цифровых технологий. Сегодня никого не удивит уровень цифровизации банковского сектора, где абсолютно все процессы формализованы, визуализированы и автоматизированы до уровня пары кликов и робота-помощника, и это воспринимается как нечто неотъемлемое и обыденное. Поэтому, конечно,

вателей не возникало проблемных вопросов в работе с программным обеспечением, системами и сервисами. Во-вторых, необходимо автоматизировать рутинные процессы, чтобы сотрудникам требовалось как можно меньше ручных операций. В-третьих, автоматизировать весь реестр отчетности и аналитики, чтобы он был легко и оперативно доступен для конечных пользователей и руководителей компании.

Задача проста и понятна, с одной стороны, но с другой — ее реализация достаточно сложна, поскольку требует увязывания между собой большого количества учетных и других процессов, создания

среды позволит все эти вопросы закрыть, и все наши автоматизированные информационно-аналитические системы смогут полноценно «общаться» друг с другом.

Последовательно решая задачи по созданию и оптимизации единой корпоративной IT-инфраструктуры, Отдел информационно-аналитических систем планирует внести свой вклад в улучшение условий труда и повышение его производительности работы Каспийского Трубопроводного Консорциума, укрепляя его позиции как одной из ведущих международных компаний.



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

СИСТЕМЫ СРАБОТАЛИ В КОМПЛЕКСЕ

В МАРТЕ 2021 ГОДА В РЕЗЕРВУАРНОМ ПАРКЕ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА СОСТОЯЛИСЬ ПОЖАРНО-ТАКТИЧЕСКИЕ УЧЕНИЯ. В МЕРОПРИЯТИИ, ПРОВОДИМОМ СОВМЕСТНО КТК И МЧС РФ, ПРИНЯЛИ УЧАСТИЕ 52 ЧЕЛОВЕКА, БЫЛО ЗАДЕЙСТВОВАНО 15 ЕДИНИЦ ТЕХНИКИ

С нынешнего года старт подобных учений обязательно проводится из мест постоянной дислокации — все участники должны реально оценивать временные затраты на развертывание комплекса сил и средств по третьему,

самому высокому рангу сложности тушения пожара.

Согласно сценарию учений, в 10:00 по московскому времени на пульт сигнализации пожарного депо Кубанской пожарной охраны поступил сигнал о возгорании на резервуаре

РВСПК №3. Немедленно по тревоге личный состав пожарной части Резервуарного парка во главе с начальником караула выехал на место, где установил: произошел взрыв, горение распространилось по всей площади поверхности нефтяного

резервуара емкостью 100 тыс. м³. Условной разведкой также было выявлено, что система автоматического пожаротушения сработала эффективно. Одновременно диспетчер Главного центра управления КТК «отдал команду» остановить погрузку танкера и «отвести» судно от выносного причального устройства.

К РВСПК №3 оперативно прибыли четыре пожарно-спасательных расчета, которые успешно развернули мобильную систему пожаротушения высокой производительности «Фишкон», стационарные мониторы и провели пенную атаку. Во время условного тушения пожара огнеборцы выполнили действия по охлаждению «горящего» и соседних резервуаров. Была запущена главная насосная пожаротушения Резервуарного парка Морского терминала КТК. Для подачи воды от противопожарного пруда объемом 35 тыс. м³ и для подачи пенообразователя от склада его хранения применялись две системы сухотрубов диаметром 630 мм. Благодаря использованию этих систем, пенных насосов на складе хранения пенообразователя и стационарно установленной на противопожарном водоеме насосной станции участники учений примерно за час (что в четыре раза быстрее норматива) развернули и запустили в работу все компоненты системы «Фишкон».

В ходе учений представители пожарной охраны объекта, участники добровольной пожарной дружины, Федеральной противопожарной службы и МБУ ПАСС «Служба спасения» отработали приемы и способы управления подразделениями, эвакуации пострадавших с территории, слаженность действий при тушении пожара и практические навыки применения специализированного оборудования.

— Все цели и задачи мероприятия были успешно выполнены, все прошло согласно замыслу учений, участники уложились в нормативы, — подвел итоги учений региональный менеджер Морского



ВСЕ ЦЕЛИ И ЗАДАЧИ МЕРОПРИЯТИЯ БЫЛИ
УСПЕШНО ВЫПОЛНЕНЫ, УЧАСТНИКИ
УЛОЖИЛИСЬ В НОРМАТИВЫ

терминала КТК Алексей Пелипенко. — На наших объектах систематически проходят учебно-тренировочные занятия. Работая с каждым караулом, с каждым водителем,

членами добровольных пожарных дружин, мы добиваемся доведения всех действий до автоматизма.

— Мы высоко оцениваем результаты учений, — сказал Дмитрий



Кислицын, начальник 2-го пожарно-спасательного отряда Федеральной противопожарной службы ГУ МЧС России по Краснодарскому краю. — Чувствуются и подготовка, и серьезное отношение руководства Морского терминала и Кубанской пожарной охраны к противопожарной охране объекта. Важной целью тренировки стал показ новых приемов и способов организации работы по управлению подразделениями при тушении пожаров, а также новой техники и огнетушащих веществ.

— За надежной работой систем пожаротушения стоит постоянный кропотливый труд не только инженера по пожарной безопасности, но и множества специалистов МТ: инженеров по КИПиА, механиков, технологов и других. Это результат слаженной работы всего коллектива. Поэтому в утверждаемые планы учений мы никогда не вносим условий, при которых какое-то оборудование «не сработало»: мы всегда и везде готовы продемонстрировать работоспособность всех систем в комплексе, — отметил старший инженер по пожарной безопасности и ликвидации разливов нефти МТ Леонид Матвийчук.



На учениях в Резервуарном парке Морского терминала регулярно задействуются автоматические системы пенного пожаротушения, система орошения, применяются лафетные стволы на обваловании резервуаров и передвижные средства пожаротушения. Кстати, в 2020 году противопожарные подразделения МТ полностью обновили парк техники — на боевое дежурство встали сразу семь новых автомобилей. Работа над повышением противопожарной защищенности объектов терминала продолжается. В частности, ведется разработка технического задания на замену установок «Фишкон» более мобильным аналогом с сохранением высокой производительности. ●



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

ИВАН ШАРАЙ: «И ДЛЯ СТРАНЫ В ЦЕЛОМ»

10 ФЕВРАЛЯ ИСПОЛНИЛОСЬ 65 ЛЕТ РУКОВОДИТЕЛЮ
ЦЕНТРАЛЬНОГО РЕГИОНА КТК ИВАНУ ШАРАЮ. ПОЧТИ
40 ЛЕТ ИЗ НИХ ОН ПОСВЯТИЛ НЕФТЯНОЙ ОТРАСЛИ

Иван Иванович, расскажите о том, как Вы пришли в профессию и стали нефтяником.

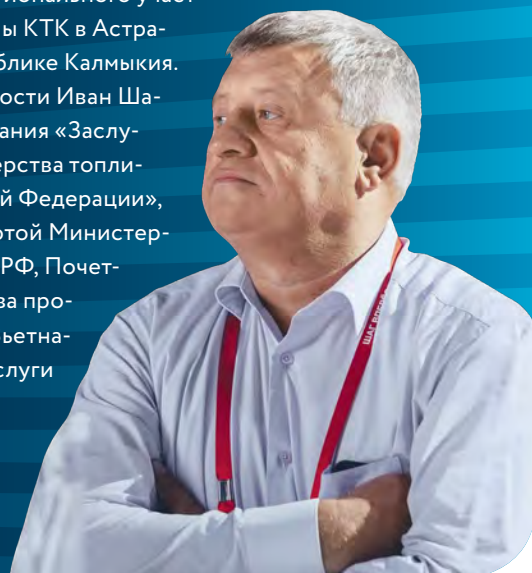
Место, в котором я родился, находится посреди нефтяного района в Беларуси. Прямо возле моей деревни геологи установили две буровые вышки, правда, так ничего и не нашли. Ну а мне хотелось найти, и я для себя решил, что обязательно поеду туда, где найду. Вначале окончил профессионально-техническое училище геологии, затем, в 1982 году, — Гомельский государственный университет по специальности «инженер-геолог» и на три года по распределению попал в Усинскую геолого-разведочную экспедицию. Потом случилась перестройка, геолого-разведочную деятельность в стране свернули, сосредоточившись на освоении уже найденных месторождений. И я перешел в нефтедобычу геологом, начальником нефтепромысла, начальником технологического отдела НГДУ, исполнял обязанности главного инженера НГДУ. В начале 2000-х перешел на работу в ОАО «Зарубежнефть» на должность главного инженера ООО «СК «Русьветпетро».

Чем Вам запомнился период работы в нефтедобывающей отрасли?

Прежде всего разработкой, строительством и освоением крупнейших месторождений нефти Крайнего Севера, таких как Харьягинское, Центрально-Хорейверское поднятия, Западно-Хоседаюское имени Садецкого и других. Причем месторождение Центрально-Хорейверского поднятия я запускал

уже в качестве главного инженера ООО «СК «Русьветпетро». Требовалось провести множество расчетов, пробурить и обустроить скважины, построить 150 км дорог и столько же нефтепроводов, смонтировать установки подготовки нефти. Северная нефть имеет высокое содержание парафина и застывает уже при +18 °С, поэтому необходимо было выполнить установки по подогреву,

Сегодня под руководством Ивана Ивановича Шарая осуществляется надежная и бесперебойная эксплуатация регионального участка трубопроводной системы КТК в Астраханской области и в Республике Калмыкия. За годы трудовой деятельности Иван Шарай удостоен почетного звания «Заслуженный работник Министерства топлива и энергетики Российской Федерации», награжден Почетной грамотой Министерства топлива и энергетики РФ, Почетной грамотой Министерства промышленности и торговли Вьетнама, медалью ордена «За заслуги перед Астраханской областью», отмечен благодарностью главы Республики Калмыкия и другими знаками отличия.



утеплить трубопроводы. В условиях вечной мерзлоты последние прокладывались на опорах над землей, как на Трансалякинском нефтепроводе, где мне доводилось ранее бывать. Однако американцы там применили дорогие технологии термостабилизации, а российские инженеры нашли более экономичные, но не менее надежные варианты строительства.

В КТК Вы пришли в 2015 году, в разгар реализации Проекта расширения. Каковы были Ваши впечатления?

Да, я участвовал во вводе в эксплуатацию всех четырех новых станций Центрального региона: А-НПС-4А, А-НПС-5А, НПС-2 и НПС-3. Конечно,



здесь более мощное оборудование, чем я видел на предприятиях нефтедобычи. Судите сами: место-

в зелени производственным объектам и нефть видят только в виде проб для аналитических лабораторий.

Я СЧАСТЛИВ, ЧТО ВОЗГЛАВЛЯЮ КОЛЛЕКТИВ ИМЕННО ЦЕНТРАЛЬНОГО РЕГИОНА

рождение добывает около 3 млн тонн нефти ежегодно, а нефтеперекачивающие станции КТК транспортируют почти по 60 млн тонн в год. Другое отличие нефтепроводчиков — на работе они ходят по чистым, утопающим

Что Вы можете сказать о коллективе, которым сегодня руководите?

