

С ДНЕМ РАБОТНИКОВ НЕФТЯНОЙ И ГАЗОВОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ!



Валдайское линейное производственное управление магистральных газопроводов



развития. Мы успешно реализуем производственную программу, о чем свидетельствует социально значимый для Ленинградской области проект – расширение компрессорной станции «Северная», по окончании которого мощность объекта будет увеличена в 1,5 раза. Также в эксплуатационных границах компании завершается строительство проекта «Развитие газотранспортных мощностей ЕСГ Северо-Западного региона, участок Грязовец – КС «Славянская»: на компрессорных станциях «Славянская» и «Пикалевская» проводятся пусконаладочные работы, на «Волховской» и «Дивенской» – строительно-монтажные.

Безусловно, предприятие участвует в решении задач не только международного, но и регионального значения. Так, в зо-

МЫ МНОГОГО ДОБИЛИСЬ, И НАМ ЕСТЬ ЧЕМ ГОРДИТЬСЯ.

не ответственности компании увеличивается количество газораспределительных станций: принята на техническое обслуживание ГРС «Олонец», введены в эксплуатацию ГРС «Саперное», «Коммунары», «Приозерск», идет реконструкция ГРС «Ильичево».

После проведения сертификационного аудита система энергетического менеджмента предприятия признана соответствующей требованиям международного стандарта ISO 50001:2018. Кроме того, значительно сократилось воздействие компании на окружающую среду, достигнуты все поставленные экологические цели.

Сегодня коллектив «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» – это гармоничный тандем молодости и зрелости, опыта и устремлений к новым профессиональным высотам. Мы многого добились, и нам есть чем гордиться. Продолжая и дальше опираться на силу корпоративных традиций и ценностей, заложенных ветеранами газовой отрасли, внедряя инновационные технологии, следуя современным тенденциям производства, мы будем стремиться к большим свершениям.

Профессиональный праздник – прекрасный повод поблагодарить вас, дорогие коллеги, за преданность предприятию. Все успехи и завершённые проекты – результат вашей целеустремленности, добросовестного и качественного труда.

От всей души желаю вам интересной и плодотворной работы, осуществления самых смелых планов и замыслов. Пусть у вас всегда будет неугасаемое стремление к совершенствованию и желание приносить в общее дело что-то новое, и это, несомненно, позволит всем нам вместе двигаться только вперед!

Здоровья, благополучия, счастья вам и вашим близким!

**Генеральный директор
ООО «Газпром трансгаз
Санкт-Петербург»
Георгий Фокин**

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:



ГАЗОТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КОМПАНИИ РАСШИРЯЕТСЯ

стр. 2



ОБ ЭКОЛОГИИ И МНОГОМ ДРУГОМ. ИНТЕРВЬЮ С НИКОЛАЕМ ВАЛУЕВЫМ

стр. 3



ГАЗОВИК С БОЛЬШОЙ БУКВЫ. К ЮБИЛЕЮ СЕРГЕЯ БАРМИНА

стр. 6

ПОЛУЧИЛИ НАГРАДЫ

К профессиональному празднику были награждены 137 работников компании.

Почетной грамоты Министерства энергетики Российской Федерации удостоены: ведущий инженер Службы КИП и А, телемеханики и метрологии Северного ЛПУМГ И.А. Леушко, диспетчер Пикалевского ЛПУМГ Е.В. Сулин, электромеханик Службы связи Валдайского ЛПУМГ А.В. Полозов.

Благодарность Министерства энергетики Российской Федерации объявлена: водителю автомобиля 1-го класса УТТ и СТ И.А. Дыхману, прибористу 6-го разряда Службы КИП и А, телемеханики и метрологии Холм-Жирковского ЛПУМГ В.И. Королёву, слесарю по ремонту технологических установок 5-го разряда Службы по ЭГРС Торжокского ЛПУМГ А.Ю. Соколову, заместителю начальника отдела по техническому перевооружению и модернизации КС Управления по эксплуатации КС О.И. Зуеву, главному инженеру – первому заместителю директора Портового ЛПУМГ И.В. Пулину.

