



СОХРАНИТЬ ЗДОРОВЬЕ И ОБЕСПЕЧИТЬ РЕЗУЛЬТАТ

Темпы, сроки и качество работы – остаются на высоте. ООО «Газпром инвест» оперативно реагирует на меняющуюся эпидемиологическую обстановку и внедряет новые цифровые подходы, которые сохраняют в компании социальную стабильность и непрерывность производства.

В период очередной сложной эпидемиологической ситуации, используя опыт первой волны пандемии, компания продолжает максимально защищать персонал и обеспечивать бесперебойность работы всех систем.

Во вторую волну в центральном офисе и Филиалах компании, расположенных в Санкт-Петербурге, на дистанционную работу переведены 35% работников. В Региональных Управлениях Общества и Филиалах «Новый Уренгой», «Томск», «Иркутск», «Ноябрьск», «Надым» в режиме удаленной работы – 37% работников. На «удаленку» отправили представителей группы риска – людей старше 65 лет, беременных женщин, родителей с маленькими детьми. Особых сложностей с организацией удаленных рабочих мест не возникло. Ведь еще в апреле и мае ООО «Газпром инвест» отработало механизмы организации УРМ для работников. Были закуплены и выданы более тысячи ноутбуков. Таким образом,

обеспечили возможность выполнять задачи находясь дома, имея доступ как ко внутренним информационным ресурсам Общества, так и к информационно-управляющим системам ПАО «Газпром». Работники уже привыкли к видеоконференциям, онлайн-планеркам и электронному документообороту. Так что качество работ и сроки их выполнения остаются на неизменно высоком уровне.

У ООО «Газпром инвест» есть и цифровой ответ сложной эпидемиологической ситуации. В работе применяют электронные инструменты. Некоторые из них тестировали. Так для качественного планирования и контроля на одном из строящихся объектов провели съемку с беспилотника. Дрон использовали для составления 3D модели. Цифровые подходы будут развивать и дальше. Особенно они эффективны в условиях карантинных мер.

К слову, для противодействия COVID-19 во всех подразделениях приняты беспрецедент-

ные меры: установлены обеззараживатели, на пропускных пунктах – тепловизионные комплексы, закуплены дезинфицирующие средства, которые размещены на проходных и в других помещениях. Спецрастворы используются для обработки салонов служебного автотранспорта, влажной уборки. «Принятых в Обществе мер достаточно, чтобы не допустить распространения коронавирусной инфекции в офисах компании и на объектах строительства, а также срывов сроков реализации инвестиционных проектов Общества. На данный момент мы делаем все, чтобы работать в привычном нам, бесперебойном, темпе. Надо помнить, что от осознанной гражданской позиции каждого работника зависит не только собственное здоровье, но и благополучие близких людей, коллег. Уверен – общими усилиями мы справимся», – подчеркнул в обращении к сотрудникам компании генеральный директор В. А. Тюрин.

Кашель, боль в горле, высокая температура – в нынешнем году помимо привычных инфекций нужно беречься еще и от опасного коронавируса. Как отличить COVID-19 от простуды и что делать, чтобы защитить организм от гриппа и ОРВИ? Важные советы от специалистов медицинской службы ООО «Газпром инвест».

Есть несколько простых и действенных советов, которые помогут защититься от гриппа и ОРВИ. Так, например, надо взять за правило гулять каждый день. Достаточно пройтись 40–60 минут, чтобы почувствовать заряд бодрости и укрепить иммунитет. Лучше именно ходить, а не бегать – так меньше вероятность повредить суставы, советуют специалисты.

Вопрос питания не менее важен. Организму в холодную промозглую погоду необходимы витамины А и С. Восстановить баланс

помогут цитрусовые, киви, сладкий перец, зелень, кисломолочные продукты. Также и народная, и традиционная медицина жалуют лук и чеснок. Все овощи и фрукты лучше есть в свежем виде или приготовить салат.

Однако эффективнее всего защищает вакцинация, уверены врачи: «Прививка снижает риск заболеть на 70–80%. Даже в случае заражения привитый человек перенесет заболевание в легкой форме и без осложнений». Прививаться нужно в сентябре–ноябре. Иммунитет сохраняется в течение 7–9 месяцев, а формируется в среднем 21 день.

Некоторые обыватели недооценивают опасность гриппа. Между тем он является одним из самых серьезных и массовых заболеваний среди прочих вирусных инфекций. Новая опасность – COVID-19.

Коварность коронавируса в том, говорят специалисты, что его начальные симптомы могут быть схожи с гриппом и ОРВИ: кашель, повышение температуры, ломота в теле, головные боли, озноб. «При этом

есть несложные способы предположить, чем, скорее всего, болен человек, – говорит заместитель начальника медицинской службы ООО «Газпром инвест» О. В. Грибенко. – Яркий, часто (но не всегда) проявляющийся симптом COVID-19 – пациент перестает чувствовать запахи».

Как минимум 30% процентов, зараженных COVID-19, болеют бессимптомно. Поэтому, если есть подозрения, необходимо, говорят медики, сдать специальные анализы.

При возникновении вопросов, связанных с организацией медицинской помощи при заболевании гриппом, ОРВИ, COVID-19, сотрудники ООО «Газпром инвест» могут обратиться к врачу-специалисту высшей категории Н. А. Пилягиной. Режим работы: пн-чт с 8:30 до 17:20, пт – с 8:30 до 15:05. Тел.: +7 (958) 457-12-72.

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



БОЛЬШОЙ ПУТЬ НА ВОСТОК

В сентябре на Востоке нашей страны начался второй этап строительства газопровода «Сила Сибири» на участке от Ковыктинского до Чайядинского месторождения. В настоящее время магистральный газопровод «Сила Сибири» транспортирует газ с Чайядинского месторождения потребителям регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока и позволяет организовать новый мощный канал экспорта российского газа в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.

стр. 3



ТРАНСПОРТНАЯ СЛУЖБА – КРУПНЫЙ ПЛАН

ООО «Газпром инвест» – крупная компания со множеством функций. Все структуры, входящие в ее состав, реализуют свои особые и важные задачи. Но есть подразделение, без которого деятельность организации невозможна – Транспортная служба. В последнее воскресенье октября она отмечает свой профессиональный праздник.

стр. 4



РЕНЕССАНС НАЧИНАЕТСЯ С ГАЗА

С одной стороны – средневековый населенный пункт, с другой – современный портовый и промышленный центр на Балтийском побережье. Со дня основания у Выборга было важное стратегическое значение, он занимал выгодное положение на перекрестке торговых путей. Совсем скоро город станет еще и крупным центром по производству сжиженного природного газа.

стр. 7

КОГДА ВСЕ ПРОЕКТЫ ПОД КОНТРОЛЕМ

Сделать ставку на эффективность – в ООО «Газпром инвест» завершен первый поток обучения проектного управлению. Уровень программы – стратегический – лекции и семинары для директоров филиалов, генеральных директоров, начальников Управлений и их заместителей. О глобальных задачах обучающего курса «Нашей газете» рассказала директор по инжинирингу ПМСОФТ, директор по развитию Университета Управления Проектами Е. О. Пужанова.



Екатерина Олеговна, расскажите, пожалуйста, в чем основная идея курсов для руководства? Как создавалась обучающая программа?

– Учиться нужно всем. Руководству в первую очередь, но практика показывает, что руководство не учат, а развивают. Эту истину отлично понимают в ООО «Газпром инвест». Первый поток лично курировал генеральный директор В.А. Тюрин. Задачи у компании масштабные, топ-менеджеры руководят мегапроектами, а значит их компетенции должны постоянно расти. Сейчас ПАО «Газпром» сформировало модели управления инвестиционным процессом на основе интеграции Единого технического заказчика ООО «Газпром инвест». Для 12 крупных проектов создаются проектные офисы. Это большая ответственность, и без новых знаний не обойтись.

– Как проходило обучение? Топ-менеджеры сели за парты?

– Программу развития проектных компетенций для ООО «Газпром инвест» проводил Университет Управления Проектами. Обучение проходило на специальной онлайн-платформе. Максимальная цифровизация. У каждого участника свой личный кабинет. Туда загружались кейсы, вопросы, всевозможный развивающий контент. Каждый руководитель получал свои индивидуальные задания. Разбирал реальные бизнес-кейсы. Чат-бот – умный робот, который помогал участникам разбираться в новой терминологии в области проектного управления. Обучаться можно было в любое время суток, хоть рано утром, хоть ночью – актуальная опция для руководителей высшего звена. Ведь у них все дни расписаны по минутам, а география филиалов очень широка – когда на Сахалине выполнение заданий завершается, в Петербурге к ним только приступают.

– Цифровизация и искусственный интеллект – это замечательно, но ничто не заменит человеческого общения...

– Именно так, поэтому у нас на платформе принимали участие уникальные спикеры. Программа была сформирована на основе опыта развития проектных компетенций таких компаний, как: Газпром нефть, Сибур, Евраз, Еврохим, Полус Золото, Росатом, Ростех, Лукойл и других, где «ПМСОФТ» выступал партнером по развитию проектных компетенций. Среди приглашенных звезд, выступали не только отечественные, но и зарубежные топ-менеджеры. Любопытно, что пандемия коронавируса даже сыграла нам на руку. Многие большие руководители сидели на самоизоляции, работали из дома и, естественно, работали в интернете. В итоге, во время обучения в одной онлайн-конференции принимали участие люди, которые в отсут-

«УЧИТЬСЯ НУЖНО ВСЕМ. РУКОВОДСТВУ В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ, НО ПРАКТИКА ПОКАЗЫВАЕТ, ЧТО РУКОВОДСТВО НЕ УЧАТ, А РАЗВИВАЮТ. ЭТО БОЛЬШАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ, И БЕЗ НОВЫХ ЗНАНИЙ НЕ ОБОЙТИСЬ».

ствии пандемии вряд ли смогли бы так легко согласовать графики, выйти на связь и поделиться своими опытом и знаниями. На занятиях разбирали не только успешные практики, но и провалы – анализировали, почему тот или иной проект потерпел фиаско. Как говорится, умный учится на чужих ошибках.