Я счастлив, что возглавляю коллектив именно Центрального региона. Прекрасно подготовленные специалисты, которые одинаково уверенно выполняют и рутинную работу, и решают сложные задачи. Благодарен и за огромную ежедневную поддержку наших высокопрофессиональных коллег из московского офиса. Сейчас мы все вместе уделяем большое внимание реализации Программы устранения узких мест, которая выведет нефтепровод Тенгиз — Новороссийск на максимальную механическую мощность. Отрадно, что это развитие инфраструктуры объектов Каспийского Трубопроводного Консорциума будет способствовать укреплению социально-экономического положения не только на территории Астраханской области и Республики Калмыкия, где действуют объекты Центрального региона КТК, но и для всей страны в целом.



АВТОР
ГУЛЬЖАН ИСМАГУЛОВА

АКСАКАЛ ИЗ АТЫРАУ

28 ФЕВРАЛЯ 2021 ГОДА ОТМЕТИЛ
80-ЛЕТНИЙ ЮБИЛЕЙ ВЕТЕРАН КТК
ЗИНОН БАХТИЯРОВИЧ
АБДРАХМАНОВ



Зинон Абдрахманов — достойный продолжатель отраслевой династии. Его отец Бахтияр Абдрахманов посвятил жизнь нефтяной промышленности, был одним из первых заслуженных нефтяников СССР, кавалером орденов Ленина, Трудового Красного знамени, «Знак Почета». Его потомки достойно продолжили дело отца: восемь из десяти детей Бахтияра стали нефтяниками. Летит время, строятся новые магистрали, и вот теперь уже и самого Зинона Бахтияровича уважительно называют ветераном нефтянки.

Зинон Абдрахманов появился на свет в городе Атырау (тогда — Гурьев) 28 февраля 1941 года. С детства, которое пришлось на суровые годы войны,

по примеру отца мечтал стать нефтяником. До поступления в вуз Зинон Абдрахманов трудился на рабочих должностях в системе нефтегеологии и на нефтепромысле «Байчунас».

После окончания Московского института нефтяной и газовой промышленности имени И.М. Губкина, в 1966 году, начал работу в объединении «Мангистаунефтегаз» в городе Шевченко (ныне — Актау) начальником цеха КИПиА.

В конце 1960-х годов начал строиться «горячий нефтепровод» Узень — Гурьев — Куйбышев. Здесь под руководством начальника цеха КИПиА З.Б. Абдрахманова впервые в СССР была внедрена новая система автоматики и контроля производства компании

Honeywell. Эта система проработала бесперебойно четверть века.

В 1978 году был назначен главным инженером ПО «Южнефтепровод». В 1984 году стал директором Восточно-Казахстанского управления магистральных нефтепроводов. Запустил в эксплуатацию нефтепроводы Омск — Павлодар — Чимкент, Чимкент — Чарджоу, Кумколь — Каракоин.

В 1992 году Зинон Бахтиярович стал главным менеджером по транспортировке нефти и проектированию нефтепроводов компании «КазМунайГаз».

Многосторонний многолетний опыт и профессионализм Зинона Абдрахманова внесли существенный вклад в создание и надежное функционирование нефтепроводной системы Казахстана. Как председатель государственной комиссии, он вводил в эксплуатацию такие нефтеперекачивающие станции, как «Экибастуз», «Степная», «Каракоин», «Атасу», «Барсенгир».

В 1998 году Зинон Абдрахманов стал региональным менеджером Каспийского Трубопроводного Консорциума, тогда еще делавшего первые шаги по Атырауской области. На ответственную должность был объявлен конкурс, в собеседованиях принимали участие представители акционеров КТК. В итоге из 20 кандидатов выбрали Зинона Абдрахманова: сказался



его многосторонний опыт как нефтепроводчика, так и менеджера государственного уровня.

«Было много новой работы, но мы помогали друг другу, стояли плечом к плечу, — вспоминает Зинон Бахтиярович. — В результате Каспийский Трубопроводный Консорциум практически сразу после своего создания вышел на уровень ведущих профильных мировых компаний».

Посвятившего всю жизнь черному золоту юбиляра на родине уважительно называют «абыз аксакал». Это означает больше чем старший в семье или глава рода — это Учитель, Наставник, причем величайший. Сыновья и дочери Зинона Абдрахманова пошли по стопам отца, выбрав нефтяные профессии. В прошлом году Зинон с супругой Жайлан отметили золотую свадьбу — 50 лет со дня заключения брака.

«Быть женой нефтяника мне не сложно, — призналась Жайлан на юбилейном интервью, — потому что я сама нефтяник».

В 1972 году Жайлан Курмангазиева стала кандидатом наук по нефтехимии.

С 80-летним юбилеем ветерана-нефтепроводчика, кавалера ордена «Құрмет», заслуженного нефтяника Казахстана Зинона Бахтияровича Абдрахманова от всей души поздравляют коллеги в Казахстане и России. Журнал «Панорама КТК» с удовольствием присоединяется к поздравлениям!



ПРЕСС-СЛУЖБА КТК

САМОЕ ЛУЧШЕЕ ВИДЕО

2,5-ЧАСОВОЙ 24-СЕРИЙНЫЙ ФИЛЬМ КТК «ВВОДНЫЙ ИНСТРУКТАЖ» ПОБЕДИЛ В XVIII ВСЕРОССИЙСКОМ КОНКУРСЕ АКМР (АССОЦИАЦИИ ДИРЕКТОРОВ ПО КОММУНИКАЦИЯМ И КОРПОРАТИВНЫМ МЕДИА РОССИИ) 2021 ГОДА

16

марта 2021 года в Москве в Большом зале МИА «Россия сегодня» состоялся X Московский международный фестиваль корпоративного видео, в рамках которого подведены итоги конкурса «Лучшее

корпоративное видео — 2021». Лауреатом в номинации «Видео по охране труда и промышленной безопасности» стал Каспийский Трубопроводный Консорциум, представивший на суд жюри, в состав которого вошли руководители коммуникационных

агентств и PR-департаментов ведущих компаний, а также независимые эксперты, свой 24-серийный проект «Вводный инструктаж».

Актуальность создания данного фильма была обусловлена вводом в эксплуатацию новых производственных объектов компании, изменениями нормативно-правовой базы, а также необходимостью замены старого 7-часового фильма, снятого в 2010 году. Специалисты Отдела по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей



ЕЛЕНА
БУЛАТОВА

ИНТЕРЕСНО ПОНЯТНО УНИВЕРСАЛЬНО СЖАТО



среды (ОТ, ПБ и ООС) совместно с коллегами из Пресс-службы КТК создали компактный 2,5-часовой универсальный фильм, состоящий из инфоблоков, которые можно подбирать и демонстрировать сотрудникам компании и подрядчикам, исходя из их конкретных профессиональных задач.

Видео имеет формат публичного выступления: три спикера, обращаясь к аудитории, по очереди проводят со сцены интерактивную видеопрезентацию, которая поддерживает

ключевые объекты Консорциума. Поверх этих съемок наложена компьютерная графика — дополненная реальность с демонстрацией рабочих процессов. Более сотни мини-сюжетов с объяснениями правил безопасности и обращения со средствами индивидуальной защиты были сняты в студии и также дополнены современной графикой.

— Следует отметить, что с июня 2020 года уже проведено более тысячи инструктажей с применением нового видеоконтента, —

24 серии фильма «Вводный инструктаж», ориентированного на сотрудников и подрядчиков компании и дающего наглядное и запоминающееся представление о действующих в КТК правилах в области охраны труда, производственной безопасности и охраны окружающей среды, размещены в свободном доступе на корпоративном канале видеоплатформы YouTube (<https://youtu.be/y64Rj0t3DsA>).

Напомним, что в 2020 году лауреатом Всероссийского конкурса АКМР среди корпоративных медиа стали журнал Каспийского Трубопроводного Консорциума «Панорама КТК» и его электронная версия — вебсайт www.cpc-online.ru. Достижения печатного и сетевого изданий были отмечены авторитетным конкурсным жюри в номинации «Внутрикорпоративные медиа».

ССЫЛКА НА ФИЛЬМ
«ВВОДНЫЙ ИНСТРУКТАЖ»



АКТУАЛЬНОСТЬ СОЗДАНИЯ ФИЛЬМА ОБУСЛОВЛЕНА ВВОДОМ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ НОВЫХ ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТОВ

ся анимированной инфографикой на огромном видеоэкране. В фильме задействован ранее созданный 3D-персонаж Каска, олицетворяющий эксперта КТК в сфере ОТ, ПБ и ООС, который вступает в дискуссию со спикерами, шутит, дает наставления.

Для отображения реальных производственных локаций были отсняты

говорит заместитель генерального менеджера по ОТ, ПБ и ООС АО «КТК-Р» Елена Булатова. — За это время не зафиксировано ни одного несчастного случая либо серьезного происшествия на производстве. При этом длительность инструктажа сократилась вдвое, что экономит компании тысячи человеко-часов рабочего времени.

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

НА РАБОТУ СО ВКУСОМ

САМОЙ ВЫСОКОЙ ОЦЕНКОЙ СВОЕЙ РАБОТЫ ПОВАРА ООО «МАСТЕР-СЕРВИС» СЧИТАЮТ ОТЗЫВЫ «ВКУСНО, КАК ДОМА!» И «ВКУСНО, КАК У МАМЫ!». СОТРУДНИКИ ЭТОЙ КОМПАНИИ ОКАЗЫВАЮТ УСЛУГИ ПИТАНИЯ НА 12 ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ ОБЪЕКТАХ КТК, РАСПОЛОЖЕННЫХ В АСТРАХАНСКОЙ ОБЛАСТИ, РЕСПУБЛИКЕ КАЛМЫКИЯ, СТАВРОПОЛЬСКОМ И КРАСНОДАРСКОМ КРАЕ



Jacek Chabrazewski/Shutterstock/FOTODOM

БОГАТСТВО РУССКОЙ КУХНИ

Меню в столовых Консорциума никогда не повторяется в течение двух недель и при этом учитывает региональные особенности и привычки работников КТК.

— На многих объектах персонал трудится вахтовым методом вдали от семей, и мы считаем важным, чтобы наша кухня оказывала на сотрудников благоприятный психологический эффект присутствия дома, — говорит директор ООО «Мастер-Сервис» Владимир Лисичкин. — Ко всем посетителям столовой мы относимся как к дорогим и всегда желанным гостям.

Отвечая пожеланиям «гостей», в Центральном регионе КТК (зона ответственности — Астраханская область и Калмыкия), повара чаще всего готовят блюда русской, европейской, восточной кухни. Уникальное богатство русской кухни обусловлено открытостью к многочисленным заимствованиям у соседей. У скифов и греков русские переняли умение превосходно готовить дрожжевое тесто, через Византию на Русь попали рис, гречневая крупа и пряности, из Китая — чай, с Урала — пельмени. Южные славяне привнесли в русскую кухню сладкий перец, баклажаны и кабачки, западные — борщ, голубцы и вареники. В XVI–XVIII веках русская кухня впитывала в себя все лучшее, что существовало в кухне



Jacek Chabrazewski/Shutterstock/FOTODOM

европейских стран: салаты и свежие овощи, копчености и шоколад, мороженое, сахар и кофе.