Почетную грамоту ПАО «Газпром» заслужили: монтер по защите подземных трубопроводов от коррозии 6-го разряда Валдайского ЛПУМГ И.Г. Кулешов, машинист экскаватора 6-го разряда Линейно-эксплуатационной службы Ржевского ЛПУМГ В.Н. Вешняков, водитель автомобиля 1-го класса Пикалевского ЛПУМГ А.В. Кузнецов, машинист крана автомобильного 6-го разряда Калининградского ЛПУМГ О.А. Купреев, водитель автомобиля 1-го класса Колпинского ЛПУМГ Д.О. Скороходов, ведущий инженер Газокомпрессорной службы Псковского ЛПУМГ Ю.А. Мазиков, начальник отдела планирования и учета поставок МТР УМТС и К

>>> стр. 4



КС «Славянская» станет одной из самых мощных станций в мире наряду с КС «Портовая»

ГАЗОТРАНСПОРТНАЯ СИСТЕМА КОМПАНИИ РАСШИРЯЕТСЯ

Каждое лето на производственных объектах «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» выполняется комплекс работ: полным ходом идет подготовка к осенне-зимнему периоду, а также проводятся плановые работы по расширению газотранспортной системы. В этом году самые масштабные процессы проходили в Пикалевском и Славянском филиалах компании.

КАЧЕСТВО ГАЗА ПОД КОНТРОЛЕМ

Один из ключевых объектов этого сезона – компрессорная станция «Славянская» – предназначена для подготовки, компримирования, коммерческого учета и обеспечения дальнейшей транспортировки газа по газопроводу «Северный поток – 2». Согласно проекту, на компрессорной станции установлены одиннадцать ГПА типа «Ладога-32» производства АО «РЭП Холдинг», г. Санкт-Петербург, суммарной мощностью 352 МВт, что делает ее одной из самых мощных компрессорных станций в мире наряду с КС «Портовая».

Сегодня строительная готовность первого этапа КС «Славянская» составляет 99%. Пусконаладочные работы первого этапа ввода в эксплуатацию завершены на 71%.



КС «Славянская», июль 2019 года

В этом году на площадке компрессорной станции были проведены работы по запуску и наладке установки подготовки газа к транспорту (УПГТ) и основного оборудования компрессорного цеха (КЦ). Работа УПГТ определяет соответствие качества газа, подаваемого в газопровод «Северный поток – 2», требованиям контрактных обязательств и, как следствие, является фактором, определяющим качество транспорта газа на расстояние более 1200 км. К началу августа 2021 года на УПГТ запущено в работу оборудование вспомогательной зоны, осуществлен вывод на нормальный режим работы нагревателей газа регенерации, в 10 адсорберов на двух технологических линиях загружен силикагель, завершены работы по его тренировке. Выполнены пробные пуски ГПА 1-й очереди. Выполнены наладка и опробование измерительного и аналитическо-

го оборудования УПГТ и газоизмерительной станции. Организована работа обслуживающего персонала и круглосуточная ежедневная работа сменного персонала КЦ и УПГТ.

СИСТЕМЫ РАБОТАЮТ

На КС «Славянская» проведен большой блок работ по автоматизации управления технологическими процессами, введены в работу системы: система автоматического управления ГПА, КС, УПГТ, а также системы пожаробезопасности, контроля загазованности, системы пожарной сигнализации.

По словам Алексея Шенделя, заместителя начальника Управления автоматизации производственно-технологических процессов, на КС «Славянская» все агрегаты, имеющие технологическую готовность, проверены с точки зрения автоматизации. «По системам автоматизации вопросов нет, они все испытаны и готовы к дальнейшей эксплуатации. Готовность систем автоматизации высокая. Вопросы, которые были на начальном этапе, сейчас устранены. Сегодня системы работают стабильно, как и положено», – говорит он.

Также в штатном режиме функционируют системы жизнеобеспечения (электро- и водоснабжение, канализация и водоотведение) административных зданий и системы связи. Дмитрий Доспехов, начальник Службы связи, отмечает уникальность установленного на КС «Славянская» оборудования передачи данных: «Российская система „Волга“ производства компании ООО „Т8“, использующая технологию спектрального уплотнения DWDM, позволяет обеспечить высокоскоростную передачу больших массивов данных на сверхдлинные расстояния по оптическому волокну. Столь актуальная сейчас задача по масштабной системной цифровизации производственных процессов на основе всеобщего применения информационных технологий не может быть решена в принципе без поддержки со стороны соответствующей телекоммуникационной инфраструктуры».