– Правильно ли я понимаю, что на занятиях топ-менеджеры не только занимались теорией, но и анализировали действующие проекты?

– Да, мы взяли 8 крупных инвестиционных проектов. Это Каменномыское море, Харасавэйское ГКМ, Кириновское и Южно-Кириновское месторождения, Сила Сибири, Уренгойское НГКМ, Северо-Западный коридор, Ковыктинское месторождение, Чаяндинское месторождение. Пригласили их руководителей и вместе с участниками обучения провели анализ с применением инструментов проектного управления. То есть взглянули на мегапроекты под другим углом, разобрали «по косточкам» бизнес-процессы. Результаты превзошли ожидания. Учащимся удалось где-то снизить риски, где-то показать узкие места, над чем нужно работать. В ряде случаев оказалось, что можно найти способы ускорения проекта и провести оптимизацию стоимости капиталовложений. Пожалуй, самый показательный пример – по Уренгойскому НГМК (выделенной пилотной части). В результате мозгового штурма обучающиеся доказали, что возможно снизить стоимость строительства на 1,5 млрд рублей и сократить сроки возведения объектов на 8 месяцев. И все это без ущерба для работы предприятия. Все рационализаторские предложения уже поступили к заместителю председателя правления ПАО «Газпром» О.Е. Аксютину и генеральному директору ООО «Газпром инвест» В.А. Тюрину. Лучшие из них одобрены.

– Многие эксперты говорят, что 21 век – это эпоха проектного управления. При этом сейчас все равно происходит отставание от графиков во время производства работ. Наступят ли времена, когда план и факт будут соответствовать на 100%?

– Я уверена, что такие времена обязательно наступят, причем быстрее, чем сейчас кажется. Если мы говорим о ПАО «Газпром», о компании «Газпром инвест» – они занимаются и управляют мегапроектами, такими, которым

нет аналогов в мире. Например, «Сила Сибири» или «Северо-Западный коридор». Специалисты, руководители уже активно используют инструменты календарно-сетевое планирования и оценки стоимости, 3D моделирование и цифровые платформы. Это существенно облегчает и упорядочивает работу, переводя ее в более плановый режим. Чтобы быть на высоте, грамотно выстраивать проектную логику, нужно изучать лучшие отечественные и зарубежные практики. Этим мы все и занимались на нашем курсе. При этом важно помнить, что успех проекта во многом зависит от организации управления. Никакая самая совершенная информационная система не сработает, если у менеджера проекта не будет необходимых полномочий и поддержки, а система принятия решений не обеспечит оперативности управляющих воздействий. Необходимо упорядочить проектную деятельность. Во время обучения заместитель председателя правления ПАО «Газпром» О.Е. Аксютин предложил создать кодекс управления проектами Газпрома. В результате совместной работы участники пересмыслили свои успешные практики и сделали этот корпоративный свод правил. Это важный документ и с точки зрения развития культуры проектного мышления, и того, что именно мы ценим.

– В рамках обучения еще состоялся конкурс проектов, которые имеют перспективную бизнес-идею для ПАО «Газпром» или высокую социальную значимость. Расскажите о них подробнее.

– Это наше полезное ноу-хау. Участники обучения представили 20 проектов. Пять из них прошли отбор. Потом авторы их защищали. Например, проект «Малотоннажный СПГ» – доставка автомобильным транспортом – регазификация в населенном пункте сети потребления; строительство электростанции на базе возобновляемых источников энергии; строительство крупнотоннажного комплекса по производству СПГ на Дальнем Востоке; монетизация этаносодержащего газа, добываемого на Ямале. Также есть важный социальный проект – «Чистый город». Он призван решить актуальную проблему по разделному сбору отходов в Санкт-Петербурге, как на уровне частных лиц, так и на уровне компаний. Часть из проектов уже отдана в дальнейшую проработку.

– Первая группа прошла обучение. Как дальше будет строиться обучение?

– Действительно так, топ-менеджмент ПАО «Газпром» и компаний инвестиционно-строительного блока (ООО «Газпром проектирование», ООО «Газпром недра», ООО «Газпром ЦПС») завершил обучение проектного управлению. Наша программа зарегистрирована в РМИ (Project Management Institute) – прошла проверку качества и сегодня высоко котируется на мировом уровне. Все участники курса получают международные сертификаты в области управления проектами. Было очень приятно получить положительные отзывы от тех, кто прошел курс. 75% руководителей отметили, что программа соответствовала их ожиданиям, 25% сообщили, что превзошла, все 100% порекомендуют ее коллегам. В планах на 2020–2021 год продолжить обучение топ-менеджеров, а именно – руководства, заместителей начальников управлений и руководителей капитальных проектов.

«В РЕЗУЛЬТАТЕ СОВМЕСТНОЙ РАБОТЫ УЧАСТНИКИ ПЕРЕОСМЫСЛИЛИ СВОИ УСПЕШНЫЕ ПРАКТИКИ И СДЕЛАЛИ ЭТОТ КОРПОРАТИВНЫЙ СВОД ПРАВИЛ. ЭТО ВАЖНЫЙ ДОКУМЕНТ И С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ РАЗВИТИЯ КУЛЬТУРЫ ПРОЕКТНОГО МЫШЛЕНИЯ, И ТОГО, ЧТО ИМЕННО МЫ ЦЕНИМ».

ТОЧКА ЗРЕНИЯ



«ЦЕЛЬ ОБУЧЕНИЯ – РАЗВИТИЕ КОМПЕТЕНЦИЙ ПРОЕКТНОГО ПЕРСОНАЛА И ПОДДЕРЖКА ВНЕДРЕНИЯ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ ДЛЯ ИНВЕСТИЦИОННЫХ ПРОЕКТОВ КОМПАНИИ, А ТАКЖЕ ОПРЕДЕЛЕНИЕ КЛЮЧЕВЫХ НАПРАВЛЕНИЙ ПО ВНЕДРЕНИЮ ЕДИНОГО ПОДХОДА И ТЕРМИНОЛОГИИ К УПРАВЛЕНИЮ ПРОЕКТАМИ, ДОСТИГНУТА».

В настоящее время сформированы модели управления инвестиционным процессом на основе интеграции Единого технического заказчика ООО «Газпром инвест», создаются проектные офисы. Именно сейчас обучение руководителей проектного управлению наиболее актуально и своевременно.

Несмотря на то, что формирование программы проходило в сложных условиях и с соблюдением всех необходимых мероприятий по предотвращению распространения коронавирусной инфекции (именно поэтому был важен выбор формата обучения), мероприятие прошло на высоком уровне. Благодаря организаторам все участники процесса своевременно и в полном объеме получали необходимую информацию.

Считаю, что цель обучения – развитие компетенций проектного персонала и поддержка внедрения проектного управления для инвестиционных проектов компании, а также определение ключевых направлений по внедрению единого подхода и терминологии к управлению проектами, достигнута.

Необходимо отметить, что в условиях внедрения проектного управления в ООО «Газпром инвест» обучение руководителей и работников будет продолжено. Планируем, что по результатам обучения руководителей структурных подразделений будет разработана структура комплексной программы обучения для работников ООО «Газпром инвест» на период с 2021 по 2023 годы.

Выражаю благодарность и искреннюю признательность руководителям ПАО «Газпром», за поддержку инициативы ООО «Газпром инвест» по формированию программы обучения по развитию проектных компетенций, а также за неоценимую помощь в ее реализации, кроме того директорам предприятий инвестиционно-строительного блока, руководителям структурных подразделений ООО «Газпром инвест» за активное участие и эффективную работу на мероприятии, за конструктивное взаимодействие и слаженную командную работу в решении проектов.

С полной уверенностью могу утверждать, что обучение проектным компетенциям поможет нашей большой команде более эффективно реализовывать проекты и использовать полученные знания.

А.И. Чернышев,
заместитель генерального директора
по управлению персоналом
ООО «Газпром инвест»

20

ПРОЕКТОВ ПРЕДСТАВИЛИ УЧАСТНИКИ
В РАМКАХ ОБУЧЕНИЯ

БОЛЬШОЙ ПУТЬ НА ВОСТОК

В сентябре на Востоке нашей страны начался второй этап строительства газопровода «Сила Сибири» на участке от Ковыктинского до Чайандинского месторождения. В настоящее время магистральный газопровод «Сила Сибири» транспортирует газ с Чайандинского месторождения потребителям регионов Восточной Сибири и Дальнего Востока и позволяет организовать новый мощный канал экспорта российского газа в страны Азиатско-Тихоокеанского региона.



На сегодняшний день на Востоке России активно формируются новые центры газодобычи и элементы единой системы транспортировки газа, одно из таких Ковыктинское газоконденсатное месторождение – крупнейшее на Востоке России по запасам газа (2,7 трлн кубометров газа и 90,6 млн тонн газового конденсата), является базовым для формирования Иркутского центра газодобычи и ресурсной базой для газопровода «Сила Сибири».

В 2022 году, для увеличения проектной производительности системы магистрального газопровода «Сила Сибири», ООО «Газпром инвест» предстоит реализовать инвестиционный проект «Магистральный газопровод

«Сила Сибири». Участок «Ковыкта – Чайанда» протяженностью 803 километра с рабочим давлением 9,8 МПа. Газопровод пройдет по территории Иркутской области и Республики Саха (Якутия) и войдет в единую систему газоснабжения Российской Федерации, обеспечив транспорт газа с Ковыктинского месторождения.

Участок «Ковыкта – Чайанда» характеризуется сложными геологическими и природно-климатическими условиями, на этой территории практически нет населенных пунктов и дорог – лишь огромное море тайги. Газовикам придется работать в сложных метеорологических и природных условиях, на пути газопровода – вечная

мерзлота, тектонические разломы, горы, леса, болота и самая крупная из российских рек – Лена, переход через которую будет выполнен методом микротоннелирования. В связи с этим будут применены надежные и высокоэффективные технические решения, а также привлечены подрядные организации, имеющие опыт строительства газопровода в данных условиях.