Несмотря на то что в России долгое время были неизвестны многие современные продукты (картофель, помидоры, кукуруза, рис), иностранцы отмечали, что русский

стол богатый и разнообразный даже у простого народа. Основными продуктами были репа, капуста, редька, огурцы, фрукты, ягоды, грибы, рыба, иногда мясо. Изобилие злаков позволяло готовить множество сортов хлеба, блинов, каш и квасов. Блюда русской кухни не требуют

МЕНЮ В СТОЛОВЫХ КОНСОРЦИУМА НИКОГДА НЕ ПОВТОРЯЕТСЯ В ТЕЧЕНИЕ ДВУХ НЕДЕЛЬ



BarbaraGoreckaPhotography/Shutterstock/FOTODOM

экзотических ингредиентов, но для вкусного приготовления необходим немалый опыт.

НА СТЫКЕ ЕВРОПЫ И АЗИИ

Термин «европейская кухня» используется для обобщения разнообразных кулинарных традиций стран этой части света. Характерной особенностью стола европейцев является как обилие мясных и овощных блюд, так и второстепенная роль различных приправ и соусов из-за стремления сохранить истинный вкус компонентов. Широкое применение в европейской кухне находят яйца:

в жареном и вареном виде, в качестве одного из ингредиентов мучных блюд и даже в виде основы для некоторых напитков.

Особого упоминания заслуживает восточная кухня. Своей пестротой и богатством она обязана среднеазиатской, японской, индийской, китайской и арабской кухне. Общая черта — это буйство вкусов, ароматов и красок, использование риса, баранины, обилие специй. К восточному направлению тяготеет татарская кухня, которую особенно любят работники производственных объектов Астраханской области. Эта кухня вобрала в себя множество кулинарных традиций соседей: русских, мари, удмуртов, казахов и других народов. Основу составляют мясные и крупяные блюда, а также кисломолочные продукты и выпечка.

Общеизвестны вкусные татарские супы и похлебки, которые, как правило, готовятся на крепком мясном бульоне и заправляются лапшой или крупами. Татарская кухня широко использует растительный и животный жир: на первом месте — бараний, а также конский, говяжий и птичий. Объяснение этому факту можно найти в истории: жир требовался кочевникам для сохранения сил в дальних переходах.

ЩЕДРОСТЬ КАВКАЗА

Территориальное расположение объектов Западного региона КТК (зона ответственности — Ставропольский и Краснодарский край) также отражается на вкусах работников Консорциума.

Здесь предпочтения отдаются кавказской и кубанской кухне. На рецепты первой оказывает влияние разнообразная своими климатическими зонами горная местность. В кухне Кавказа главенствуют баранина, сыр и кисломолочные продукты. Всем видам рыбы здесь предпочитают форель. В рецептах блюд отражаются верования и традиции многочисленных кавказских народов. Интересно, что свинина здесь встречается редко даже у христиан, часто готовят курицу. И чем теплее климат, тем большим количеством овощей и фруктов украшен стол.

Кубанская кухня также яркий пример смешения кулинарных традиций, ведь этот регион — настоящий симбиоз культур народов Европы и Азии. Кроме украинского веяния (современные кубанские казаки — выходцы с территории близкой Украины), кубанская кулинария, конечно, испытывает на себе и русское влияние, а с юга разнообразие вносит уже упомянутый кулинарный Кавказ. На Кубани одинаково любимы и грузинские шашлыки,

« СЕРГЕЙ НОСОВ, НАЧАЛЬНИК НПС «АСТРАХАНСКАЯ»:

В период пандемии станция переходила на вахтовый режим, и персонал столовой тоже быстро перестроился, обеспечив трехразовое вкусное и качественное питание. В меню разнообразные супы, вторые блюда, много национальной кухни народов мира, прекрасная выпечка — булочки с начинкой из фруктов, выращенных в саду на территории НПС.

« СЕРГЕЙ МОРОЗ, НАЧАЛЬНИК СМЕНЫ НПС-8:

Мне нравится разнообразие в организации питания, особенно диетического. Я соблюдаю диету и хочу отметить, что все меню здоровое и вкусное! Очень люблю рыбные блюда. Всегда с нетерпением жду картофельные драники.

« СЕРГЕЙ ЧЕРЕДНИЧЕНКО, ОПЕРАТОР

Питание нравится, люблю красиво оформленные, украшенные праздничные блюда, например новогодние. С удовольствием оставляю отзывы поварам, потому что и сам увлекаюсь кулинарией. Нравятся салаты: сельдь под шубой и оливье. Из вторых блюд предпочитаю лазанью или отварную курицу. Люблю разнообразные каши.



Jacek Chabaszewski/Shutterstock/FOTODOM

и украинский борщ, и русские пироги, и армянская долма, и узбекский плов...

Визитной карточкой кубанской кухни являются свежие овощи и большое количество зелени. Последнюю, хорошо помытую и очищенную, часто подают как самостоятельное блюдо. Это в зависимости от сезона могут быть укроп, петрушка, кинза, салат, базилик, эстрагон и зеленый лук. Овощи гостям предлагают целыми или крупно нарезанными.

ДЕЛИКАТЕСЫ СРЕДИЗЕМНОМОРЬЯ

Морской терминал КТК — зона особого внимания для авторов корпоративного меню. Бок о бок с коренными жителями Кубани здесь трудится много специалистов не только из других регионов России, но также из других государств. Любимая здешняя кухня — средиземноморская. Ученые отмечают, что она не только радует вкус, но и весьма полезна для здоровья. Недаром итальянцы, греки, испанцы и другие жители побережья прекрасно выглядят и демонстрируют впечатляющие рекорды долголетия. Секрет в том, что средиземноморская кухня содержит немного животных жиров, зато в обилии — рыба и морепродукты, свежие овощи и сыр. Важными продуктами являются оливковое масло, баранина, говядина и, конечно же, фрукты.

— Помимо уже существующего кулинарного разнообразия нашими технологами и шеф-поварами постоянно ведутся исследования и анализ новых блюд, как заимствованных, так и авторских, — отмечает заместитель директора по питанию ООО «Мастер-сервис» Валентина Корнеева. — Технологи разрабатывают новые рецепты и технологии приготовления с учетом требований содержания энергетической ценности. Шеф-повара предлагают блюда потребителям и на основании их оценки принимают решения о введении понравившейся новинки в рацион.

Именно так, пойдя навстречу пожеланиям сотрудников Консорциума, в 2020 году ООО «Мастер-Сервис» освоило собственное производство солений непосредственно на объектах. Сельдь по-русски, маринованная скумбрия, слабосоленая семга, маринованные томаты с чесноком и зеленью, маринованная капуста по-грузински, морковь по-корейски — это далеко не полный ассортимент нового раздела меню НПС. Также разработаны и вошли в состав меню мясные блюда: говядина шпигованная, буженина, сало в луковой шелухе, соленое сало с чесноком, купаты «любительские», холодец по-домашнему, рулет куриный с сыром, свежим перцем, маслинами и морковью и другие блюда.

« РОМАН КОЗЯЙЧЕВ, ВЕДУЩИЙ ИНЖЕНЕР ПО КАПИТАЛЬНОМУ СТРОИТЕЛЬСТВУ И РЕМОНТУ МОРСКОГО ТЕРМИНАЛА КТК:

Доводилось питаться на разных объектах нефтепровода КТК, обслуживаемых ООО «Мастер-Сервис». Везде кормят вкусно, но столовая Морского терминала находится в лидерах по сервису, уюту и прекрасному виду из окна. Везде кормят очень вкусно. Весной и летом предпочитают салаты, особенно «Цезарь». Повара в столовой Морского терминала гибко реагируют на наши запросы, и даже если не заказать заранее, то и дежурные блюда в столовой выше всяких похвал.

« АЛЕКСАНДР НЕМКОВ, НАЧАЛЬНИК СЛУЖБЫ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА И РЕМОНТОВ ПО МОРСКОМУ ТЕРМИНАЛУ КТК:

Эффективно работает специальное приложение для выбора блюд. Удобно, что можно заранее на каждый день выбрать вегетарианские, постные блюда, а также приготовленные без молока, все это отражено в приложении.

— Кто хорошо ест, тот хорошо работает, — вспоминает старинную поговорку директор ООО «Мастер-Сервис» Владимир Лисичкин. — Мы понимаем, что производительность труда зависит в том числе и от уровня кейтеринга, поэтому стараемся уделять внимание и ассортименту, и качеству наших блюд.



Jacek Chabaszewski/Shutterstock/FOTODOM

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

«ОСТРОВ» ЛЮБВИ И ЗАБОТЫ

ПОСТРОИВ И ПОДАРИВ В 2014 ГОДУ ЖИТЕЛЯМ СЕЛА ГЛЕБОВСКОГО ДЕТСКИЙ САД «ОСТРОВ СОКРОВИЩ», КТК ПОДДЕРЖИВАЕТ С ДОШКОЛЬНЫМ УЧРЕЖДЕНИЕМ КРЕПКИЕ СВЯЗИ И ИСКРЕННЕ РАДУЕТСЯ ВСЕМ УСПЕХАМ «ПОДШЕФНЫХ»



Успехов у садика немало. В 2015 году губернатор Краснодарского края Вениамин Кондратьев вручил коллективу «Острова сокровищ» почетную грамоту за победу в смотре-конкурсе лучших образовательных организаций по подготовке к учебному году в номинации «Лучший сельский детсад края». В 2017 году детский сад победил уже во Всероссийском творческом конкурсе «Звездочка в ладошке», в следующем году был признан образцовым среди почти 42 тыс. дошкольных учреждений страны. Строгое жюри конкурса учитывало такие критерии, как результаты интеллектуального развития и укрепления здоровья детей, развития их познавательных и творческих способностей.

О ЧЕМ СПРОСИТЬ РЕБЕНКА

В 2019 году «Остров сокровищ» стал победителем Всероссийской выставки-смотра «Детский сад: мир любви, заботы и внимания». Конкурс проводился экспертным советом при Федерации развития образования на основе комплексного анализа оценки качества дошкольного обучения и с учетом ре-

комендаций Минпросвещения России, международной и российской практики.

Заведующую детским садом Олеся Чистополову огорчает, когда родители, забирая вечером ребят домой, первым делом задают вопрос: «Что было на обед?»

— Не об этом надо спрашивать, — сетует Олеся. — У нас хорошо кормят. Лучше поинтересуйтесь, как с ребенком занимались педагоги,

какие творческие поделки он создал, что нового узнал!

Детский сад дает серьезные базовые знания при подготовке к школе. Туда воспитанники подготовительных групп приходят по субботам, и еще дважды в неделю с ними занимаются педагоги и специалисты-логопеды «Острова сокровищ». Они широко

ОЛЕСЯ
ЧИСТОПОЛОВА



используют подаренное КТК в прошлом году мультимедийное оборудование и интерактивные доски-экраны на сумму почти 2 млн руб., которыми сегодня укомплектована каждая группа.

ЗООПАРК НА СВЯЗИ

Благодаря прекрасной оснащённости детский сад часто становится базой для заседаний методических объединений воспитателей 56 дошкольных образовательных учреждений муниципального образования «Город Новороссийск».

— На этих заседаниях воспитатели демонстрируют презентации, обмениваются передовым педагогическим опытом, что повышает компетентность и профессиональное мастерство каждого педагога, — поясняет Олеся Чистополова.