Управлением главного энергетика проводятся испытания системы энергоснабжения компрессорной станции и внеплощадочных объектов. В частности, проведены испыта-

ния систем противоаварийной автоматики закрытого распределительного устройства и комплектных трансформаторных подстанций энергоблока № 1. Выявленные в ходе индивидуальных испытаний замечания устраняются силами подрядной организации для подготовки к комплексному опробованию систем электроснабжения, водоснабжения, вентиляции и кондиционирования критически важных объектов КС «Славянская».

«ПИКАЛЕВСКАЯ» – 98,5%

Второй масштабный объект – КЦ № 4 КС «Пикалевская» Пикалевского филиала. В настоящее время готовность цеха составляет 98,5%, проводимые пусконаладочные работы завершены на 70,6%.

На площадке КЦ-4 КС «Пикалевская» проведена работа по подготовке технологического оборудования и коммуникаций обособленной площадки КЦ-4 к заполнению газом с последующей подачей природного газа в технологические трубопроводы компрессорного цеха. К началу августа 2021 года на КЦ-4 выполнены пробные пуски газоперекачивающих агрегатов, совместно со специалистами Инженерно-технического центра проведены газодинамические и теплотехнические испытания ГПА. Ведется подготовка к проведению комплексного

опробования агрегатов. Как и на КС «Славянская», организована работа сотрудников, обеспечивающих круглосуточную работу станции.

Ведутся работы по вводу различных систем, отвечающих за функционирование цеха. В полном объеме введены в работу системы, обеспечивающие безопасность, в том числе системы пожаробезопасности, контроля загазованности, системы пожарной сигнализации. Обеспечено бесперебойное электроснабжение всех потребителей КЦ-4 КС «Пикалевская».

Говоря о промежуточных итогах, Сергей Сайченко, начальник Управления по эксплуатации КС, отмечает масштаб проделанных работ: «На настоящее время практически полностью пройден путь от начала строительства площадок КС „Пикалевская“ КЦ-4 и КС „Славянская“, начиная с планирования грунта, устройства свайного поля, фундаментов зданий и установок до заполнения газом технологических коммуникаций, выполнения запусков и завершения наладки газоперекачивающих агрегатов и подготовки подготовки газа к транспорту КС „Славянская“ с последующей приемкой указанных объектов в эксплуатацию. Так, в течение текущего года на указанных КС были фактически завершены строительно-монтажные работы, подходит к завершению комплекс проводимых пусконаладочных работ, в ближайшее время планируется проведение окончательного комплексного опробования основного оборудования. Окончание указанных работ определяет полную готовность КС „Пикалевская“ КЦ-4 и КС „Славянская“ к началу заполнения газопровода „Северный поток – 2“ и началу коммерческих поставок газа зарубежным потребителям по новому экспортному маршруту».

Подготовила Екатерина АУДМАН



КС «Пикалевская», август 2021 года

ОБ ЭКОЛОГИИ И МНОГОМ ДРУГОМ

2021 год объявлен в Санкт-Петербурге Годом экологии. Нам посчастливилось обсудить актуальные для города вопросы с первым заместителем председателя комитета Государственной Думы по экологии и охране окружающей среды Николаем Валугевым.



О РАБОТЕ

— Николай Сергеевич, Вы известный спортсмен и политик. Какие качества Вам как спортсмену помогают в политике?

— Умение распоряжаться временем, организованность и дисциплина.

— Давайте начнем с темы экологии, какие изменения нас ждут? Можете рассказать о проектах в этой сфере в масштабах Санкт-Петербурга?

— Основной вопрос — определение регионального оператора по обращению с твердыми коммунальными отходами. Истекает трехлетний бонус, который был дан городам федерального значения, в том числе Санкт-Петербургу. В середине июля стартовал конкурс по выбору регионального оператора, который в течение 10 лет будет отвечать за миллионы тонн отходов города. Если все пойдет по плану, в сентябре выбранная компания должна приступить к работе.