Реализация проекта ведется методом проектного управления, в конце 2019 года

ПАО «Газпром» создан и успешно работает Интегрированный проектный офис «Байкал», руководителем которого является заместитель генерального директора по добыче газа ООО «Газпром инвест» В.Н. Олексенко.

В настоящее время подрядные организации перешли в стадию реализации строительно-монтажных работ. Ведется перебазировка техники, начата сварка на трубосварочных базах и обустройство временных жилых городков. Мобилизовано около двух тысяч специалистов и более тысячи единиц техники. В том числе, приступили к основному комплексу работ на линейной части газопровода, сварено и уложено более 10 километров трубопровода, работы ведутся опережающими темпами. Подрядчики продолжают наращивать строительные мощности – к концу этого года они выйдут на пиковую загрузку. На реализацию проекта должно уйти два года – участок сдадут в эксплуатацию в конце 2022 года. Данный проект будет реализован в максимально короткие сроки и станет уникальным примером слаженной работы всех участников реализации проекта.

803 КИЛОМЕТРА

ПРОТЯЖЕННОСТЬ УЧАСТКА «КОВЫКТА – ЧАЯНДА»



ЧАЯНДИНСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

Одно из крупнейших на Востоке России. Открыто в 1983 году в Ленском районе Республики Саха (Якутия). Чайандинское месторождение имеет сложное геологическое строение и особые термобарические пластовые условия. Поэтому для его освоения применяются самые передовые технические достижения. На Чайандинском месторождении впервые в России в промышленном масштабе использована технология мембранного извлечения гелия из природного газа непосредственно на промысле.



КОВЫКТИНСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ

Относится к категории уникальных и является крупнейшим на Востоке России по запасам газа. Газ месторождения имеет сложный компонентный состав – кроме метана он содержит пропан, бутан и значительные объемы гелия. В настоящее время на месторождении выполнено обустройство кустов газовых скважин и подъездных дорог к ним, мобилизовано 16 буровых установок, выполнено более 110 000 метров бурения эксплуатационных скважин. Также подрядными организациями в целях начала подготовительного этапа строительства инфраструктуры месторождения обеспечена мобилизация людских и технических ресурсов, выполнено обустройство и развертывание 3 строительных городков, приступили к устройству свайных оснований. Срок ввода первоочередных этапов в эксплуатацию запланирован в 2022 году.



ЦИФРОВИЗАЦИЯ: ЭТАПЫ РАЗВИТИЯ ЦИФРОВЫХ ПРОЕКТОВ

Каждый день в новостных лентах мы читаем, что цифровая революция уже не просто входит в нашу жизнь, а находится на своем решающем этапе. И отставать в этом вопросе нельзя. Предлагаю разобраться, как сегодня создаются IT-проекты.

В быту и социальных отношениях мы давно перешли на цифровые продукты и даже не замечаем их. Наш смартфон стал цифровым помощником: приложение банков, позволяющее за секунды совершать операции, такси без операторов и ненужных звонков, покупки и доставка. Все это кажется довольно простым и обыденным. И это не просто автоматизация рутинных операций, одновременно эти программы анализируют покупательское поведение, предлагают готовые решения и интегрируются друг с другом. На самом деле технологии, которыми мы пользуемся в быту, точно так же возможно внедрить и в профессиональной деятельности. Но дело в том, что на производстве только специалисты, ответственные каждый за свою задачу, лучше знают, как ее выполнять. Да, у руководителей в руках единая картина и они видят необходимость перемен в целом и направление. Но в создании этих перемен должен участвовать именно специалист, отве-

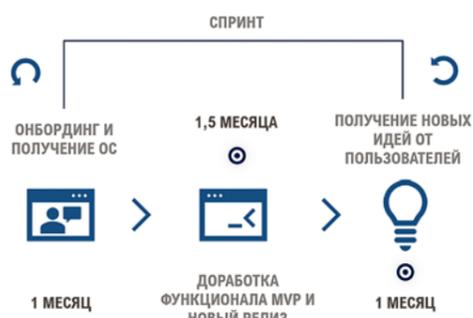
чающий за процесс. Тут возникает несколько вопросов: что конкретно необходимо сделать в нашей компании, как обеспечить целостность и безопасность данных, и главный вопрос – кто сможет это сделать?

Для начала ответим на вопрос «кто?». Это специалисты, обладающие компетенциями в профессиональной сфере, проектном управлении и цифровом развитии, собранные в единую команду. Руководство компании задает курс и сферы, которые требуют внедрения в первую очередь. В нашей компании это, например, поставки МТР, проектная сметная документация, управление строительством.

Если посмотреть на весь процесс упрощенно, то любое цифровое решение это работа с нескольких сторон. Первая – это специалисты из компании, которые отлично знают свой процесс, вторая – специалист-консультант, обладающий знаниями о существующих цифровых технологиях на рынке, и третья сторона – это разработчик самих

продуктов. Состав команды такой: scrum-мастер – отвечает за эффективность команды, управляет сроками процесса, архитектор, аналитик, разработчик, тестировщик.

У каждого проекта есть свой жизненный цикл (представлен на рисунке выше). Вам не надо знать обо всех технологиях, вам надо донести суть вашей работы до специалиста, и после анализа бизнес-процессов появляются алгоритмы, которые ложатся в основу продукта. Дальше происходит создание первого тестового варианта, тестирование, исправление выявленных недочетов и ввод в эксплуатацию. Давайте представим всю компанию и каждую операцию, которую совершают сотрудники, как большую карту. Тогда мы сможем отметить на карте каждого



сотрудника, включая все проектные команды, и определить связи между ними.

Используя результаты такого анализа процессов, можно подобрать инструмент для автоматизации или предложить комплексное цифровое решение. И далее поэтапно развивать проект до создания готового рабочего продукта – так в целом выглядит создание цифровых систем и инструментов. Цифровизация – это как сложное математическое уравнение с несколькими неизвестными, но любое уравнение имеет решение...

Д. Н. Строева,
главный специалист
по документационному обеспечению
ООО «Газпром-ЦПС»

ТРАНСПОРТНАЯ СЛУЖБА – КРУПНЫЙ ПЛАН



Часть коллектива водителей Транспортной службы ООО «Газпром инвест» в Санкт-Петербурге

ООО «Газпром инвест» – крупная компания со множеством функций. Все структуры, входящие в ее состав, реализуют свои особые и важные задачи. Но есть подразделение, без которого деятельность организации невозможна – Транспортная служба. В последнее воскресенье октября она отмечает свой профессиональный праздник.

Транспортная служба подобна кровеносной системе, обеспечивающей приток кислорода и жизненно необходимых веществ к каждой клеточке организма в тот самый момент, когда она испытывает острую потребность в них. Автомобили Транспортной службы развозят не праздных пассажиров, а экспертов и специалистов, которые жизненно необходимы в конкретное время в конкретном месте. Эти люди – золотой запас компании, и трудно переоценить ту ответственность, которая лежит на плечах транспортного подразделения, доставляющего их по месту требования.

ЗАДАЧИ

Основная задача, которую выполняет Транспортная служба, это транспортное обеспечение административной и производственной деятельности компании. В состав этой задачи входит персональное транспортное обслуживание руководителей, доставка на строительные объекты сотрудников компании для осуществления контроля строительно-монтажных и пусконаладочных работ, доставка проверяющих государственных и надзорных комиссий, представителей авторского надзора. Обеспечение работы выездных совещаний по решению вопросов реализации инвестиционных проектов, в том числе с участием руководства ПАО «Газпром». Автотранспортное обеспечение сотрудников компании для оперативного решения административных и производственных вопросов в государственных, муниципальных и других организациях, находящихся как в городах размещения структурных подразделений, так и в прилегающих регионах и областях, и многое другое.

ИСТОРИЯ И ФАКТЫ

Транспортная служба ООО «Газпром инвест» сформировалась одновременно с компанией в 2007 году. Леонид Александрович Шульман, руководитель Транспортной службы, хорошо понимает, что именно от надежности команды зависит успех работы.

Работа службы начиналась с 55 человек. Через год их число выросло почти в 1,5 раза. В настоящее время в штате числятся 17 инженерно-технических работников и 140 водителей, 92 из которых работают в Петербурге и Ленобласти.

Вместе с расширением компании увеличивались и задачи транспортного подразделения. Многочисленные объекты строительства газотранспортной системы расположены по всей территории России. Зачастую они находятся далеко от мест базирования структурных подразделений компании. Протяженность

«ЗА ДОЛГИЕ ГОДЫ РАБОТЫ В КОМПАНИИ УДАЛОСЬ СФОРМИРОВАТЬ СПЛОЧЕННЫЙ КОЛЛЕКТИВ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ. КАЖДЫЙ СОТРУДНИК, КАКУЮ БЫ ПОЗИЦИЮ ОН НИ ЗАНИМАЛ, ОЩУЩАЕТ СЕБЯ НЕ БЕЗДУШНЫМ ВИНТИКОМ В МЕХАНИЗМЕ, А ЧЕЛОВЕКОМ ДЕЛА, ОТ НЕГО ЗАВИСИТ ОБЩИЙ УСПЕХ, ОН ПРИЧАСТЕН К ИСТОРИИ КОМПАНИИ».

маршрута только в один конец может достигать от 50 до 1500 километров. Есть работы, которые ведутся на труднодоступных участках. Добраться до них в условиях бездорожья можно только на специальном автотранспорте. В такой ситуации руководитель Транспортной службы должен быть не только стопроцентно уверен в своих водителях, но и в автомобилях, которыми они управляют. Деятельность каждого сотрудника четко прописана в структуре службы и регламентируется внутренним локальным нормативным актом – Положением «Регламент транспортного обслуживания работников Общества».