Все воспитатели «Острова сокровищ» прошли обучение работе с интерактивным оборудованием. К примеру, на доски в рамках уроков природоведения выводится трансляция из небольшого зоопарка конного клуба в Абрау-Дюрсо. Интерактивное оборудование используется и на занятиях с педагогами библиотечной сети Новороссийска, с которыми дети изучают различные художественные произведения.

Как и во всем мире, пандемия коронавируса стала здесь своеобразным

драйвером развития технологий онлайн-обучения. Не остались в стороне от этого процесса воспитатели и психологи «Острова сокровищ»: они курировали вопросы домашнего обучения и консультировали родителей. Кстати, даже в период самого строгого карантина на территории Краснодарского края садик

ВСЕ ВОСПИТАТЕЛИ ДЕТСКОГО САДА РАБОТАЮТ С ИНТЕРАКТИВНЫМ ОБОРУДОВАНИЕМ, ПОДАРЕННЫМ КТК

не закрывал свои двери. Здесь действовала группа для тех детей, чьи папы и мамы продолжали трудиться в оперативных службах и других важнейших структурах жизнеобеспечения города.

ОТЧЕТЫ В СОЦСЕТЯХ

Санитарные ограничения наложили отпечаток на взаимодействие администрации сада с родителями. Теперь они должны оставить ребенка у входа сразу после обязательной термометрии и не могут, как раньше, провести его в помещение группы. Чтобы сохранить необходимую открытость учреждения для родных, персонал садика

ежедневно публикует отчеты и фоторепортажи на сайте и на страницах в соцсетях.

Педагогический состав и воспитанники «Острова сокровищ» успешно развивают контакты с детскими садами и учреждениями образования не только из других регионов России, но и за рубежом.

— В рамках краеведческого проекта наша средняя группа готовит письма с небольшими иллюстрированными рассказами, посвященными местам воинской славы Новороссийска, — рассказывает Олеся Чистополова. — Этими посланиями наши ребята обмениваются со сверстниками из детских садов, расположенных в других городах. А недавно мы начали сотрудничать с художественной школой в Алма-Ате, и о рисунках наших юных художников даже писали казахстанские газеты.

Особое внимание педагоги детского сада уделяют экологическому воспитанию подрастающего поколения. Дети собирают для переработки батарейки и пластиковую упаковку, сдают макулатуру по ак-

ции «Сохрани дерево». Уже два дерева воспитанники «Острова сокровищ» посадили в сквере рядом с детским садом.

Напомним, что на строительство и оснащение детсада с собственным бассейном КТК выделил почти 140 млн руб. Консорциум участвует в организации праздников, дарит детям новогодние подарки, а выпускникам сада — комплекты школьных принадлежностей. Немаловажно и то, что среди почти 350 воспитанников «Острова сокровищ» — дети сотрудников Консорциума, работающих в Новороссийске и на Морском терминале КТК в Южной Озереевке. ●

ПРЕСС-СЛУЖБА КТК

ДЛЯ ТВОРЧЕСКОЙ МОЛОДЕЖИ НОВОРОССИЙСКА

В СЕРЕДИНЕ МАРТА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА НИКОЛАЙ ГОРБАНЬ И ГЛАВА МУНИЦИПАЛЬНОГО ОБРАЗОВАНИЯ «ГОРОД НОВОРОССИЙСК» ИГОРЬ ДЯЧЕНКО ВРУЧИЛИ ТРЕМ ГОРОДСКИМ ЦЕНТРАМ КУЛЬТУРЫ И ОБРАЗОВАНИЯ СЕРТИФИКАТЫ НА НОВЕЙШЕЕ МУЛЬТИМЕДИЙНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Наиболее крупный вклад был сделан в укрепление материально-технической базы Морского культурного центра, который получил акустическую, световую и видеоаппаратуру, сборно-разборный сценический комплекс и трибуны.

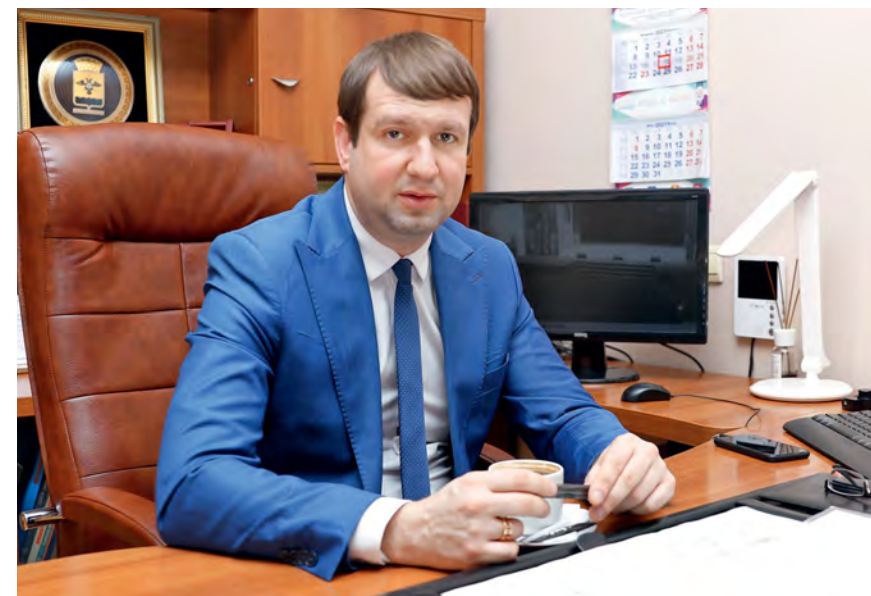
Дворец моряков (так МКЦ назывался при своем основании) был построен на берегу живописной Цемесской бухты в 1967 году. В 2012 году центр был передан на баланс администрации города и приобрел статус муниципального автономного учреждения. Ежедневно МКЦ

посещают около тысячи детей и подростков. Для них открыты 38 студий и творческих объединений, спортивных секций и кружков по интересам: современная хореография, классический балет, вокал, художественная гимнастика, боевые виды искусств, в том числе фехтование

японским мечом, а также спортивные танцы, обучение английскому языку, изобразительное искусство в разных техниках и другие.

— МКЦ — это самый настоящий центр культуры для всего города, — отмечает начальник управления культуры администрации МО «Город Новороссийск» Вячеслав Матвейчук. — Здесь занимается множество коллективов, в том числе театральная студия. Ее руководитель известен своими яркими нестандартными проектами. Теперь, когда мы при поддержке КТК решили все вопросы с экраном, звуком и светом, у юных артистов появится больше пространства для творчества.

Сборно-разборный уличный концертный комплекс поможет администрации муниципального образования в проведении масштабных праздничных мероприятий, таких как Международный фестиваль-конкурс молодых исполнителей «Морской узел», День города, Всероссийская патриотическая акция «Бескозырка», фестивали-конкурсы «Студенческая весна», «Штурвал удачи» и др. Эти праздники всегда привлекают внимание как жителей, так и гостей Новороссий-



ВЯЧЕСЛАВ
МАТВЕЙЧУК

Комфортабельный, с вместительным багажным отсеком для костюмов и декораций, с кондиционером, телевизором, отвечающий всем современным требованиям безопасной перевозки детей автобус стал серьезным подспорьем для культурных учреждений, расположенных в сельской местности и участвующих в краевых, российских и даже международных конкурсах и фестивалях.

этнокультурный комплекс казачьей станицы. Здесь Новороссийск имеет свое подворье, являющееся площадкой для выступлений художественных коллективов. Будет автобус задействован и при организации традиционно проводимого в городе фестиваля «КТК — талантливым детям».

В 2019 году, объявленном Годом театра в России, замечательный подарок от КТК получил Новороссийский городской театр. Ведущее учреждение культуры города, отмечавшее в тот год и свое 60-летие, укрепило свою материально-техническую базу светодиодным экраном площадью свыше 12 м², трехполосной активной акустической системой и мощными сабвуферами.

— Сегодня театр может пригласить любую звезду, зная, что может обеспечить все необходимые технические требования, — подчеркнул Вячеслав Матвейчук. — Другой важный, насыщенный современными технологиями проект — Культурно-эстетический центр детей и молодежи в селе Южная Озеревка, где появятся все условия для занятий подрастающего поколения музыкой, хореографией, вокалом, прикладным творчеством, спортом.

ВАЖНЫЙ, НАСЫЩЕННЫЙ СОВРЕМЕННЫМИ ТЕХНОЛОГИЯМИ ПРОЕКТ — КУЛЬТУРНО-ЭСТЕТИЧЕСКИЙ ЦЕНТР ДЕТЕЙ И МОЛОДЕЖИ

ска. Приобретенные на средства КТК сценические конструкции и трибуны рассчитаны на суровые погодные условия и не потеряют устойчивости даже при сильном ветре.

Также в этом году в распоряжение МБУ «Централизованная клубная система» поступил приобретенный на благотворительные средства КТК автобус типа «Турист» на шасси IVECO. Бюджетное учреждение объединяет восемь домов культуры и клубов из станиц и поселков Новороссийска, а это почти 150 творческих коллективов, или 2,5 тыс. человек.

— Раньше приходилось просить спонсоров, проводить тендеры, заключать договоры аренды. Случались и такие срывы, когда дети стоят с костюмами, а автобус не приехал. Сейчас мы ни от кого не зависим и можем полностью сосредоточиться на совершенствовании гастрольной деятельности, — подчеркивает Вячеслав Матвейчук.

Сегодня автобус привозит детей к местам выступлений не уставшими после дороги, а готовыми показать свое искусство, в том числе в действующий на Таманском полуострове



АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

«УРАН» ПОЧТИ НЕ ВИДЕН

ПЕРЕЛОМ В СТАЛИНГРАДСКОЙ БИТВЕ, ГДЕ В ЧИСЛЕ
ПРОЧЕГО РЕШАЛАСЬ СУДЬБА КАВКАЗА И СОВЕТСКОЙ
НЕФТЕДОБЫВАЮЩЕЙ СТРУКТУРЫ, НАСТУПИЛ 79 ЛЕТ НАЗАД,
В НОЯБРЕ 1942 ГОДА, С НАЧАЛОМ ОПЕРАЦИИ «УРАН»

ОТ ХАРЬКОВА ДО СТАЛИНГРАДА

Вечером 8 ноября 1942 года, выступая перед ветеранами-нацистами в мюнхенской пивной «Бюргербройкеллер», Гитлер заявил о своей победе под Сталинградом. До того, что немцы назовут катастрофой, осталось ровно две недели.

Понесенное в мае 1942 года поражение под Харьковом значительно ослабило оборону Красной армии в полосе Южного и Юго-Западного фронтов. Гитлеру казалось, что еще совсем немного — и южные регионы СССР превратятся в «житницу народа Германии», а кавказская нефть

обеспечит надежную сырьевую базу для немецкой промышленности и армии. В соответствии со стратегическим планом «Блау» 80 немецко-фашистских дивизий устремились к Волге.