В отличие от прошлого конкурса, результаты которого были отменены по ряду причин и региональный оператор не начал выполнять свои функции, новый конкурс предполагает единую систему без деления на южную и северную части. Будет ли это действующий региональный оператор Ленинградской области или кто-то другой — станет известно после вскрытия конвертов с итогами. Однако у области и города есть планы по объединению усилий, поскольку Санкт-Петербург в силу действующего законодательства не имеет возможности самостоятельно организовывать на своей территории площадки для обращения с отходами, предполагающие сортировку, обработку, переработку и захоронение «хвостов». Поэтому в общих интересах максимально цивилизованно решить эту проблему. Сколько бы ни звучали популистические лозунги о zero waste и утилизации 100% отходов, в любом случае всегда были и пока что остаются перерабатываемые «хвосты». В мире не существует технологии, позволяющей переработать все без остатка.

Речь о едином операторе для Санкт-Петербурга и Ленинградской области пока не идет. Это технические и юридические вопросы, которые требуют времени для подготовки. Даже если компания не будет единой, то уже неплохо иметь двусторонний договор, который заранее определит спорные вопросы, позволит субъектам избежать недопониманий, а также защитит население от неблагоприятного соседства с инфраструктурными объектами.

— Обсуждаются ли вопросы строительства заводов по переработке? Обязательно ли раздел сбора мусора?

— По этому показателю Санкт-Петербург опережает многие субъекты нашей страны. У нас уже есть заводы по переработке стекла, шин, пластика, бумаги и картона в достаточно большом количестве. Разделение отходов на эти фракции в секторе b2b, бизнес для бизнеса, достигло высокого уровня. Тот же опыт сейчас перенимается сектором b2c, бизнес для

населения. Для этого, конечно, необходима системная работа с региональным оператором. Поскольку сейчас речь идет только об его избрании, то еще рано говорить о том, как будет выстроен сбор отходов от населения: будет ли это двухпоточный сбор, деление на самые распространенные фракции или какая-то иная модель сбора. Определит сам город уже на основании договоренностей с переработчиками, с соседями в лице Ленинградской области и с населением. Человек здесь — тоже очень важный фактор, потому что он должен понимать, что, как и для чего он делает.

— Люди переживают, что мусор, который собирается, отвозится на одну свалку.

— Сейчас объясню, в чем дело. Отдельные фракции мусора не собираются разными машинами. Они потом еще несколько раз разделяются уже на самом мусоросортировочном заводе. Но, если отходы изначально разделены, такой мусор не в пример чище. Постепенно люди учатся те же самые бутылки мыть, и это очень сильно помогает в переработке стекла, пластика, ПЭТ-упаковки. В Санкт-Петербурге, я считаю, не хватает отдельных пунктов приема, которые должны существовать массово в каждом районе города.

Напомню, «мусорная» реформа была анонсирована в 2017 году. В соответствии с нацпроектом «Экология» к 2024 году необходимо обеспечить сортировку 68% образуемых отходов и переработку 36%. Сегодня уровень переработки твердых коммунальных отходов едва ли составляет 1,5%. Это как раз связано с тем, что в регионах повсеместно не внедрен раздельный сбор отходов. Смешение отходов упаковки с пищевым мусором значительно снижает потенциал переработки сухих фракций, загрязняет то, что в принципе можно было бы извлечь и утилизировать. Поэтому ТКО (твердые коммунальные отходы. — Прим. ред.) пока не имеют красивых показателей из-за этого смешения, влияющего на качество. Но поскольку не едиными ТКО жива реформа, то в секторе бизнеса практика более позитивная: металл собирается на уровне 90%, показатели бумаги и переработки бумаги превышают 60%, пластика — порядка 25–40% в зависимости от вида полимерного материала. По шинам тоже неплохая статистика в 5–10%, это сложный отход, не с такой высокой маржинальностью, как у того же металла или бумаги.

— Как убедить людей, что раздельный сбор необходим? Ведь начинать необходимо с себя?

— В первую очередь, необходимо просвещать население. Важно говорить о проблеме, объяснять, какую пользу принесет разделение отходов человеком в решение этой проблемы. Люди должны знать, как работает система, и доверять ей, имея возможность удостовериться в реальности этой утилизации. Во-вторых, это удобство и комфорт. Контейнеры для раздельного сбора должны находиться в пешей доступности, ведь не у каждого площадь жилья позволяет организовывать собственные склады с раздельно сложенными, бережно вымытыми отходами.