РЕГЛАМЕНТ

В соответствии с Регламентом в Транспортную службу по системе электронного документооборота поступают заявки от структурных подразделений, которым требуется транспорт как на разовые (однодневные), так и на продолжительные поездки в командировку. Случается, что в региональное управление со своим автотранспортным участком приезжает большая комиссия. Автомобилей на месте не хватает. Тогда, чтобы усилить команду, в регион направляют водителя из Петербурга. Он на время поступает в подчинение регионального управления. Такие длительные командировки – не редкость. Водителей службы также направляют в самые разные города, где нет собственного автотранспорта. Перед длительной поездкой с водителем проводят инструктаж, составляют маршрут передвижения, с учетом требований охраны труда и безопасности, проверяют техническое состояние автомобиля. Например, суточный пробег не может превышать 400 километров. Поэтому водитель в длительной командировке должен поддерживать связь с офисом. На контрольных точках, например в конце дня во время ночевки в гостинице, он созванивается с диспетчером.

И хотя колесят по России в любую погоду и по любым дорогам парни за рулем, над их заданием работают инженерно-технические сотрудники Транспортной службы: ведущий инженер, старший диспетчер, механик. При необходимости в работу могут быть вовле-

чены заместитель начальника службы, руководитель Группы транспортного обеспечения, главный специалист по безопасности дорожного движения. Конечная цель этих совместных усилий – безопасность самих водителей и безопасная перевозка сотрудников компании в любых количествах, условиях и обстоятельствах.

СЕРЬЕЗНЫЙ РАЗГОВОР

– В восьми регионах страны используются собственные автомобили службы, среди них Краснодар, Вологда, Ухта, Калининград, Астрахань, Ростов-на-Дону, Саранск, Москва. А как быть в тех регионах, где трудятся работники компании и нет собственного автотранспорта? – спросили мы у Л. А. Шульмана.

– Там используется сторонний транспорт – подрядчики подбираются на основе конкурсных договоров. В этом году проводился большой конкурс по поиску подрядчиков, и сейчас у нас четыре крупных контрагента, которые оказывают транспортные услуги по перевозке пассажиров и грузов для нужд ООО «Газпром инвест» в различных регионах. Мы координируем работу по взаимодействию с подрядчиками и контролируем, чтобы качество оказываемых услуг соответствовало нормам и правилам в области перевозок и безопасности дорожного движения, принятым в ПАО «Газпром» и нашей компании.

– Одна из проблем любой большой организации – это текучесть кадров. Вы обучаете, повышаете квалификацию сотрудника, а он после этого стремится уйти на другую, более выгодную для него работу. Как обстоят дела с этим?

– За долгие годы работы в компании удалось сформировать сплоченный коллектив единомышленников. Это важно. Каждый сотрудник, какую бы позицию он ни занимал, ощущает себя не бездушным винтиком в механизме, а человеком дела, от него зависит общий успех, он причастен к истории компании. Многие трудятся здесь с самого основания службы. У нас практически нет текучки. За все годы моей работы от нас ушли только трое водителей. Компания создает все условия для работы и достойно ее оплачивает.

– С ростом компании увеличивается число сотрудников каждого подразделения. Транспортная служба планирует укрупниться? Какие у вас перспективы?

– За последние несколько лет компания значительно расширилась, объем задач увеличился, а структура Транспортной службы сохраняется на прежнем уровне. Мы просто не можем не расширяться сегодня. Вот конкретные цифры: в ООО «Газпром инвест» трудится порядка 5000 человек, только в Петербурге базируются 4 крупных филиала, а водителей для перевозки сотрудников всего 140! Появилось много обособленных структур и подразделений, новых филиалов. География компании охватывает территорию от Сахалина и до Калининграда. Везде, где идут стройки, нужен транспорт. В ближайшей перспективе будем стремиться вырасти до транспортного управления, чтобы соответствовать структуре нашей компании и обеспечить все ее потребности. Чтобы увеличить автопарк, уже сегодня закупается более 110 единиц техники – рабочие места для новых водителей готовы.

– Как организована работа в период сложной эпидемиологической обстановки? COVID-19 не разбирает, какую должность ты занимаешь в службе – руководитель, инженер или водитель. Риск заражения для всех одинаков. Как вы держите оборону?

– Как и вся компания, наша служба перешла на особый режим работы. Нам удалось организовать деятельность подразделения таким образом, чтобы минимизировать возможные риски, но при этом не останавливать рабочий процесс. Был составлен график, согласно которому дежурная группа сотрудников по необходимости выезжала на задания, соблюдая все профилактические требования. Водителей обеспечили средствами индивидуальной защиты, а все машины регулярно обрабатываются дезинфицирующим раствором. Все



«ГЕОГРАФИЯ КОМПАНИИ ОХВАТЫВАЕТ ТЕРРИТОРИЮ ОТ САХАЛИНА И ДО КАЛИНИНГРАДА. ВЕЗДЕ, ГДЕ ИДУТ СТРОЙКИ, НУЖЕН ТРАНСПОРТ. В БЛИЖАЙШЕЙ ПЕРСПЕКТИВЕ БУДЕМ СТРЕМИТЬСЯ ВЫРАСТИ ДО ТРАНСПОРТНОГО УПРАВЛЕНИЯ, ЧТОБЫ СООТВЕТСТВОВАТЬ СТРУКТУРЕ НАШЕЙ КОМПАНИИ И ОБЕСПЕЧИТЬ ВСЕ ЕЕ ПОТРЕБНОСТИ».

Л. А. Шульман,
руководитель Транспортной службы
ООО «Газпром инвест»

работники службы в обязательном порядке регулярно сдают тесты на коронавирус. Чтобы сохранить здоровье водителей, сократили и число командировок за пределы региона. Для инженерно-технических работников организованы удаленные рабочие места, чтобы они могли решать трудовые задачи не выходя из дома. Производственный процесс не останавливается ни при каких обстоятельствах. И я за это благодарен всей своей команде. Надежный, проверенный в трудностях коллектив!

– По какому принципу вы отбирали своих заместителей? Какие качества нужны управленцам в вашей команде?

– Те же самые, что и водителям, и любому другому члену команды, – профессионализм, надежность и готовность в любой ситуации подставить плечо. Этими качествами обладают оба моих заместителя. Стратегическое направление – все, что связано с обеспечением работы автотранспорта, находится под ведомством Сергея Лунцева. Тактическое направление – все, что связано с непосредственной эксплуатацией автопарка, курирует Владимир Лисковец. Конечно, у каждого направления есть своя «ударная группа». У Сергея Лунцева – это руководитель Группы транспортного обеспечения Игорь Харенко, главный специалист по безопасности дорожного движения Василий Антоненко, ведущие инженеры Андрей Васильев и Илья Новикевич. У Владимира Лисковца – это ведущий инженер Елена Носова, старшие диспетчеры Лина Бондаренко и Светлана Мартемьянова, механики Антон Суворов и Павел Безкишко. Все они одинаково преданы компании и своему делу, в котором каждый из них настоящий ас! Мы маленькая команда в большой команде.

«КРЕПЧЕ ЗА БАРАНКУ ДЕРЖИСЬ, ШОФЕР»

Один из самых опытных водителей Транспортной службы Леонид Чавкин в профессии уже 38 лет, восемь из которых трудится в ООО «Газпром инвест». «Я с детства любил автомобили, мечтал, что, когда вырасту, стану ими управлять. В советские времена в городе был единственный автокомбинат – туда я и пошел учиться. Занятия длились полгода», – рассказывает Леонид. Сейчас он без труда управляет и с большим автобусом, и с легковушкой.

Рабочий день Леонида Чавкина начинается с получения задания от ведущего инженера Елены Носовой, которая четко определяет объем работы водителей на смену и при необходимости корректирует поставленные задачи в течение дня. Затем водитель направляется к старшему диспетчеру – Светлана Мартемья-

140

ВОДИТЕЛЕЙ РАБОТАЮТ В ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЕ ООО «ГАЗПРОМ ИНВЕСТ»

нова встречает его теплой улыбкой и приветливым словом. Она ежедневно выпускает водителей на линию: выдает и принимает путевые листы, следит, чтобы никто не забыл пройти предрейсовый медосмотр у врача и контроль технического состояния автомобиля у механиков. Нередко за день Светлана Евгеньевна желает счастливого пути 70–80 водителям. Общение с людьми – самое приятное, ценное, но одновременно и самое сложное в такой работе, ведь к каждому нужен особый подход.

Получив путевой лист, Леонид направляется на медосмотр, где врач измеряет ему температуру, давление и проверяет общее состояние. Если водитель здоров и готов выехать на задание, начинается проверка автомобиля. За каждым водителем закреплена определенная машина, за которую он отвечает. Рабочее место Леонида – автобус Mercedes, которым он управляет, когда требуется одновременно перевезти большое количество сотрудников компании, например на выездное совещание.

Один из трех дежурных механиков службы проверяет, в соответствии с разработанным чек-листом, техническое состояние машины – нет ли проколов или порезов на колесах, в норме ли глубина протектора автошин, работают ли фары и звуковые приборы. Кроме того, в автомобиле должна быть аптечка, огнетушитель, знак аварийной остановки. Обращают внимание и на чистоту в салоне. В среднем проверка легкового автомобиля длится около пяти минут. Если механик обнаружил мелкие неисправности, их могут устранить на месте. Если поломка серьезная, составляется заявка, и машина отправляется на станцию технического обслуживания на ремонт. А водителю предоставляется подменный автомобиль, из резервной группы машин, для выполнения служебного задания до момента устранения поломки.

Если механик признает машину готовой к выходу на линию, он делает отметку в путевом листе, выданном Леониду, и расписывается об этом в журнале учета контроля технического состояния автомобилей, выезжающих на линию. После этого водитель готов выехать в рейс для выполнения задания.

Чаще всего Леонид выезжает на задания по Петербургу. За много лет службы он лучше других исследовал город, разработал самые быстрые и безопасные маршруты. Свою работу он любит за возможность постоянно находиться в движении, путешествовать, общаться с людьми, узнавать новое и непрерывно учиться. По мнению Леонида Чавкина, профессионализм водителя выражается в умении быстро и адекватно оценивать обстановку с точки зрения безопасности и при этом действовать спокойно, независимо от ситуации, не торопиться.