Летом 1942 года, пользуясь более чем двукратным преимуществом в людях, танках и самолетах, вермахт

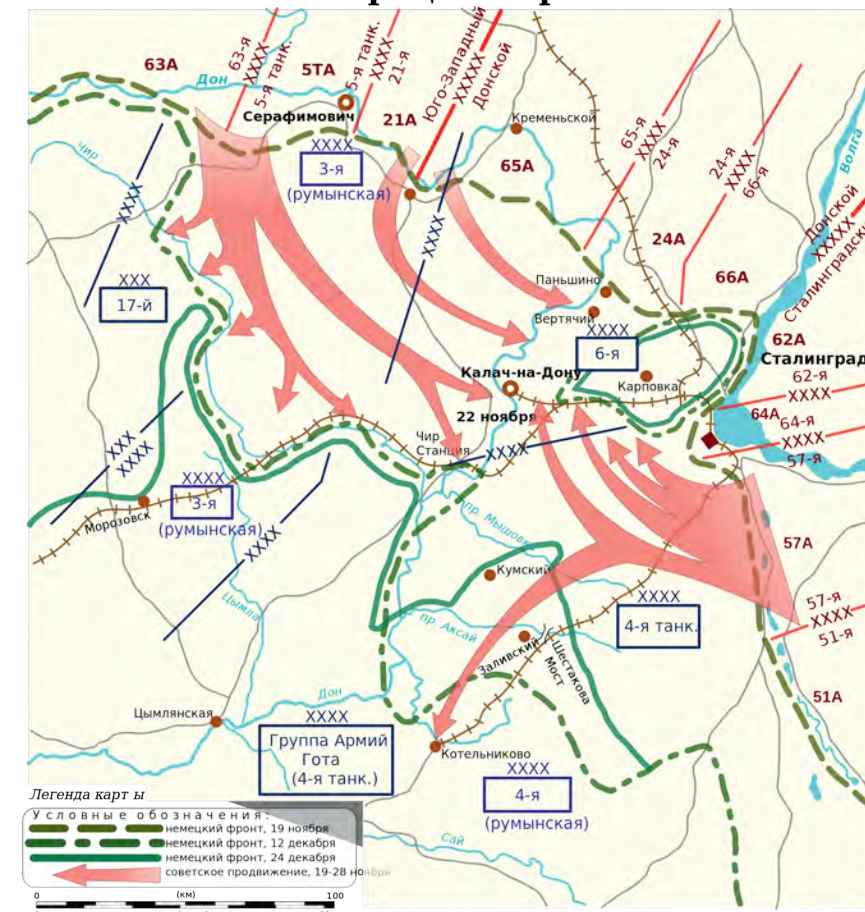
вышел в большую излучину Дона, создав непосредственную угрозу Сталинграду и Кавказу. В конце июля 1942 года враг оттеснил советские войска за Дон и находился всего в нескольких десятках километров от Сталинграда. Особенно тревожная обстановка сложилась 23 августа, когда передовой 14-й танковый корпус противника прорвался к Волге севернее Сталинграда, отрезав 62-ю армию от остальных сил Сталинградского фронта.

В трудном положении оказалась и служба горячего Сталинградского фронта. В июле была прекращена подача топлива с Кавказа через Ростов-на-Дону, а следом и по маршруту Сальск — Сталинград. В эти месяцы снабжение войск, действовавших севернее Сталинграда, велось из Саратова, Сызрани, Ярославля, Казани, Орска и Перми. Топливо подавалось на Владимирскую Пристань, Эльтон, Калач, а также в Камышин, где был создан скрытый под землей склад горячего. Часть топлива хранилась на баржах, бросивших якорь на Волге, к которым по дну был протянут сварной трубопровод.

Еще сложнее была схема снабжения советских войск, сражавшихся южнее Сталинграда. С Кавказа через Каспийское море топливо сначала транспортировали в Красноводск, далее по железной дороге через Ташкент доставляли на фронты. Существенно сократить этот маршрут удалось уже в августе 1942 года: в Гурьеве (сейчас — Атырау) был введен в эксплуатацию перевалочный пункт горячего, который принимал топливо, поступавшее по Каспийскому морю из Баку и Махачкалы.

Всего за 12 дней были построены временный причал и железнодорожная ветка, проведены дноуглубительные работы. Гурьевский пункт налива успевал обрабатывать в сутки 1–1,2 тыс. железнодорожных цистерн. Когда выяснилось, что цистерн не хватает, их доставили с железных дорог Северного Кавказа и Закавказья, отбуксировав с западного на восточный берег Каспия прямо по воде.

Операция «Уран»



ТЫЛ НА ПЕРЕДОВОЙ

Враг же продолжал наступать. 13 сентября, нанеся мощные удары по всему фронту, гитлеровцы приступили к штурму Сталинграда, на улицах которого завязались ожесточенные бои. Средняя продолжительность жизни советских солдат, прибывавших из пополнения, составляла менее суток, командира взвода — три дня, роты — неделю.

переправить на левый берег Волги. На правом берегу осталось отделение армейского склада (емкости в блиндажах) в 100 м от воды. Запасы для подразделений, ведущих бои в городе, доставлялись в бидонах и бочках на моторных баркасах и даже на весельных лодках. Будучи службой тыла, «горючники» действовали на самой настоящей передовой.

ЛЕТОМ 1942 ГОДА СЛУЖБА ГОРЮЧЕГО СТАЛИНГРАДСКОГО ФРОНТА ОКАЗАЛАСЬ В СЛОЖНОМ ПОЛОЖЕНИИ

В таких условиях, при господстве в воздухе вражеской авиации, снабжение топливом советских войск, сражавшихся в Сталинграде, было поистине сложнейшей задачей. Перед подходом гитлеровцев фронтные и армейские склады пришлось

Обороняя Сталинград, советское командование задумывалось и о масштабном контрнаступлении. В сентябре 1942 года на стол Верховного главнокомандующего лег план под кодовым названием «Уран». Он предусматривал нанесение



мощных ударов севернее и южнее города для окружения гитлеровцев.

В условиях абсолютной секретности готовились и «горючники». Доставка топлива по железной дороге и по Волге осуществлялась только в темное время суток. Уже утром ничто не выдавало масштабов операции: горючее сливали немедленно и убрали весь порожний транспорт еще до рассвета. К началу контрнаступления участвовавшие в нем фронты были обеспечены высокооктановым авиабензином на 7 заправок, автомобильным бензином — на 3,3 и дизельным топливом — на 8,8 заправок.

Гром артиллерийской подготовки 19 ноября возвестил о начале Ста-

генерала Паулюса. Как уже упоминалось, после хвастливой речи фюрера прошло всего две недели.

РАСТЕРЯННЫЙ ФЕЛЬДМАРШАЛ

В середине декабря вермахт предпринял операцию «Зимняя гроза» — последнюю попытку деблокировать окруженную группировку Паулюса в Сталинграде. Группа армий «Дон» генерал-фельдмаршала Манштейна ценой огромных потерь прорвалась сквозь позиции 4-й гвардейской танковой армии, но была остановлена подоспевшей из резерва 2-й гвардейской армией Малиновского (при ее выдвигании горючее для танков доставили самолетами, вылетевши-

были созданы условия для ликвидации в районе Сталинграда окруженной вражеской группировки. 26 января 1943 года 6-я армия немецко-фашистских войск была рассечена на две части: южная вместе со всем штабом Паулюса сдалась в плен 31 января, северная под командованием генерал-полковника Штрекера сложила оружие 2 февраля.

Для обеспечения боевых действий на завершающем этапе битвы за Сталинград войскам было подано 11,4 тыс. тонн горючего, или 475 тонн в сутки. При расходе 556 тонн в сутки, который не покрывался подачей, весьма кстати оказались ранее накопленные запасы. Основные трудности в обеспечении горючим контрнаступления заключались в подвозе от фронтовых и армейских складов до войск. Эту задачу, работая с большим напряжением, выполнял автомобильный транспорт.

Сталинградская битва стала поворотным событием Второй мировой войны. В кровопролитном противостоянии были полностью уничтожены одна немецкая армия и три армии ее союзников, еще три немецкие армии понесли тяжелые потери. Не менее важным итогом битвы оказалось и то, что нацисты больше не могли угрожать нефтяным месторождениям СССР на Кавказе. ●

НА ЗАВЕРШАЮЩЕМ ЭТАПЕ БИТВЫ
ЗА СТАЛИНГРАД ВОЙСКАМ
БЫЛО ПОДАНО

11,4
ТЫС. ТОНН ГОРЮЧЕГО

линградской наступательной операции. В тот день в движение перешли Юго-Западный и Донской фронты, 20 ноября к ним присоединился и Сталинградский. Уже 23 ноября войска Юго-Западного и Сталинградского фронтов встретились, замкнув кольцо окружения вокруг соединений

ми с подмосковных аэродромов). Утром растерянный Манштейн, увидев перед собой невесть откуда взявшиеся полтысячи советских танков, доложил в Берлин: «Вся степь заполнена русскими танками».

В результате успешных действий советских войск в ноябре — декабре

АВТОР
ПАВЕЛ КРЕТОВ

В МОНРЕАЛЬ ЧЕРЕЗ ПОРТЛЕНД

ХОТЯ БОРЬБУ ЗА НЕФТЬ И НЕЛЬЗЯ НАЗВАТЬ ПРИЧИНОЙ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ, ДОСТУП К ЭНЕРГОРЕСУРСАМ ОКАЗАЛ СУЩЕСТВЕННОЕ ВЛИЯНИЕ НА ХОД БОЕВЫХ ДЕЙСТВИЙ. К КОНЦУ 30-Х ГОДОВ США, ВЕЛИКОБРИТАНИЯ И СССР КОНТРОЛИРОВАЛИ 93% МИРОВОЙ ДОБЫЧИ НЕФТИ, СВЫШЕ 80% ПРОИЗВОДСТВЕННЫХ МОЩНОСТЕЙ ПО ЕЕ ПЕРЕРАБОТКЕ И ПОЧТИ 90% ТАНКЕРНОГО ФЛОТА ПЛАНЕТЫ



Перерезать маршруты снабжения топливом союзников — таков был план гитлеровской Германии и милитаристской Японии. Немецкие и японские субмарины вышли на охоту за танкерами в Атлантическом, Индийском и Тихом океанах.

Многим союзникам по антигитлеровской коалиции пришлось оперативно пересматривать пути доставки энергоресурсов. Например, для Австралии оказались закрыты традиционные маршруты доставки сырья из Юго-Восточной Азии. Она могла рассчитывать на нефть только из США или далекого Ирана. Весной 1941 года топливный голод почувствовали и англичане. Они обратились к американцам с просьбой выделить 80 танкеров, чтобы восполнить потери нефтеналивного флота вследствие атак немецких подлодок.

Отказать британцам, несущим на своих плечах всю тяжесть войны с Германией на западном театре военных действий, американцы не могли. Но сама передача даже первых 50 судов, которые ежедневно перевозили с месторождений в Техасе и Мексиканском заливе свыше 200 тыс. баррелей нефти, привела к нарушению снабжения черным золотом промышленности северо-восточного побережья США.

Схожие проблемы немедленно возникли и в соседней Канаде. 90% ее потребностей в нефти обеспечи-



akg-images/East News

почувствовали автомобилисты. Запрещалось продавать бензин и моторное масло владельцам частного автотранспорта по воскресеньям и в ночное время. Водители больше не могли получить топливо в кредит. Им было рекомендовано выезжать только при

Пытаясь удовлетворить возросшие потребности промышленности, армии и флота, канадское правительство создало государственное предприятие Wartime Oil Limited, которое занялось развитием нефтяных промыслов в долине Тернер (провинция Альберта). Однако до 70% углеводородного сырья по-прежнему приходилось завозить из-за рубежа. Нехватку топлива испытывали даже тренировочные военно-воздушные базы союзников, расположенные на канадской территории.