— Все чаще политики разных стран поднимают вопрос о так называемом углеродном регулировании, ссылаясь на изменение климата. Совершается ли наше законодательство в сфере обеспечения экологической безопасности?

— Поскольку климатические изменения — повестка номер один в мире, а Россия ратифицировала Парижский договор по климату, то пути назад уже нет, и с этим действительно надо что-то делать. Новости постоянно пестрят парадоксальными сводками по погоде, все чаще фиксируются пересыхания рек в одном регионе, а наводнения в другом, Арктическая зона уменьшается из-за таяния льдов, статистика катаклизмов растет из года в год. Игнорировать происходящее — себе в ущерб.

Конечно, растущее потребление, добыча полезных ископаемых и все блага цивилиза-

ции — причина углеродного следа. Этот след необходимо контролировать и снижать где-то посредством отказа от благ, в каких-то случаях путем модернизации производства и, конечно, благодаря альтернативным способам. Но во всем должен быть соблюден баланс. Нельзя интуитивно внедрять какие-то технологии по принципу «так все делают в мире», заранее не продумав, а что будет дальше. Например, что будет с электромобилями когда они выйдут из эксплуатации и мы погрязнем в литий-ионных батареях. Другой хороший пример — возобновляемая энергия, многие стороны которой очень спорные. Лопасти ветрогенератора сделаны из композитного пластика, который в лучшем случае можно только сжечь. Или гидроэлектростанции, которые раньше считались самым экологичным способом получения электроэнергии, оказываются влияют на русло рек, вызывая пересыхания и полноводие там, где такого быть не должно, а также сужают ареал обитания животных.

Климатическая повестка — это важно. Но климатическая политика — личный выбор каждой страны. Любое государство вправе самостоятельно определять свое отношение к проблеме и выбирать способы решения этой проблемы. Отказаться от всех благ человечества мы уже не можем, но мы должны думать, как сделать так, чтобы эти блага мирно сосуществовали с окружающей средой.

— Скажите, на Ваш взгляд, что изменилось в России за последние пять лет?

— Реализованы большие стройки. Такие, как Крымский мост. Несмотря ни на что, мы выступаем организаторами международных событий. Как пример — Петербургский экономический форум. Из наболевшего: приняли конкретную программу по федеральным дорогам, и за пять лет их очень серьезно подправили. Это многие отмечают. За счет федеральных средств стали ремонтировать и региональные дороги. Работая в области, я знаю, какие деньги приходят на финансирование и на ремонт. Помню, как поехали в путешествие на Шантарские острова и на одной из федеральных трасс Лидога — Ванино потеряли шаровую опору здоро-

вождения на шельфе Северного Ледовитого океана. Важно отметить газопровод «Северный поток — 2», который в эпоху экологизации энергетики значительно поможет Европе.

— Раз уж речь зашла о газопроводах, продолжите, пожалуйста, фразу: «Компания «Газпром» — это...»

— Как бы высказывание про национальное достоинство ни пытались исказить, все-таки основной пакет «Газпрома» принадлежит государству и в бюджет стабильно приходят деньги. А еще компания поддерживает огромное количество проектов. Допустим даже по моей линии спорта — реализуется программа «Газпром — детям», по всей стране строятся спортивные комплексы.

О СЕМЬЕ, СПОРТЕ И ВЫБОРАХ

— Как Вы проводите свободное время?

— Достаточно приехать домой, и мне уже хорошо. Главный постулат нашего семейного отдыха — быть с родными и близкими, и неважно где.

— Вопрос из серии «подсмотрено в Инстаграм». Расскажите про «маленькие радости большого папы».

— Маленькие радости большого папы — это возможность побыть с детьми, поговорить, о чем угодно, сходить куда-нибудь, в любое место. Дома они всегда чем-то заняты: у них игрушки, телефоны, рисунки...

— Например, вместе на футбол? Многие наши читатели, работники предприятий, как и Вы, являются преданными поклонниками ФК «Зенит». Что для Вас «Зенит»?