«На дороге нельзя быть авантюристом, делать что хочется. Нужно дорожить жизнью окружающих и того, кого перевозишь» – это основная девиз Леонида.

В пути может произойти что угодно: размытие дождем дороги, плохая видимость, прокол колеса или животное, внезапно выбежавшее перед машиной. Если возникает проблема, водителю всегда есть с кем посоветоваться. В любой внештатной ситуации, в соответствии с разработанной инструкцией, он сообщает о происшествии диспетчеру, механику и руководителю службы. У каждого водителя имеется памятка, в которой по пунктам расписано, как действовать в разных чрезвычайных ситуациях, например если произошло ДТП. Также в службе есть главный специалист по безопасности дорожного движения – Василий Антоненко, который занимается всеми вопросами выполнения мероприятий по обеспечению безопасности перевозок и в случае необходимости может сам выехать на оформление и разбор ДТП. Если авария случилась далеко, то он может дистанционно проконсультировать водителя по служебной мобильной связи. В ином случае водитель действует самостоятельно – вызывает сотрудника ГИБДД и оформляет все необходимые документы в соответствии с инструкцией.

110

НОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ КУПЛЕНЫ ДЛЯ ТРАНСПОРТНОЙ СЛУЖБЫ

Какая бы ни сложилась ситуация в дороге, задача водителя – доставить сотрудников компании из точки А в точку Б так, чтобы во время пути они чувствовали себя безопасно и комфортно.

Закончив задание, водитель по служебной мобильной связи сообщает об этом ведущему инженеру или диспетчеру, и либо получает новое служебное задание, либо прибывает обратно в расположение автопарка. Для водителей оборудована специальная комната отдыха, где они могут выпить чаю, расслабиться, посмотреть телевизор и пообщаться с коллегами, если свободны или ожидают задание.

Все водители Транспортной службы – профессионалы с большим опытом. В многочисленном штате сотрудники возрастом от 30 до 60 лет, но есть и водители экстра-класса, ветераны, первоклассные водители: Алексей Горбунов, Константин Головин и другие, опыт которых бесценен. Молодежь и старшее поколение без труда находят общий язык и хорошо взаимодействуют между собой. Как отмечает водитель Валерий Симанков, залог успеха – в уважении и внимании к советам старших. Молодежь нередко обращается за помощью к более опытным коллегам. Те, в свою очередь, советуют новичкам быть доброжелательными и вежливыми на дорогах.

Попасть в дружную команду профессионалов непросто. Строгий отбор ведется по нескольким критериям: кандидат должен обладать минимум пятилетним трудовым стажем в должности водителя, правами категорий В и С, не иметь нарушений правил дорожного движения и быть здоровым. Перед приемом на работу все сотрудники проходят медицинское освидетельствование, чтобы определить, нет ли у них нарушений, которые не позволяют работать водителем и перевозить сотрудников компании. После личного собеседования подходящий сотрудник принимается на испытательный срок. Перед самостоятельным выпуском на линию он обязательно проходит стажировку, которая может длиться от трех дней до недели. В штате Транспортной службы есть два водителя-наставника – Сергей Махов и Вадим Федоров, они контролируют новичков и вводят их в курс дела.

СТРУКТУРА СЛУЖБЫ

В зависимости от выполняемых задач весь автотранспорт службы подразделяется на несколько категорий. Часть автомобилей персонально закреплена за руководителями, которые возглавляют структурные подразделения – генеральным директором, его заместителями, главным бухгалтером. Вторая группа – это служебные автомобили, закрепленные за структурными подразделениями, которые не могут осуществлять свою работу без транспортного обеспечения на постоянной основе. Третья группа – развозная, работает по заявкам, когда тому или иному структурному подразделению компании нужен транспорт для разовой поездки или выполнения производственной задачи в командировке.

Заявки между водителями распределяет ведущий инженер службы Елена Носова. Координация работы водителей – ее главная задача, но, кроме этого, она также занимается делопроизводством, ведет табель учета рабочего времени, заводит счета на оплату услуг, знакомит водителей с приказами и распоряжениями. Она также замещает заместителя начальника службы Владимира Лисковца на период его отсутствия в отпуске или по другим причинам.

«От структурного подразделения приходит “служебка”, я смотрю, кто из водителей сейчас свободен, и отправляю его на задание: звоню, сообщая задачу, направляю к диспетчеру за путевым листом. Если командировка длительная, для водителя готовится определенный пакет документов, с этой работой отлично справляется старший диспетчер Лина Бондаренко. Она формирует служебное задание, оформляет заявку на денежные средства, проводит инструктаж водителя, убывающего



Сотрудники Транспортной службы ООО «Газпром инвест»

в командировку. Чаще всего автомобили выделяются под местные поездки и краткосрочные командировки, но и продолжительных командировок длительностью больше одного дня Транспортной службой оформляется большое количество. Одновременно в длительных командировках может находиться до 20 водителей службы».

Особую роль в обеспечении работы водителей играет Группа транспортного обеспечения. Руководитель Группы Игорь Харенко и его подчиненные – инженеры Илья Новикович и Андрей Васильев решают множество задач для того, чтобы водитель мог выехать из гаража и выполнить служебное задание по доставке сотрудников компании в нужное место. Без решения таких важных задач, как обеспечение ГСМ, запчастями, техническое обслуживание и ремонт, хранение и многих других задач, связанных с содержанием и эксплуатацией служебных автомобилей, невозможно было бы выполнять транспортное обеспечение компании. Кроме того, на Группу возложена важнейшая задача по обновлению служебного автопарка и реализации автотранспорта, выведенного из эксплуатации.

На сегодняшний день автопарк Транспортной службы насчитывает более 200 единиц техники отечественных и зарубежных марок: «УАЗ Патриот», Toyota, Ford, Mercedes. Это легковые автомобили и внедорожники, автобусы малого и среднего класса, четыре больших автобуса вместимостью от 30 до 50 мест и грузовые фургоны.

МЕХАНИК ВСЕМУ ГОЛОВА

Успех выполнения задания во многом зависит и от помощи опытных механиков. Многие из них не понаслышке знакомы со спецификой водительской работы, сами управляют автомобилями, и поэтому легко находят общий язык с коллегами. Антон Суворов – самый опытный специалист, который с основания компании познавал все тонкости работы механика и за 12 лет работы знает ее в совершенстве. Павел Безкишко начинал работу в службе на должности диспетчера, а после был переведен в механики. В настоящее время выполняет свою работу как настоящий профессионал. Василий Карпцов был принят в Транспортную службу на должность водителя, а после двух лет работы стал параллельно и механиком. Что лишнее раз подчеркивает, насколько тесно взаимосвязаны эти должности.

Василий Карпцов рассказывает о тесном взаимодействии водителей и механиков: «Если что-то случается с автомобилем на линии, первым делом водитель звонит дежурному механику, а он решает, как поступить, подсказывает, может ли водитель самостоятельно исправить проблему, и помогает советом – служебные телефоны механиков включены 24 часа в сутки».

Антон Суворов говорит о задачах, которые стоят перед механиком: «Одна из важнейших задач – контролировать сроки выполнения технического обслуживания автомобилей, чтобы оно было проведено качественно и в срок. Время прохождения ТО определяют по пробегу – после 10–15 тысяч километров, в зависимости от марки автомобиля и условий эксплуатации. От того, насколько качественно и вовремя было проведено ТО, зависит надежность работы автомобиля на линии».

Как профессионал механик должен знать все технические данные автомобиля, разби-

В День работников автомобильного и городского пассажирского транспорта руководство, инженерно-технические сотрудники, водители, диспетчеры и механики Транспортной службы желают своим коллегам ровных дорог, надежных автомобилей, ясной погоды, здоровья, а также чтобы они знали и помнили – их ждут дома!



ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ В ПЕТЕРБУРГЕ

Первый автомобиль в Петербург в 1895 году привез из-за границы архитектор А.К. Жиргалев. По этому поводу «Петербургская газета» писала: «Вчера... появилась первая в Санкт-Петербурге коляска без лошадей и направилась на Царицын луг (Марсово поле)». Motorwagen Benz представлял собой четырехместный экипаж на колесах, двигатель которого был спрятан под сиденьями. Он мог ехать без дозаправки шесть часов со скоростью до 26 километров в час. «Мотор», как в то время называли автомобили, обошелся его владельцу по тем временам в целое состояние – три тысячи рублей. К концу 1895 года в городе было уже 15 автовладельцев.

раться в специфике современной техники.

«Мы заранее знаем, какой новый автомобиль к нам придет, изучаем его особенности самостоятельно. А если знаний не хватает, всегда можем обратиться к тем, кто занимается ремонтом, и получить информацию, уточнить особенность работы какого-то агрегата», – отмечает механик Павел Безкишко.

УЧЕНЬЕ СВЕТА

Учиться приходится всем и постоянно. Так, в правила дорожного движения нередко вносятся изменения, а автопроизводители выпускают все более сложные технологические новинки. В современном мире непрерывного прогресса всем сотрудникам Транспортной службы особенно важно повышать свою квалификацию, получать новые навыки и знания.

Ежегодно водители ООО «Газпром инвест» проходят обязательное обучение по 20-часовой программе. Они изучают изменения в трудовом законодательстве и своде ПДД, а также обновляют знания в области производственной безопасности. По итогам занятий водители Транспортной службы сдают зачет в тестовой форме. Проверка знаний проводится с помощью электронной системы обучения. ■

УНИКАЛЬНЫЕ РАБОТЫ В ПОДВОДНЫХ УСЛОВИЯХ

На объектах газовой промышленности от Петербурга до Камчатки трудятся специалисты молодого Филиала ООО «Газпром инвест» «Газпром ремонт». Совсем недавно организация завершила реализацию особенного проекта – восстановила нормативное положение подводного участка газопровода через Байдарацкую губу. О приоритетных направлениях и особенностях деятельности подразделения рассказали начальник Управления подготовки производства Иван Владимирович Леонтьев и заместитель директора по подготовке производства Владимир Викторович Небабин.