Но кто ищет, тот всегда найдет. Летом 1941 года американские нефтепроводчики предложили существенно упростить схему доставки углеводородного сырья в Канаду. Они предложили построить 380-километровый нефтепровод диаметром 300 мм из Портленда в Монреаль. Маршрут должен был пройти по американской территории через штаты Мэн, Нью-Гемпшир и Вермонт, где трасса

380 —
КИЛОМЕТРОВЫЙ
НЕФТЕПРОВОД ДИАМЕТРОМ
300 ММ ИЗ ПОРТЛЕНДА
В МОНРЕАЛЬ

особой необходимости и не развивать скорость свыше 40 км/ч. Королевское общество автомобилистов Канады выступило с лозунгом: «Экономя по галлону бензина в день, мы вносим свой вклад в победу над Гитлером».



поднимается на максимальную высоту — 600 м над уровнем моря, и канадскую провинцию Квебек. Финансирование проекта взяла на себя нефтяная компания Standard Oil of New Jersey.

Сооружение нефтепровода началось с обустройства городка строителей в Горхэме, штат Мэн. Оттуда одно подразделение подрядчиков продвигалось в направлении Монреаля, другое — Портленда. Работы велись без выходных, по 12 часов в сутки. Строители, уже имевшие богатый опыт создания нефтетранспортных артерий в Ираке, были хорошо оснащены различными видами техники: грузовиками, экскаваторами и бульдозерами.

Одновременно началось строительство резервуарных парков в Монреале и Портленде, а также восьми НПС на линейной части. Их оборудовали насосами, приводимыми в действие электродвигателями, и только на трех станциях использовались дизельные агрегаты.

Нефтепровод ввели в эксплуатацию в ноябре 1941 года, что сразу позволило сократить плечо транспортировки нефти до Монреаля на 2 тыс. км. Именно это расстояние проходили танкеры через залив Святого Лаврентия и по одноименной реке. Уменьшилось количество необходимых танкеров, но, что не менее важно в условиях войны, снизились и потребности по их охране. Кстати, сопровождение доставляющих нефть канадские корветы из Океанского эскортного соединения, а воздушную разведку над Атлантикой — американские ВВС.

Благодаря новой транспортной артерии удалось перевести на круглогодичный режим работы многие нефтеперерабатывающие заводы Квебека, которые до этого приходилось останавливать зимой в связи с прекращением навигации на реке. Поэтому даже после окончания

Второй мировой войны эксплуатация трубопровода Портленд — Монреаль была продолжена. В 1950 году параллельно магистрали диаметром 300 мм проложили вторую нитку, уже 450-миллиметровую. В работах приняли участие около тысячи строителей. В начале 1950-х годов модернизация оборудования дала возможность сократить количество насосных станций до трех, а еще через 10 лет все они были переведены с ручного на дистанционный режим управления. Контроль за работой магистрали стал осуществляться из диспетчерского центра, находящегося в Портленде.

Наибольшие объемы перекачки сырья были достигнуты на рубеже 1960–1970-х годов. Однако позже был построен нефтепровод из Сарнии в Монреаль, и транспортируемая по нему канадская нефть потеснила на внутреннем рынке более дорогую импортную.

АМЕРИКАНСКИЕ
НЕФТЕПРОВОДЧИКИ
ПРЕДЛОЖИЛИ ПОСТРОИТЬ

валось за счет импорта из Соединенных Штатов и Венесуэлы. В середине лета 1941 года правительство Канады ввиду сложной ситуации на топливном рынке взяло его под свой полный контроль. Первыми ограничения

АВТОР
ОЛЬГА ВЕТОХИНА,
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ
ПОМОЩНИК,
ДЕПАРТАМЕНТ
ПО ОБЩИМ ВОПРОСАМ
АО «КТК-Р»



ЧЕМОДАННОЕ НАСТРОЕНИЕ

В СВОЕЙ ОДЕ 1747 ГОДА М.В. ЛОМОНОСОВ ОТМЕЧАЛ, ЧТО «МОЖЕТ СОБСТВЕННЫХ ПЛАТОНОВ И БЫСТРЫХ РАЗУМОМ НЕВТОНОВ РОССИЙСКАЯ ЗЕМЛЯ РОЖДАТЬ». МЫ БЫ ДОБАВИЛИ: «...И ВИТТОНОВ». ЧАСТЬ ВОСХОЖДЕНИЯ К ВЕРШИНАМ МАСТЕРСТВА ФРАНЦУЗСКОГО ДОМА LOUIS VUITTON У ОЛЬГИ ВЕТОХИНОЙ УЖЕ ПОЗАДИ. О СВОЕМ ПУТИ ЛУЧШЕ ВСЕГО РАССКАЖЕТ САМ НАЧИНАЮЩИЙ КУТЮРЬЕ

Всегда жила по принципу: никогда не жалеть денег на две вещи — книги и образование. Этому же учу и своих детей. Курсы онлайн, вебинары, тесты по любому предмету или направлению — ничего из этого не остается в семье без внимания. В настоящий момент прохожу несколько расширенных курсов на платформе электронного образования Санкт-Петербургского университета. Их основная тематика — лексикология и стилистика русского и английского языков.

Еще одно хобби — собираю библиотеку, начиная с детских книг и заканчивая научными изданиями. Предпочтение отдаю не новым экземплярам, а букинистическим. Собираю по «развалам», по частникам, по объявлениям в Интернете. Книга должна быть старой, бумага — желтой, к тому же старинные книги пахнут по-особенному. Стараюсь найти первоиздания, редкие букинистические экземпляры. Самая старинная книга в библиотеке датирована 1880 годом, издана в Лондоне и называется Critical and Historical Essays by Lord Macaulay. Это моя гордость.

ФОКУС С РАЗОБЛАЧЕНИЕМ

Без ложной скромности хотела бы отметить: хорошо шить умела всегда, а вот работать с кожей побаивалась. Прорыв случился

неожиданно и весьма банально: интернет-объявление очередной leather school #1 гласило: «Научим каждого шить сумки из кожи на профессиональном оборудовании, приходите».

В швейном деле я давно не новичок, но от промышленного оборудования всегда старалась держаться подальше. Одного моего взгляда было достаточно для очередной поломки. Поэтому, когда я приходила в ателье к своим знакомым мастерам, меня всегда просили рядом с машинками не стоять, на оборудование не смотреть и по возможности думать о чем-то абстрактном.

30 ноября 2019 года в 12:00 я открыла дверь школы, полная решимости развенчать создаваемый ими миф, доказать всем, что шить на промышленном оборудовании могут лишь единицы, что сумки — это вообще удел избранных... Спустила 10 часов я вышла оттуда с готовой сумкой собственного производства и поняла, что жизнь уже никогда не будет прежней.

После этого было еще много занятий, как очных, так и дистанционных, по видеоурокам. Изучались работа с лекалами, конструирование, осваивались хитрости технологических операций. Потом неоднократно арендовала там же оборудование для пошива. А несколько месяцев назад решилась и купила домой уже собственную чудо-машинку.

РОЖДЕНИЕ СУМКИ

К сожалению, шить получается только в редкие часы по выходным или поздно вечером, а ведь на создание сумки обычно уходит от 10 до 20 часов. Много зависит от сложности модели, от мелких деталей и от используемого материала. С натуральной кожей как сырьем и фурнитурой проблем не возникает: в Москве много магазинов по этому направлению. За все время моего увлечения (а это два с небольшим года) удалось сшить 31 изделие, среди них — сумки

и кошельки, портпледы и несесеры. Был даже фартук. Еще 10 сумок пребывают в разной стадии готовности и ждут то ли своего часа, то ли моего вдохновения.

производств. Понятно, что они никогда не раскроют секретов и такие видео носят скорее развлекательный характер, но тем не менее это очень познаватель-

СПУСТЯ 10 ЧАСОВ Я ВЫШЛА ОТТУДА
С ГОТОВОЙ СУМКОЙ И ПОНЯЛА, ЧТО ЖИЗНЬ
УЖЕ НИКОГДА НЕ БУДЕТ ПРЕЖНЕЙ

Сейчас в социальных сетях можно найти много информации по теме пошива и конструирования сумок. Даже известные модные дома размещают видео со своих

но. Существует всего восемь базовых конструкций сумок. Если изучить и освоить на практике их все, перед вами откроются новые горизонты.



Я получила классическое педагогическое образование во Владимирском государственном педагогическом университете, на факультете иностранных языков. По специальности я филолог и учитель английского и немецкого языков. Именно педагогическое образование не дает спокойно жить, пребывая в постоянном поиске новых знаний. Чужие ошибки считаю своими, стараюсь их исправить или скорректировать, а уж если дело доходит до объяснений, то просто так не отделяется — расскажу все, что знаю по теме.



Как блюдо начинается с удачного рецепта, так и сумка начинается с удачного точного лекала. Лекала можно купить у проверенных мастеров, а можно сконструировать самим (этот путь будет дольше, но гораздо интереснее). Затем необходимо отшить пробную модель изделия из «технической» ткани — спанбонда. Иногда таких «черновиков» у меня бывает до пяти и более. Основная цель на этой стадии — чтобы все детали были четко выверены. Далее можно раскраивать детали из кожи и начинать сборку изделия согласно технологической карте, когда операции выполняются в определенной последовательности. Что удивительно в этом деле, раскрой всегда начинают с самых длинных деталей (например, ремней), а сборку сумки — с изготовления карманов.

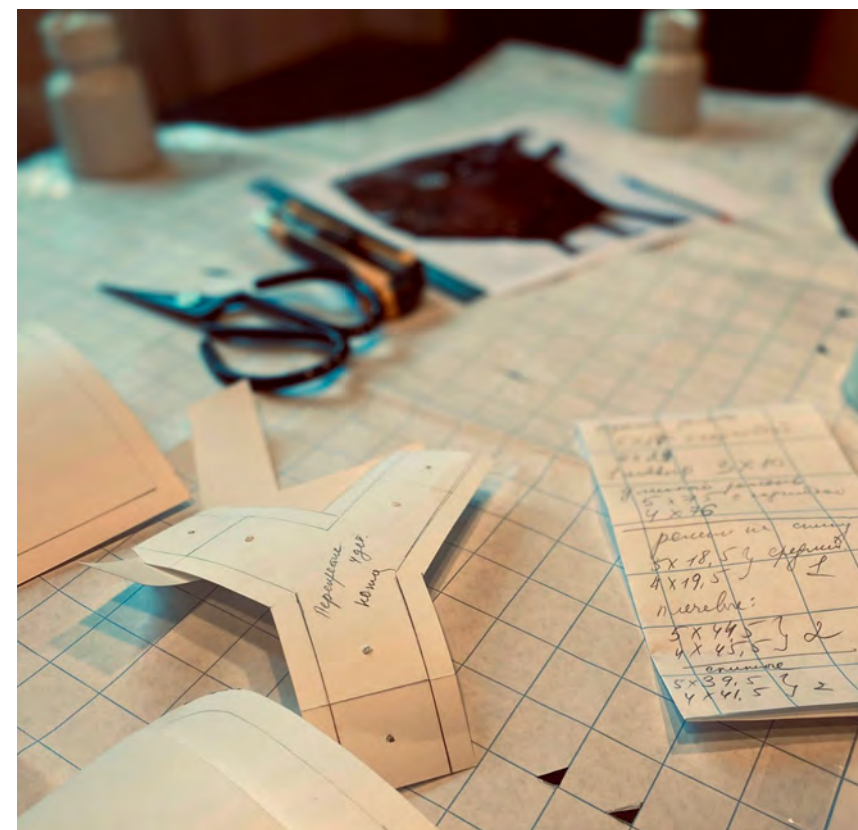
КАК БЛЮДО НАЧИНАЕТСЯ С УДАЧНОГО РЕЦЕПТА, ТАК И СУМКА НАЧИНАЕТСЯ С ТОЧНОГО ЛЕКАЛА



ПРОДОЛЖАТЬ СОВЕРШЕНСТВОВАТЬСЯ

В планах на ближайшее будущее — пошив одежды из кожи. Давно мечтаю об этом, и сейчас, видимо, время пришло. Для этого есть и навыки, и возможности: выбор материалов и необходимой фурнитуры сейчас просто огромный. А вершина айсберга мастерства — это пошив мужского костюма по специальной технологии ручного стежка (в английском языке для этого есть специальный термин — *bespoke*, когда 90% процентов изделия выполняется вручную).