— Здорово, что мы в этом сходимся. «Зенит» — это символ Санкт-Петербурга, символ Ленинграда. Причем «Зенит» расширяет свои границы, потому что идет в баскетбол, в волейбол. Сейчас мы с генеральным директором клуба Александром Медведевым обсуждаем развитие футбольфа, которым я занимаюсь, в контексте футбола.

— Продолжая тему спорта: чем запомнится Олимпиада в Токио?

— Эта Олимпиада особенная, Олимпиада без трибун. К сожалению, пандемия внесла коррективы. Хочу похвалить наших спортсменов, как ни крути, результат российской сборной лучше, чем на предыдущих Олимпийских играх. Хотя судьи наизгалялись в художественной гимнастике, и были еще другие моменты: преследования сборной, обструкции спортсменов, кто-то заболел еще на въезде, а был реально медалистом. Среди открытий — стрелковый спорт и новые борцы. За исключением Замкового, нашего ветерана, весь состав олимпийской сбор-

БЛИЦПРОС

— Какую книгу посоветуете к прочтению?

— «Тихий Дон» Михаила Шолохова

— Ваш любимый фильм?

— Сложно выделить, все зависит от тематики. Например, на общеполитическую тему — «Апокалипсис», за который, к моему большому сожалению, Мэл Гибсон не получил «Оскар».

— Любимое блюдо?

— Напишите «сеledка под шубой». Люблю

еще грузди белые с картошкой и сметаной.

— Какая детская мечта сбылась?

— Фуражку надел, сел в катер свой и пошел, типа капитан. А если серьезно, мечта была — встретиться с кем-нибудь из великих космонавтов. Со многими встретился, познакомился и даже подружился.

— Анекдот от Валугева о Валугеве?

— Их такое количество... Валугев живет на первом этаже и немножко на втором.

венного джипа, настолько дорога была ушатана. Сейчас идет полный капитальный ремонт этой трассы, что приятно. Это частность, конечно. Но в целом общероссийская транспортная инфраструктура активно развивается: федеральные трассы ремонтируются и строятся новые. Отметим трассу Санкт-Петербург — Москва, также скоростная трасса будет от Москвы до Казани. Будет расширяться Байкало-Амурская магистраль, точнее, ее пропускная способность. Еще из больших инфраструктурных проектов — железнодорожная скоростная ветка до Казани. Кроме того, ведется строительство ледокольного флота, а также рыболовно-траулерного флота, который совершенно пришел в упадок после Советского Союза. И конечно, надо вспомнить полное переустройство армии и флота, отметить развитие отечественного военного авиастроения. Началась промышленная эксплуатация плавучей атомной теплоэлектростанции на Чукотке. Ведутся разработки место-

ной по боксу — новые боксеры. И ребята тоже приехали с медалями. Мне запало в душу выступление наших фехтовальщиц. Очень серьезно мы дрались в гандболе. Конкурентные подвиги были в баскетболе 3x3, в пляжном волейболе, футболе, — было на что посмотреть.

— И в завершение: многие наши читатели получают этот выпуск газеты в сентябре, как раз накануне выборов. Скажите, почему нужно идти голосовать?

— Надо идти на выборы даже для того, чтобы иметь право обсуждать политические темы на кухне. Задумайтесь, есть ли у вас такое право, если вы не приходите на избирательный участок? Государство сделало все, чтобы у людей было время и картошку убрать, и день рождения отметить, и на выборы сходить, потому что теперь для голосования будет три дня. По-моему, очень удобно. Напомню фразу: мы выбираем будущее.

Беседовала Мария ЖМУРКОВА

ПОЛУЧИЛИ НАГРАДЫ

стр. 1 <<<

Н.В. Бурмистрова, старший мастер Линейно-эксплуатационной службы Холм-Жирковского ЛПУМГ Ю.А. Сергеев.

Благодарностью ПАО «Газпром» отмечены: водитель автомобиля 1-го класса УТТ и СТ В.В. Ефимов, начальник Службы по связям с общественностью и СМИ Н.А. Сорокина, начальник смены оперативно-диспетчерского отдела Производственно-диспетчерской службы А.С. Корнев, ведущий инженер производственного отдела по эксплуатации МГ Управления по эксплуатации МГ, ГРС и защиты от коррозии М.И. Белавин.