ГЕОГРАФИЯ ДИКТУЕТ ПРАВИЛА

Капитальный ремонт с заменой трубы и устранение дефектов на действующих газопроводах, ремонт технологических трубопроводов и оборудования компрессорных станций, ремонт газораспределительных станций – каждое сооружение единой системы газоснабжения ПАО «Газпром» требует повышенного внимания специалистов и особого подхода. География также диктует свои условия. Камчатка, Югорск, Ухта, Астрахань, Оренбург, Сургут, Калининград – сотрудники Филиала ООО «Газпром инвест» «Газпром ремонт» ведут работы практически во всех регионах нашей страны. Зачастую характеристики климата и рельефа территории осложняют восстановительные процессы на объектах, поэтому специалисты Филиала разрабатывают проектные решения для всех задач с учетом специфики местности.

Реализация одного из главных и технологически непростых проектов Филиала – ремонт морского участка газопровода – также во многом зависела от особенностей географии. Участок трассы газопровода «Бованенково – Ухта» пролегает через Байдарацкую губу, расположенную в Карском море. Большую часть года этот залив покрыт льдом. Производство ремонтных работ в таких суровых природных условиях – это уникальная работа. Восстановление положения двухкилометрового участка провели на глубине восьми метров под водой.

РЕМОНТ В СЖАТЫЕ СРОКИ

Одна из ниток магистрального газопровода потеряла проектное положение, и оголилась верхняя образующая трубопровода. Ученые ООО «Газпром ВНИИГАЗ» провели масштабную исследовательскую работу, чтобы выяснить причины случившегося. По одной из версий, размыв грунта в траншее, куда была уложена труба, стал последствием метеорологических явлений. Зимние штормы подняли грунт, его величина над трубой изменилась, из-за чего повысилась плавучесть сооружения. Безопасность эксплуатации объекта попала в зону серьезного риска, так как льды, которые бороздят морское дно, могли нанести повреждения газопроводу.

Чтобы точно определить границы дефектного участка, специалисты провели внутри-трубную диагностику с помощью дефектоскопов, а группа водолазов обследовала газопровод на всем морском участке. Затем проектировщики выполнили технико-экономическое сравнение разных вариантов решения проблем, рассмотрели несколько способов восстановления проектного положения трубопровода. После этого, на основе рекомендаций ученых, инженеры разработали проектную документацию по стабилизации газопровода.

С учетом короткого периода навигации, полевые работы по изысканию и лабораторные испытания нужно было осуществить максимум за три месяца. Непростые климатические условия сильно влияют на процесс. В южных морях ремонт можно вести круглогодично, а здесь нужно было уложиться в несколько месяцев. И даже в этот короткий период специалисты не всегда могли выполнять свои задачи, например из-за большого количества штормов судам часто приходилось простаивать.

КОРАБЛИ СПЕШАТ НА ПОМОЩЬ

Реализация проекта также осложнилась коротким навигационным периодом – всего за три месяца нужно было выполнить большой объем работы. Оперативность зависела от эффективности взаимодействия всех участников процесса. Для того, чтобы устранить неполадку, задействовали большое количество технических и кадровых ресурсов. Десять морских судов, предоставленных подрядчиком ООО «Онега шиппинг», трудились каждый день в соответствии с планом-графиком. Катера, буксиры, шаланды, основные и вспомогательные суда перевозили специалистов, оборудование, подвозили щебень из Мурманска. Так, объем перевалки щебня для ремонта подводного газопровода стал рекордным за всю историю Мурманского морского порта.

С 1 по 13 июля этого года велись подготовительные мероприятия, а затем начались основные работы, которые завершили в середине сентября. Чтобы опустить трубопровод на проектные отметки, под ним разработали траншею. Для этого применялись специа-

лизированные суда, оснащенные особыми механизмами – землесосами. Это снаряды, по которым под высоким давлением подается вода. Она размывает грунт вокруг газопровода и под ним, одновременно всасывая этот грунт и складывая его сначала на корабле, а затем – в подводном отвале. Дополнительно раскапывать дно помогал огромный экскаватор, установленный на судне – он работал на удалении от газопровода, чтобы его не повредить.

Далее под собственной массой газопровод опустился в траншею на проектные отметки. Затем специальные суда подвезли щебень, засыпали им трубу, а после – уложили сверху дополнительный слой местного грунта. Таким образом, было обеспечено устойчивое проектное положение трубопровода на проектных отметках.

О ПЕРСПЕКТИВАХ И ПЛАНАХ

Проект ремонта подводного участка газопровода обоснованно считается неординарным с точки зрения его выполнения – условия производства работ, особенности логистики, доставки материалов и контроля за качеством производства работ. Это уникальная разработка, где практически невозможно было воспользоваться чьим-то опытом, а можно было опираться только на профессионализм сотрудников Филиала, проектировщиков и подрядчиков. Специалисты получили ценный опыт, который будет применен в аналогичных проектах. Так уже сейчас ведутся проектно-изыскательские работы по ремонту еще одной нитки трубопровода в этом же коридоре, а в 2022 году начнется капитальный ремонт этого участка протяженностью десять километров.

Кроме того, сегодня в число приоритетных задач Филиала входит капитальный ремонт объектов, которые будут транспортировать этансодержащий газ из северных регионов страны в Ленобласть – на переработку. Этот крупный инвестиционный проект сейчас реализуется в городе Усть-Луга силами ПАО «Газпром» и АО «РусГазДобыча». В объемы запланированных работ входит порядка 1600 километров магистральных газопроводов, кроме того капитальный ремонт технологических трубопроводов восьми компрессорных станций.

С середины 2019 года ведется проектирование, на некоторых участках трубопроводов ремонт уже начался. До 2025 года работы должны быть закончены. А объем задач по программе «Этан» достаточно масштабный,

КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ С ЗАМЕНОЙ ТРУБЫ И УСТРАНЕНИЕ ДЕФЕКТОВ НА ДЕЙСТВУЮЩИХ ГАЗОПРОВОДАХ, РЕМОНТ ТЕХНОЛОГИЧЕСКИХ ТРУБОПРОВОДОВ И ОБОРУДОВАНИЯ КОМПРЕССОРНЫХ СТАНЦИЙ, РЕМОНТ ГАЗОРАСПРЕДЕЛИТЕЛЬНЫХ СТАНЦИЙ – КАЖДОЕ СООРУЖЕНИЕ ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ ГАЗОСНАБЖЕНИЯ ПАО «ГАЗПРОМ» ТРЕБУЕТ ПОВЫШЕННОГО ВНИМАНИЯ СПЕЦИАЛИСТОВ И ОСОБОГО ПОДХОДА.

он сопоставим, например, с проектом «Сахалинск – Хабаровск – Владивосток», протяженность линейной части которого больше 1000 километров.

НЕТ ВРЕМЕНИ НА «РАСКАЧКУ»

За выполнение всех поставленных задач в срок отвечает большая команда профессионалов. В сплоченном дружном коллективе Филиала трудятся около 600 специалистов – по направлениям ремонта линейной части трубопроводов, компрессорных станций, газораспределительных станций, электротехнического оборудования и оборудования АСУ и ТМ. Помимо опытных сотрудников активно привлекают и молодые кадры.

Главная задача Филиала – с надлежащим качеством и в срок выполнять все запланированные мероприятия по диагностике, техническому обслуживанию и ремонту объектов, поэтому специалисты Филиала должны быть ответственными, уметь принимать решения и работать быстро. Оперативность – одно из главных качеств профессионала, иначе с такими срочными задачами справиться не удастся. Специфика работы по капитальному ремонту определяется еще и тем, что выход даже одного действующего объекта из строя может повлечь за собой серьезные нарушения функционирования всей системы. Как следствие – это может серьезно сказаться и на финансовом результате всего Газпрома.

ИСТОРИЯ ФИЛИАЛА «ГАЗПРОМ РЕМОНТ»

Филиал ООО «Газпром инвест» «Газпром ремонт» образован в июне 2019 года. Раннее дочернее общества самостоятельно планировали и организовывали работы по диагностике, техническому обслуживанию и капитальному ремонту объектов, привлекали подрядчиков. Сейчас эти задачи выполняет новый Филиал. Организация не проводит ремонтные работы самостоятельно, а выполняет функцию заказчика – заключает договоры с подрядными организациями, обеспечивает эффективную логистику, поставки материалов и оборудования, а также контролирует качество реализации.

Подразделение занимается организацией диагностики, технического обслуживания и капитального ремонта основных объектов ПАО «Газпром». Это не только восстановление линейной части газопроводов и замена аварийно-опасных труб, имеющих дефекты. В сферу деятельности Филиала входят работы на компрессорных и газораспределительных станциях, технологических трубопроводах, газоперекачивающих агрегатах, вспомогательных объектах и сооружениях, системах электроснабжения, автоматизации, управления, а также технологических зданиях и сооружениях.

Головной офис Филиала расположен в Петербурге, а во многих городах России работают территориальные управления подразделения. Они контролируют ход работ на местах.



БОЛЕЕ 50 ТЫС. КУБИЧЕСКИХ МЕТРОВ

ЩЕБНЯ ИСПОЛЬЗОВАЛИ ДЛЯ ЗАСЫПКИ ТРУБЫ НА ПОДВОДНОМ УЧАСТКЕ ГАЗОПРОВОДА «БОВАНЕНКОВО – УХТА»

РЕНЕССАНС НАЧИНАЕТСЯ С ГАЗА

С одной стороны – средневековый населенный пункт, с другой – современный порт и промышленный центр на Балтийском побережье. Со дня основания у Выборга было важное стратегическое значение, он занимал выгодное положение на перекрестке торговых путей. Совсем скоро город станет еще и крупным центром по производству сжиженного природного газа.