Костюмы такого уровня изготавливаются настоящими мастерами, которые передают свои знания и умения из поколения в поколение. Пока это мечта, но кто знает, может быть, и она достижима. В каждом процессе существуют свои тонкости, которые невозможно освоить сразу. Но внимание к ним и тяга к обучению делают свое дело.



АВТОР
ДМИТРИЙ КОНСТАНТИНОВ

ДОБРЫХ ДЕЛ МАСТЕР

29 МАЯ ОТМЕЧАЕТСЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ ДЕНЬ МИРОТВОРЦЕВ ОРГАНИЗАЦИИ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ. ГОЛУБУЮ КАСКУ ООН ЧЕТЫРЕ ГОДА НОСИЛ И НАШ КОЛЛЕГА, ПРЕДСТАВИТЕЛЬ ДЕПАРТАМЕНТА ПО СВЯЗЯМ С ПРАВИТЕЛЬСТВОМ РФ В РЕСПУБЛИКЕ КАЛМЫКИЯ МИНГИЯН БАТНАСУНОВ. СТРАНИЦЫ ЕГО БИОГРАФИИ – ЭТО КИПЛИНГ, ХЕМИНГУЭЙ И РЕМАРК В ОДНОЙ УПАКОВКЕ, СМЕШАТЬ, НО НЕ ВЗБАЛТЫВАТЬ



Когда бонусных авиамиль в запасе уже столько, что можно обмотать Землю по экватору до полной непрозрачности, на борту регулярного рейса может удивить только одно: абсолютно бесшумный грудной ребенок. Секрет прост: это путешествует семья из Калмыкии.

— Бабушка говорила, что я тоже был в этом возрасте тихим, — вспоминает Мингиян Батнасунов. — Помимо бутылки молока с соской детям давали особым способом отваренный бараний хвост. Вкусно, питательно и действует как хорошее седативное средство. Детство же было обычным для советского ребенка, разве что более деревенским и озорным, с местным колоритом.

«Мингиян» переводится с калмыцкого как «командир тысячи воинов». Отец, взяв имя багатура из калмыцкого героического эпоса «Джангар», назвал сына Мингияном, желая ему стать в будущем настоящим мужчиной, лучшим воином, совершенным в моральном и физическом плане. По мнению ряда авторитетных ученых, из языка личных гвардейцев Чингисхана и «тишайшего» царя Алексея Михайловича на Руси «багатур» трансформировалось в слово «богатырь», боевой клич «уралан» — в «ура». Да и имя города Тюмень тоже имеет калмыцкое происхождение и означает «десять тысяч».

— Воинское прошлое предков, — с гордостью рассказывает Мингиян, — отразилось в участии калмыцкой конницы во всех войнах Российской империи начиная с XVII века. В годы Великой Отечественной войны в рядах РККА сражались более 42 тыс. калмыков, воевал и мой дед.

23 уроженцам и жителям Калмыцкой АССР было присвоено звание «Герой Советского Союза». Имя одного из них, генерал-лейтенанта Басана Бадьминовича Городовикова, носит Калмыцкий государственный университет в Элисте. Здесь Мингиян Батнасунов окончил кафедру английской филологии. Язык Байрона и Шелли пригодился в Судане, куда в 2009



году майора Батнасунова направили в служебную командировку ООН в составе российского полицейского контингента, а затем и в 2018 году — в миссии ООН на Кипре.

— Выбор в пользу МВД был сделан во время срочной службы, — поясняет Мингиян Николаевич логику развития карьеры. — Республиканский военкомат после окончания университета направил меня, как и других очкариков «с вузовскими остатками интеллекта на лице», служить в войска связи. Шла вторая кампа-

1,5-месячного обучения специально прибывший действующий офицер полиции ООН принимал обязательные экзамены: четырехэтапные тесты на знание английского (и (или) французского, испанского), тесты по огневой подготовке и навыкам управления внедорожником. Далее экзаменатор ООН произвел финальный отбор кандидатов, проведя с каждым 20-минутное собеседование на различные темы. После этого кандидаты прошли военно-врачебную комиссию, по-

«МИНГИЯН» ПЕРЕВОДИТСЯ С КАЛМЫЦКОГО КАК «КОМАНДИР ТЫСЯЧИ ВОИНОВ»

ния, поэтому помимо азбуки Морзе, знания телеграфных аппаратов и выполнения норматива 60 знаков в минуту командование жестко требовало общевоинскую подготовку. После учебки отцы-командиры, отобрав военнослужащих с высшим образованием, направили их охранять и сопровождать спецгрузы архива штаба Северо-Кавказского военного округа.

Обучение азам миротворчества кандидаты из числа действующих офицеров полиции из разных стран проходили в Подмоскowie в одном из подразделений МВД. По окончании

лучили по шесть прививок от малярии и других клинических нападений и были отправлены в миссии.

Миссии ООН делятся на два типа: по установлению мира (вооруженные) и по его поддержанию (невооруженные). В Судане полицейским советникам ООН оружие не выдавали, хотя вокруг его было в избытке, даже у детей. Конечно же, миротворцев сопровождали воинские подразделения силовой защиты, но почти все вопросы приходилось решать посредством диалога и дипломатии. Хотя, как известно, разнимающим зачастую достается больше всех...



Долголетний конфликт в Судане между арабским севером и югом африканских племен подпитывался не только территориальными, но и религиозными, а также межэтническими разногласиями. Это привело к гражданской катастрофе и, как следствие, обусловило необходимость введения миротворческого контингента ООН, в том числе из России. Многогосударственное африканское государство к тому же попало в фокус ресурсной дипломатии: разведанные запасы нефтегазовых месторождений Южного Судана достаточно велики в мировом масштабе.

— В 2009–2011 годах в Судане в составе миссии ООН служило порядка двух десятков российских специалистов, порой поодиночке среди иностранных коллег, — рассказывает Мингиян. — Из Калмыкии был я один. А вообще за историю «голубых касок» их носили только два калмыка: я и Арсен Босхаев, который, кстати, был одним из первых

миротворцев. Арсен работал по линии ООН в Югославии, Боснии и Герцеговине, Грузии, а также по линии ОБСЕ в Киргизии.

БРАТЬЯ ПО ОРУЖИЮ И БЕЗ

За два года службы в интернациональном коллективе миротворцев на юге Судана удалось успеть многое: обучить молодых новобранцев, помочь в организации подразделения полиции из военизированных формирований, курировать работу полиции и других национальных правоохранительных подразделений, наладить взаимодействие с местными органами самоуправления, пообщаться с местным населением, побывать под прицелом, в том числе «дружественным». Впечатлений хватило бы на сценарий блокбастера, но, с одной стороны, Мингияну сейчас некогда, поскольку он плотно занят работой в КТК, а с другой — как пел Высоцкий: «не то чтобы не знаю — рассказывать нельзя».



— Рыночная площадь в центре городка Ямбио, которую мы патрулировали с местными полицейскими, напоминала планету Татуин из фильма «Звездные войны», — вспоминает Мингиян. — Посередине воронка с неразорвавшейся авиабомбой, которую никто и не думал обезвреживать. Местные только и делали, что кидали в нее разный мусор. Хотя руководство ООН неоднократно предлагало обезвредить бомбу, но противоречивое решение местных властей не поддается объяснению. Туда-сюда фланирует разный народ, кто — с ручным пулеметом Калашникова за плечами, у кого-то — РПГ с уже вставленной гранатой. «Это свои», — меланхолично реагируют полицейские из племени динка в ответ на наше недоумение. Местных парней вообще мало чем можно удивить, разве что каким-нибудь гаджетом или новым фильмом.

Помимо миротворцев местным властям в вопросе стабилизации безопасности помогал военный контингент армии Уганды. Наземную помощь бронетехникой угандийские «регуляры» дополняли поддержкой с воздуха, которую осуществлял вертолет советского производства Ми-24. Синхронизация работы военных и миссии ООН проходила гладко, хотя и не всегда.

— Возвращаемся с учебных стрельб на военном грузовике М35 с открытым кузовом, полным полицейских новобранцев, — рассказывает Мингиян. — Я сижу в кабине рядом с водителем и переводчиком. Параллельно барражирует Ми-24 угандийских ВВС, вдруг он разворачивается и заходит нам в лоб. Оборачиваюсь — в кузове направляющегося в сторону столицы штата камуфлированного грузовика без опознавательных знаков ООН и местной полиции наши подопечные весело и оживленно целятся в вертолет из розданных им китайских копий АК-47. Реакция пилота вполне понятна, и «крокодил» уже поднимает хвост, чтобы настил НУРСов с правой консоли и (или) четырехствольного ГШГ с левой лег правильно. Пришлось



дернуть руль водителю, чтобы грузовик свернул с дороги и скатился по склону в джунгли. Наш уже к тому времени поседевший переводчик, я, водитель и подшефные «стрелки» отделались испугом и ушибами, хотя могло быть и хуже... После этого приставленный для контроля за новобранцами и задремавший в кузове в обнимку с автоматами сержант местной полиции больше не спал на службе.

В зоне ответственности миссии еще одной проблемой были бандформирования, состоявшие в том числе из «детей-солдат». Известная как «Армия сопротивления Господа» группировка под предводительством Джозефа Кони терроризировала и грабила местное население

— Наш переводчик из племени занде побелел и предупредил, что лучше не сопротивляться, иначе «живые позавидуют мертвым», — говорит Мингиян. — Под прицелом ручного пулемета Sten и двух автоматов Туре 56 нас обыскали дети «младшего школьного возраста». Остались весьма недовольны скудностью улова, но отпустили с миром. Позднее переводчик сообщил, что одного из этих подростков он видел в лагере беженцев ООН, где ему помогли с реабилитацией.