Благодарность Губернатора Ленинградской области вручили: ведущему инженеру по авто-

ниста на КС в Новгородском ЛПУМГ. За эти годы я прошел многие этапы профессионального развития и не понаслышке знаком с большинством производственных процессов.

– *Выбор профессии был осознанным?*

– Времена были такие, что выбирать особо не приходилось. Отец работал в сетях газораспределения и газопотребления в Великом Новгороде, поэтому газовая отрасль была мне ближе остальных.

– *Что входит в зону Вашей ответственности?*

– Организация эксплуатации отдельных видов нового нестандартного оборудования компрессорных станций, а также техническое со-

Коллектив наш хороший, грамотный, профессиональный.

матизированным системам управления производством Службы АСУ Пикалевского ЛПУМГ В.В. Литвинову, трубопроводчику линейному 5-го разряда Линейно-эксплуатационной службы Портового ЛПУМГ С.С. Рогову, заместителю директора Славянского ЛПУМГ И.С. Рякину.

Почетные грамоты ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» получили 25 работников, Благодарность Общества объявлена 40 газовикам, Благодарственные письма вручили 47 сотрудникам.

Звание «Ветеран ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» присвоено начальнику Службы связи Волховского ЛПУМГ М.В. Афанасьеву и трубопроводчику линейному 5-го разряда Линейно-эксплуатационной службы Холм-Жирковского ЛПУМГ А.С. Павлову.

По традиции, накануне профессионального праздника мы поговорили с работниками, получившими высокую награду Министерства энергетики РФ.

ПРИШЕЛ МОЛОДЫМ СПЕЦИАЛИСТОМ



О.И. Зуев, заместитель начальника отдела по техническому перевооружению и модернизации КС УЭК

«Он наш человек! – так говорит Сергей Сайченко, начальник Управления по эксплуатации компрессорных станций, об Олеге Зуеве. – Мы всегда присматриваем себе в Управление перспективных работников. На КС в Новгороде Олег показал себя очень добросовестным и квалифицированным специалистом, поэтому мы пригласили его к нам и не ошиблись!»

– *Олег Игоревич, Вы легко согласились на переезд в Санкт-Петербург или были сомнения?*

– Особых сомнений и страхов не было, решение далось довольно легко.

– *Расскажите, как Вы оказались в рядах газовиков?*

– На предприятие я пришел молодым специалистом девятнадцать лет назад, сразу после окончания Российского государственного университета нефти и газа имени И.М. Губкина. Мой трудовой путь начался с должности маши-

провождение объектов строительства и реконструкции КС. Очень много сил уходит на формирование отчетной документации, со временем ее становится все больше.

– *Что особенно нравится?*

– Нравится разнообразие, сложность и даже неожиданность поставленных задач. Хорошо, что не приходится сидеть на одном месте. По долгу службы выезжаю не только на производственные объекты, но и на заводы-изготовители, посещаю проектные и научные организации.

– *Какие профессиональные качества необходимы в Вашем деле?*

– В первую очередь, это коммуникабельность и интерес к своей работе. Ну и, конечно, теоретические и практические знания, которые нужны ежедневно.

– *Несмотря на напряженный режим работы, остается ли время на любимые занятия?*

– Дефицит времени ощущается. Тем не менее увлекаюсь большим теннисом и хоккеем. Зимой катаюсь на лыжах. Раньше даже участвовал в лыжных соревнованиях среди работников предприятия.

ЛЮБЫЕ СЛОЖНОСТИ ПО ПЛЕЧУ

Александр Полозов пришел в «Лентрансгаз» в начале зимы 1984 года, устроился на КС «Валдайская», которая входила в то время в состав Новгородского ЛПУМГ. Карьеру в Службе связи Александр начинал, будучи электромонтером, в этой должности отработал около полугода, а потом был переведен в сменный персонал, и уже с 1985 года ходит в смену. Освоиться в профессии помогли коллеги, с особым теплом Александр вспоминает своего наставника Виктора Непримерова, который многое объяснял молодому специалисту, посвящая в нюансы профессии. Большим подспорьем оказалась для Полозова служба в рядах радиолокационных войск, где он получил обширные навыки, необходимые для работы в Службе связи. Как вспоминает Александр, боязни браться за новое дело у него не было, была уверенность в том,



А.В. Полозов, электромеханик Службы связи Валдайского ЛПУМГ

что, если что-то не знает, – разберется, помогут разобраться. Потом была учеба на заочном отделении Новгородского университета, а вообще, по словам Александра, в его профессии постоянно необходимо получать дополнительные знания, заниматься самообразованием – ведь прогресс не стоит на месте, идет постоянное обновление техники.