ШВЕДСКИЙ «ЩИТ» НА БАЛТИКЕ

Город четырех культур – так называют Выборг те, кто хорошо знаком с его уникальной и богатой на события историей. Шведы, русские, немцы, финны – это далеко не весь список национальностей, повлиявших на становление города. Началом официальной истории Выборга принято считать конец XIII века.

Особые климатические и природные условия, как и географическое расположение, быстро превратили деревню на Балтийском море в форпост. Шведы стали называть Выборг «щитом» на Балтике, который защищал страну от нападений с моря.

Между тем русско-шведское противостояние продолжалось. Основание Петербурга – новой столицы Российского государства, решило судьбу Выборга. Неприступная неприступная крепость несла угрозу новому городу и мешала развитию русского флота на Балтийском море. Поэтому в 1706 году русские войска под предводительством самого Петра I попытались захватить Выборг, но потерпели неудачу. Зато поход 1710 года принес России победу: после трехмесячной осады Выборг был взят.

Завершилась война двух держав Фридрихсгамским договором, согласно которому в состав Российской империи вошла вся Финляндия, получив статус Великого княжества. Оно более ста лет было частью российского государства. Но после революции 1917 года Финляндия получила независимость, а Выборг вошел в состав молодого государства.

Все изменилось в 1939 году. В ходе Второй мировой войны Выборг несколько раз переходил от Финляндии к Советскому Союзу и обратно. Окончательно Красная армия завоевала город в 1944 году.

ГАЗ ДЛЯ СЕВЕРНОГО СОСЕДА

Ключевую роль в переходе Выборга на природный газ сыграло строительство первого на территории Скандинавии магистрального газопровода СССР – Финляндия. Он не только принес первый газ северному соседу Советского Союза, но и стал важной вехой в газификации потребителей Карельского перешейка.

Специалисты института Гипроспецгаз с помощью новых технологий разработали технический проект в кратчайшие сроки. От советской границы газопровод длиной 170 километров прокладывался через Коуволу до Котки, порта на Балтийском море. Неотъемлемой частью этой системы стал газопровод от Ленинграда по Карельскому перешейку до финской границы. Он продолжил уже действующую магистраль Белоусово – Ленинград. Пройдя через Выборг до приграничного Светогорска, в районе финского города Иматра он соединился с магистралью, прокладываемой на территории Финляндии.

Газопровод, ведущий к Выборгу, рабочие прокладывали в гранитных скалах и болотах. Современники вспоминают: траншею пришлось разрабатывать с помощью взрывов. Тем не менее магистраль построили к сроку, а газ от Выборга стал поступать в Приморск, Высоцк и другие населенные пункты.

ГАЗОПРОВОД ЧЕРЕЗ БАЛТИЙСКОЕ МОРЕ

Новый виток газовой истории для Выборга начался в 2000-е годы. Именно в это время Россия стала одним из главных поставщиков «голубого топлива» для стран Евросоюза.

Однако амбициозным планам по увеличению поставок газа на европейский рынок могли помешать страны-транзитеры. Решением стал проект прокладки газопровода из России в Германию по дну Балтийского моря «Северный поток» – в обход транзитных государств.

Участники проекта до начала его реализации проделали большую работу – получили разрешения всех стран, через чьи территориальные воды должен был проходить газопровод, провели масштабные исследования дна Балтийского моря и многосторонние консультации с экспертами и общественностью.

Для обеспечения транспортировки топлива в экспортный подводный газопровод началось строительство наземного участка газопровода Грязовец – Выборг. Основную линейную часть рабочие закончили к концу 2010 года.

Движущей силой проекта «Северный поток» стала компрессорная станция «Портовая». Это уникальный объект мировой газовой отрасли, ее суммарная мощность – 366 МВт. До «Северного потока» никто в мире не строил газопроводов, по которым можно было бы транспортировать газ на расстоянии 1224 километра.

Ввод первой нитки «Северного потока» состоялся в ноябре 2011 года, второй – в октябре 2012.

СЖИЖЕННЫЙ ГАЗ

Сегодня под Выборгом, на северо-восточном побережье Финского залива, между бухтами Портовая и Дальняя на мысе Конек реализуется еще один масштабный проект – Комплекс по производству, хранению и отгрузке сжиженного природного газа в районе КС «Портовая» (КСПГ «Портовая»). Это комплекс инженерно-технических сооружений, предназначенных для производства, хранения и отгрузки сжиженного природного газа для дальнейшей транспортировки судами-газовозами и автомобильным транспортом. На сегодняшний день это наиболее перспективное и самое экологически чистое топливо – на него переводят морские суда и даже автомобили.

«СЖИЖЕННЫЙ ПРИРОДНЫЙ ГАЗ ЗАНИМАЕТ ПРИМЕРНО В 600 РАЗ МЕНЬШИЙ ОБЪЕМ, ЧЕМ В ГАЗООБРАЗНОМ СОСТОЯНИИ. ЭТО ПОЗВОЛЯЕТ СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ НА ЕГО ХРАНЕНИЕ И ТРАНСПОРТИРОВКУ, ВСЛЕДСТВИЕ ЧЕГО ПОЯВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНОСТЬ ГАЗИФИКАЦИИ ОБЪЕКТОВ, УДАЛЕННЫХ ОТ МАГИСТРАЛЬНЫХ ТРУБОПРОВОДОВ НА ЗНАЧИТЕЛЬНЫЕ РАССТОЯНИЯ».

А. С. Бирюков, заместитель начальника управления по строительству объектов переработки газа, курирующий строительство КСПГ

Применение сжиженного топлива расширяет географию его поставок не только в Европу, но и на весь мир. «В сжиженном виде природный газ занимает примерно в 600 раз меньший объем, чем в газообразном состоянии. Это позволяет сократить расходы на его хранение и транспортировку, вследствие чего появляется возможность газификации объектов, удаленных от магистральных трубопроводов на значительные расстояния», – поясняет Александр Сергеевич Бирюков, заместитель начальника Управления по строительству объектов переработки газа, курирующий строительство КСПГ.

Еще одной стратегической задачей комплекса является обеспечение газом Калининградской области на случай перебоев поставок природного газа по газопроводам через Белоруссию и Литву. Для этого был построен и поставлен на службу «Маршал Василевский» – судно-газовоз, которому предстоит доставлять сжиженный природный газ с завода под Выборгом в самый западный регион России. На данный момент в мире насчитывается всего четыре подобных судна и одиннадцать малотоннажных судов-газовозов, часть из которых адаптирована под бункеровку сжиженного природного газа.

Природный газ будет поступать на завод по сжижению газа с той же компрессорной станции КС «Портовая», которая обеспечивает давление в газопроводе «Северный поток». Общая протяженность газопровода-отвода составляет 5,7 километра, диаметр 500 миллиметров. «Завод использует технологию компании Linde Limum 3 – многостадийный процесс на смешанном хладагенте с применением спирально-витых теплообменников. По данной технологии работают порядка 10 заводов в мире», – рассказывает Александр Сергеевич.

В 600 РАЗ

УМЕНЬШАЕТСЯ ОБЪЕМ ПРИРОДНОГО ГАЗА ПОСЛЕ СЖИЖЕНИЯ

230 ТОНН СПГ В ЧАС

НОМИНАЛЬНАЯ ПРОИЗВОДИТЕЛЬНОСТЬ КСПГ «ПОРТОВАЯ»

Для того, чтобы хранить сжиженный газ, построили специальный бетонный резервуар на 42 тыс. кубических метров. Из него сжиженный газ поступает в плавучее хранилище. А. С. Бирюков объясняет: «Плавучее хранилище – это судно вместимостью 138 тыс. кубических метров. Так как осадка газовева составляет почти 12 метров, для его размещения проводились масштабные дноуглубительные работы. Когда хранилище заполнится сжиженным газом, операции по перегрузке смогут обеспечивать налив продукта в газовева и бункеровщики широкого спектра от 3 до 174 тыс. кубических метров».

В состав КСПГ «Портовая» войдут 45 различных зданий и сооружений. Проект предусматривает создание водных подходов к терминалу, якорной стоянки судов, причала для отгрузки сжиженного природного газа. Транспортировать СПГ от завода к танкерам будут по самому длинному в мире криогенному – его протяженность порядка 4 километров.

Кроме того, строительство морского терминала было выполнено из заранее изготовленных массивов-гигантов – железобетонных конструкций в виде прямоугольного ящика больших размеров, устанавливаемых на подготовленную постель. «Применение массивов-гигантов позволило сократить срок строительства гидротехнических сооружений и выполнить весь цикл по их монтажу за один навигационный период. За последние 20 лет гидротехнические сооружения с применением массивов-гигантов на территории РФ не строились», – поясняет А. С. Бирюков. Сейчас строительство КСПГ выходит на финишную прямую – большую часть работ специалисты планируют закончить к следующему году. Так, уже в 2021-м первые потребители получат сжиженный природный газ, сделанный под Выборгом.



РАЙ ДЛЯ РЕЖИССЕРОВ

В Выборге снято более сотни фильмов – как художественных, так и документальных. Город на кинолентах изображал самые неожиданные места: горы Кавказа, замок Кафки, а в фильме «Трудно быть богом» вообще превратился в другую планету, куда перенеслись главные герои картины. Улицы исторической части города изображали Хельсинки, Москву, Петербург и даже Берлин. Окраины города превращались в предместья Лондона.



ВЕРНУТЬ БОЙЦА НА РОДИНУ

Уже много лет поисковый отряд «Невская оперативная группа» разыскивает солдат, павших в боях Великой Отечественной войны, чтобы их родственники могли с честью похоронить воинов. О том, как шла работа поисковиков в этом году, рассказал один из участников отряда – заместитель начальника отдела Управления по строительству и реконструкции скважин ООО «Газпром инвест» В. В. Заботкин.



Василий Сергеевич Гуцин



Михаил Алексеевич Пузаев



Яков Петрович Жуков

Уникальность поискового движения в том, что рядовые граждане берут на себя заботу о поиске солдат и офицеров, пропавших без вести в годы войны. Сегодня оно также стало одной из форм патриотического воспитания подрастающего поколения. Участники отрядов восстанавливают личности и судьбы бойцов, находят родственников, сообщают им обстоятельства и место гибели, а также с почестями хоронят останки павших за Родину.