Миротворцев обычно не рассматривали как цель. Их запоминали по-другому, нежели солдат и полицейских: по благотворительным акциям, распространению гуманитарной помощи, по строительству

ЗА ДВА ГОДА СЛУЖБЫ В ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНОМ КОЛЛЕКТИВЕ МИРОТВОРЦЕВ НА ЮГЕ СУДАНА УДАЛОСЬ УСПЕТЬ МНОГОЕ

Уганды, Южного Судана и Конго. Полевые командиры этого бандформирования известны убийствами, изнасилованиями, насильственным рекрутированием детей, похищенных из окрестных деревень. Боевое крещение малолетние солдаты проходили, возвращаясь в родные места и убивая под принуждением соплеменников. Однажды на такую лесную засаду напоролась и невооруженная группа майора Батнасунова, осуществлявшая рутинное патрулирование окрестностей.

школ, больниц, дорог и мостов, вызволению заложников, обучению детей, лечению, оказанию помощи беженцам, задержанным и удерживаемым лицам.

— Подняли меня как-то раз по тревоге как следователя после дежурных суток, — рассказывает Мингиян. — Второй следователь был в отпуске. По рации индус из радиоузла нашей военной базы неразборчиво сообщает, что на местных гражданских ооновцев, следовавших на служебной машине в сторону нашего

городка, напали неизвестные. Обстреляли бедолаг по колесам, машина перевернулась: «Живы или нет, не знаю, давай быстрее».

Пока БТР вооруженных сил Бангладеш доехал до места происшествия, угандийские военные уже были на месте, их «вертушка» тоже.

— После того случая с подшефными «стрелками» на грузовике и атакой Ми-24 меня то и дело подначивали коллеги, показывая на «вертушку» и называя пилота вертолета «моим другом», — продолжает Мингиян. — В общем, доехали, по нашей просьбе «вояки» ничего на месте не трогали. Белая ооновская «тойота» лежит на боку на дороге. Оба пострадавших живы, их бангладешские военные отвезли в ближайший госпиталь к итальянским монахиням. В их католическом приходе располагался лепрозорий, где пострадавших и разместили.

В дальнейшем осмотр места происшествия и автомашины показал, что водитель и пассажир были в состоянии алкогольного опьянения. Опрокидывание машины спровоцировал наезд на упавшую ветку с многочисленными острыми шипами. Опасаясь ответственности, придумали историю с обстрелом. Узнав от следственно-оперативной группы о естественном происхождении повреждения покрышки автомашины, военные хотели наказать пострадавших, но командование не позволило это сделать. Горепотерпевших потом с позором уволили из числа местного персонала ООН.

Про местные странности можно рассказывать бесконечно. «Урал» или КрАЗ Мингияна попросил достать кто-то из уходящих на дембель суданских полицейских. Транспортировка грузов была на то время практически единственным годным бизнесом, дававшим возможность достойно заработать. В отсутствие дорог и заправок грузы возили караванами из нескольких тяжелых полноприводных грузовиков, половину объема кузова съедали канистры с горючим.

— На военной базе ООН мы жили дружно, — улыбается Мингиян. — В сезон дождей даже едой делились, поскольку дежурная «вертушка» с провиантом не могла прилететь, а все дороги становились непроходимыми. Только одного натовца из Молдавии как-то отлучили ненадолго от общего стола за излишнее высокомерие. Да и с египтянином чуть было не подрались, он ругал бывшие у них на вооружении советские танки ИС-3, а они ведь грозное оружие: в 1946 году практически третью мировую предотвратили. Мое мнение, что оружием просто нужно уметь пользоваться.

Потом у подполковника Батнасунова будет еще одна миссия ООН — на Кипре с 2018 по 2020 год. Не такая колоритная, но все же: колючая проволока вдоль линии разграничения, регулярные патрули на белых вертолетах и внедорожниках, пулеметные гнезда турецкой и греческой сторон. Может быть, со временем узнаем новые интересные подробности...

МИССИЯ ВЫПОЛНИМА

В КТК Мингиян с июня 2020 года. В стеклянном шкафу его кабинета находятся голубая каска и вырезанная из красного дерева карта Африки как память о командировке и друзьях.

— С течением времени вспоминается только хорошее, — признается Мингиян. — С парнями из той миссии до сих пор переписываюсь. Многие детей растят, некоторые уже внуков нянчат. Вообще, позитивное отношение к жизни помогает всегда. Мне также в жизни помогает спорт: это и тренировка силы воли, и физическая подготовка, и хороший антистресс.

К слову, наш коллега занимается бразильским джиу-джитсу. Имеет синий пояс, до пандемии выступал в старшей возрастной группе в команде «Грейси Барра. Кипр. Лимассол».

— За непродолжительный период работы в КТК вижу положительные эмоции, которые мы дарим



людям, — продолжает Мингиян. — Мальчишки с удовольствием катаются в новом скейт-парке, построенном в Элисте в рамках нашей благотворительной программы.

Про этот скейт-парк «Панорама» уже писала, но только при визите в столицу Калмыкии понимаешь, какой он неожиданно огромный — на полгектара. Дорожное движение в стотысячной Элисте весьма оживленное, и в потоке постоянно встречаешь автобусы с логотипом КТК. Мингиян говорит, что подарок городу активно осваивают не только пассажиры, но и водители, прежде отправлявшиеся на заработки в Москву. За рулем «пазиков» им комфортно, да и заработок достойный.

— За кареты скорой помощи и медицинское оборудование нас благодарят зачастую даже незнакомые местные жители, — отмечает Мингиян.

Компьютерный томограф, поставленный КТК в Элистинскую городскую поликлинику, с марта по ноябрь прошлого года работал практически круглосуточно, помогая с диагностикой COVID-19. Значительная часть заболевших транспортировалась на скорых с логотипом КТК. Компания действует не только в сфере благотворительности, но и создает рабочие места в регионе. Характерный пример — проверенный надежный подрядчик КТК, частная охранная организация «Начин».

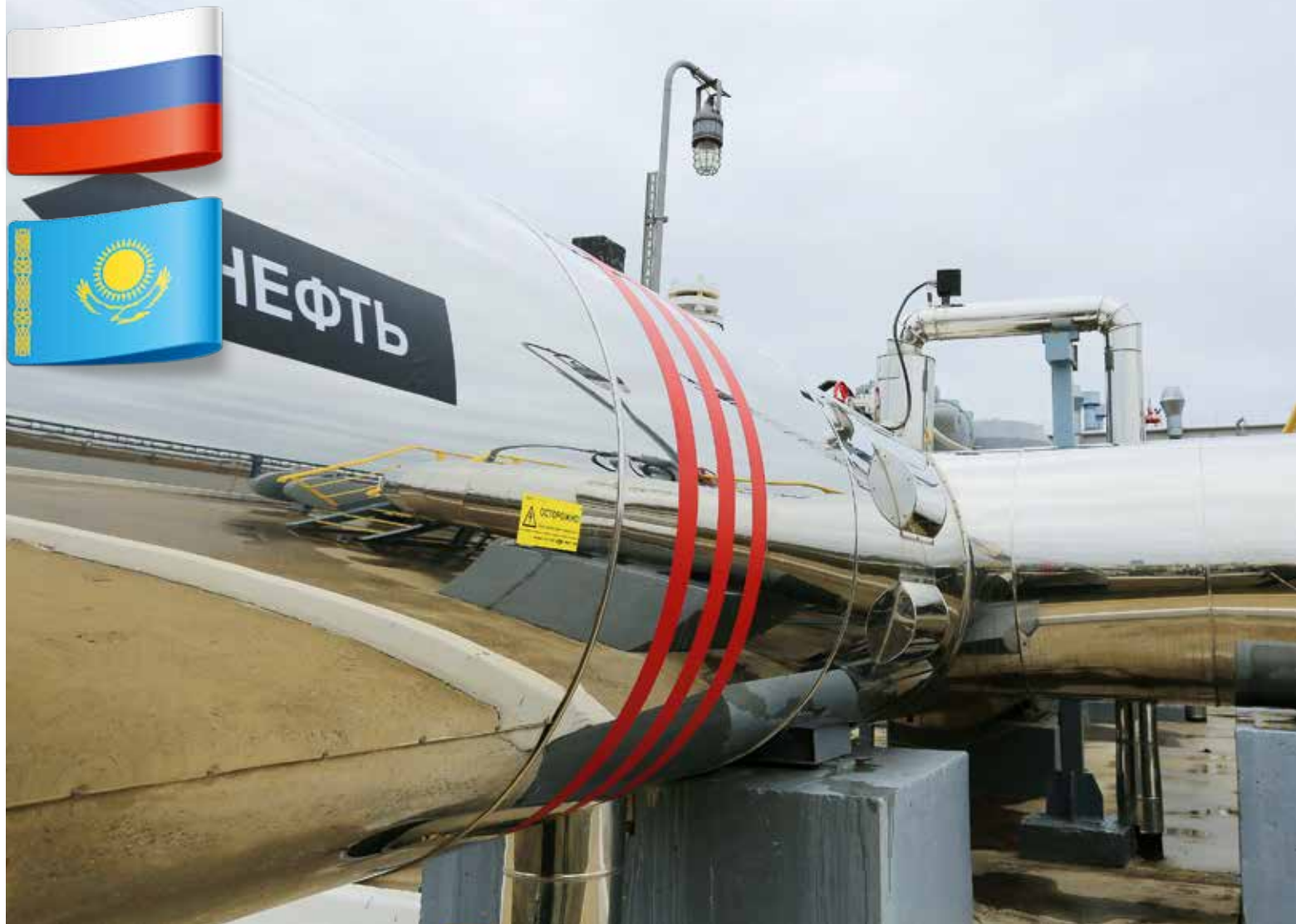
— Дисциплина, военный опыт и спортивная подготовка — благодаря этим качествам профессионалов ЧОО «Начин» под надежной



охраной находятся все объекты КТК на российской территории, — отмечает Мингиян Николаевич. — Так что у калмыцких богатырей полно работы и сегодня.

Приезжая в Калмыкию, видишь, как традиции героического эпоса «Джангар» продолжают в современной истории. Об этом говорят памятники героям, а также яркий и запоминающийся праздник «Джангариада», когда в Элисте проходят соревнования по калмыцкой борьбе и стрельбе из лука, скачки на конях и верблюдах.

— У нас есть еще много интересного, к примеру, Фестиваль тюльпанов, — улыбается «наш человек в Элисте». — Степь цветет до самого горизонта. Приезжайте, положительные эмоции гарантированы!



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
КАСПИЙСКОГО ТРУБОПРОВОДНОГО КОНСОРЦИУМА

Корпоративное издание «ПАНОРАМА КТК». №2 (33) май 2021. Номер подготовлен пресс-службой КТК.
 Редактор: Дмитрий Константинов. E-mail: Dmitriy.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.
 Дизайнер: Гульнара Агямутдинова. Директор по производству: Олег Мерочкин.
 Фотографии: пресс-служба КТК, Alamy/TACC, РИА Новости, akg-images/East News, Shutterstock/FOTODOM.
 Отпечатано в «ПРОПЕЧАТЬ»: www.proprint.moscow, тел.: +7 (499) 490-44-62.
 Любое использование материалов без согласия редакции запрещено.

нюдуpeople

КАСПИЙСКИЙ ТРУБОПРОВОДНЫЙ
КОНСОРЦИУМ:

МЕЖДУНАРОДНЫЙ ПРОЕКТ, ПРОВЕРЕННЫЙ ВРЕМЕНЕМ



Каспийский Трубопроводный Консорциум
Caspian Pipeline Consortium
Каспий Құбыр Консорциумы