Владимир Владимирович Заботкин в поисковом движении уже 20 лет. В составе поискового отряда «Невская оперативная группа»

он регулярно выезжает на места кровопролитных сражений за Ленинград, а с 2015 года организует экскурсии для сотрудников ООО «Газпром инвест». «С каждым годом число интересующихся увеличивается. В первый раз на это мероприятие собралось около десяти человек, а, например, в прошлом году – уже порядка 80 моих коллег», – отмечает Владимир Владимирович.

В связи с эпидемиологической обстановкой, в 2020 году экскурсию провести не удалось, отменилась и традиционная акция «Вахта памяти». Но основной деятельности отряда пандемия не помешала. Большую

часть времени поисковые работы велись на Синявинских высотах и плацдарме «Невский пятачок».

Например, на территории бывшего немецкого опорного пункта «Роцца круглая» обнаружены останки младшего лейтенанта Василия Сергеевича Гуцина. На погибшем были широкий ремень с однозубой стальной пряжкой, противогаз. В противогазной сумке – эмалированная кружка и замок от пулемета «Максим». В нагрудном кармане – остатки простого карандаша и компас. Череп разбит, кости нижних конечностей раздроблены.

В кармане брюк солдата найдена стальная винтовочная гильза, практически полностью разрушенная коррозией. Внутри – плотный рулончик бумаги с текстом, который позволил идентифицировать бойца. В записке значилось: «Василий Сергеевич Гуцин, 1912 года рождения, мл. лейтенант...».

Останки лейтенанта Василия Сергеевича Гуцина были торжественно захоронены на мемориале «Синявинские высоты». На церемонии присутствовала внучатая племянница погибшего Наталья Воронова. Поисковики передали ей записку из гильзы и личные вещи лейтенанта.

В окрестностях мемориальной зоны «Невский пятачок», на одном из частных садовых участков, поисковики нашли останки красноармейца Михаила Алексеевича Пузаева. Поясной ремень, обувь, личные вещи и каке-либо снаряжение отсутствовали. Рядом – ручная граната Ф-1, две фляги и два армейских котелка. В кармане брюк стандартный смертный медальон с хорошо сохранившимся бланком, заполненным чернилами.

Останки красноармейца торжественно захоронены на мемориале «Невский пятачок». На церемонии приехали внучка солдата Татьяна Владимировна, ее муж и сын. Родственникам был передан смертный медальон.

Еще одна находка – запаханное укрытие. На дне – останки четырех бойцов РККА. Двоих из них удалось идентифицировать по смертным медальонам. Это пехотинец Афанасий Георгиевич Комков и боец войск НКВД Николай Дмитриевич Кудрявцев. Их родственников найти не удалось. Вместе с другими, обнаруженными в укрытии бойцами, они торжественно захоронены на мемориале «Невский пятачок».



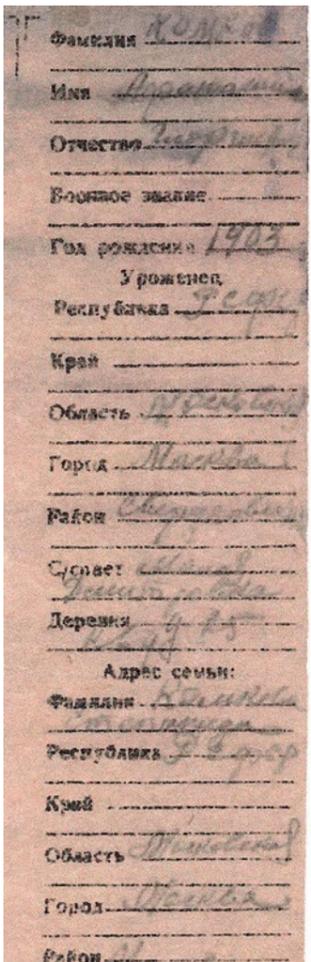
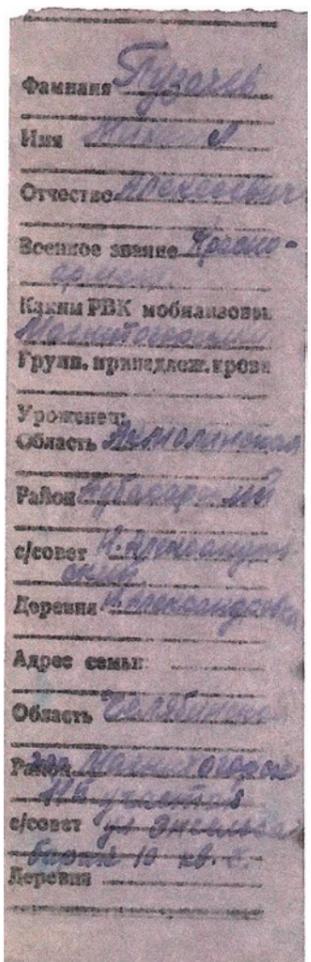
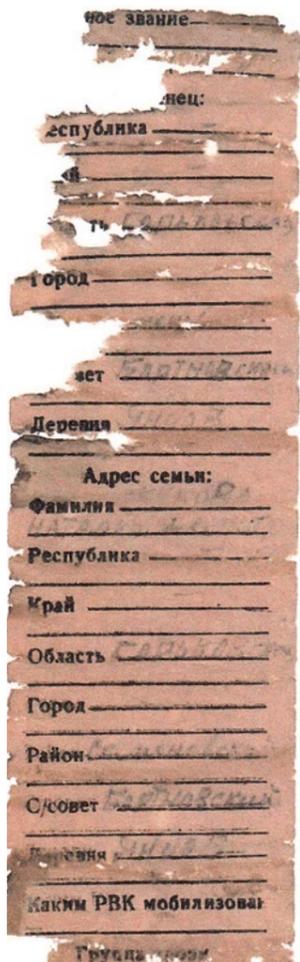
Кроме того, поисковикам отряда удалось установить личность еще одного найденного в окрестностях плацдарма солдата. Верхняя часть бланка смертного медальона с его данными полностью разложилась, но уцелели имя и фамилия матери, а также адрес семьи: деревня Яндовы, Горьковская (ныне Нижегородская) область. Сегодня там установлена гранитная плита в память о жителях деревни, не вернувшихся с Великой Отечественной войны. На камне нанесены имена 36 погибших или пропавших без вести воинов. В том числе фамилия Я. П. Жуков.

22 августа 2020 года на мемориале «Невский пятачок» состоялась встреча поисковиков отряда «Невская оперативная группа» с внуками погибшего солдата Николаем Николаевичем и Александром Николаевичем Муравьевыми, приехавшими из Нижегородской области. В торжественной обстановке, в присутствии средств массовой информации, внукам был передан гроб с останками их деда, его медальон и личные вещи. Солдат отправился в свой последний путь на малую Родину.

Всего в результате раскопок поисковиками Невской оперативной группы в 2020 году были найдены 24 павших в битве за Ленинград солдат, из них удалось идентифицировать шесть красноармейцев.

24

ПАВШИХ В БИТВЕ ЗА ЛЕНИНГРАД БОЙЦА НАЙДЕНЫ ПОИСКОВЫМ ОТРЯДОМ НЕВСКОЙ ОПЕРАТИВНОЙ ГРУППЫ В 2020 ГОДУ



Смертные медальоны бойцов



Личные вещи Якова Петровича Жукова (слева) и Василия Сергеевича Гуцина (справа)

ЗА ЭНЕРГИЮ ПОБЕДЫ!

Министр энергетики Российской Федерации А. В. Новак поблагодарил генерального директора ООО «Газпром инвест» В. А. Тюрина за участие коллектива компании в конкурсе детского рисунка «Энергия Победы», проводившегося среди организаций топливно-энергетического комплекса.

Конкурс детского рисунка «Энергия Победы» проводился со 2 марта по 20 апреля 2020 года. Победители награждались памятными призами и дипломами, а работы победителей и призеров конкурса размещались на различных выставках, приуроченных к празднованию Победы, и других отраслевых мероприятиях. Активность ООО «Газпром инвест», бережное отношение к сохранению традиций и уважению памяти предков, искренность работ, приуроченных к празднованию годовщины Победы в Великой Отечественной войне, помогли стать проекту особенно ярким.

75 ЛЕТ ПОБЕДЕ

МИНИСТЕРСТВО ЭНЕРГЕТИКИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

100 ЛЕТ ГАЗПРОМУ

БЛАГОДАРИЮ

ООО «Газпром инвест»
и лично генерального директора
Вячеслава Александровича ТЮРИНА

ЗА АКТИВНОЕ УЧАСТИЕ В КОНКУРСЕ ДЕТСКОГО РИСУНКА
ОРГАНИЗАЦИЙ ТОПЛИВНО-ЭНЕРГЕТИЧЕСКОГО КОМПЛЕКСА
«ЭНЕРГИЯ ПОБЕДЫ».

активность, бережное отношение к сохранению традиций и уважению к памяти предков, искренность работ, приуроченных к празднованию 75-й годовщины Победы в Великой Отечественной войне 1941-1945 годов, которые помогли нашему проекту стать особенно ярким!

Такие конкурсы способствуют тому, что в нашей стране будут приумножаться и развиваться общий уровень культуры, исторической памяти, творческие традиции организаций топливно-энергетического комплекса, создаваться благоприятные условия для эстетического и нравственного воспитания новых поколений, основанные на преемственности, уважении к истории нашей Родины и чувстве благодарности Воинам-победителям.

ЖЕЛАЮ ВАМ ДАЛЬНЕЙШИХ УСПЕХОВ, ТВОРЧЕСКИХ ПОБЕД,
СЧАСТЬЯ И БЛАГОПОЛУЧИЯ!

Министр энергетики Российской Федерации А. В. НОВАК
Май 2020 г.

75 ПОБЕДА! 1945-2020