Как оперативный дежурный, Александр отвечает не только за обеспечение связи между промышленными объектами Управления, но и за связь с конечным потребителем: когда линейная бригада выезжает в поля, проводит с ней инструктажи, контролирует выполнение работ, дает разрешение или запрет на выполнение работ на линии. Работа идет по графику: дневная и ночная смены. Без чувства ответственности и уверенности в своих силах не обойтись, в выходные дни или в ночную смену оперативный дежурный остается на посту один, и если что-то случится, то спросить уже не у кого, приходится самостоятельно принимать решения.

Александр говорит, что ни за что не поменял бы свою работу, где за столько лет он знает уже практически все: и магистрали, и узлы связи. «Работа спорится, когда проходишь в хорошем дружном коллективе, когда понимаешь тебя и ты понимаешь людей. Ощущается контакт с коллегами из других управлений, даже если не знаешь человека в лицо, но общаешься с ним по телефону в течение многих лет, вы уже становитесь хорошими товарищами. А самое главное, когда знаешь, что нужно сделать, за что ты ответственен. Нужно исполнять свои обязанности добросовестно, нельзя смотреть на них сквозь пальцы, делать абы как. Если относиться к работе с душой, тогда и ходить на нее будет приятно, и нареканий никаких не будет. Главное – дружный хороший коллектив, тогда и дело идет, и любые сложности по плечу».

ЭТО СЕМЕЙНОЕ



И.А. Дыхман, водитель автомобиля 1-го класса УТТ и СТ

Ответственный и знающий свое дело специалист, работающий на перевозке опасных грузов, умелый шофер, который содержит технику в идеальном состоянии и способен устранить самостоятельно практически любую неисправность своего автомобиля и просто очень хороший человек – так коллеги отзываются о водителе автомобиля 1-го класса УТТ и СТ Игоре Дыхмане.

– *Игорь Александрович, как давно Вы работаете в Управлении технологического транспорта и специальной техники?*

– После демобилизации в 1984 году я попробовал себя в нескольких профессиях, а потом сел за руль. Начинать я свою водительскую деятельность на тяжелом карьерном самосвале КрАЗ-256Б. В УТТ и СТ я работаю с 2003 года, до этого был водителем в «Ленавтогазе», а вообще практически всю свою карьеру с 1996 года вожу опасные грузы. Сейчас работаю за рулем большегруза SCANIA, перевожу ПАГЗы (передвижные автогазозаправщики. – Прим. ред.).

– *В чем основное отличие управления автомобилем с опасным грузом от обычной поездки за рулем?*

– Перевозка опасных грузов, в число которых, несомненно, входит и газ, это всегда боль-

шая ответственность, приходится соблюдать дополнительные правила и ограничения. К примеру, машина с опасным грузом должна двигаться по ранее обозначенному маршруту с определенной скоростью, не отклоняясь от него и не делая незапланированных остановок. А еще при управлении ПАГЗом водитель не только перевозит газ из точки А в точку Б, но и принимает непосредственное участие в его заправке газом.

– *Есть ли какая-то сезонность в Вашей работе?*

– Самая горячая пора приходится на весну, лето и осень, когда проводятся ремонтные работы на производственных объектах, соответственно, и география моих поездок включает в себя всю территорию, по которой протянулась газотранспортная система Общества. Зимой же приходится возить обычные грузы.

– *Почему Вы выбрали эту профессию?*

– Можно сказать, что это семейное – мой отец был водителем, два его брата также работали водителями, да и я практически все свое детство провел с отцом по машинам. Попробовав в свое время несколько профессий, я чувствовал, что это не мое, а водитель – то самое. Я считаю, что это важная работа, абсолютно необходимая современному обществу, чувствую себя причастным к большому делу, частью огромной семьи газовиков. А вообще, самое главное – любить дело, которым занимаешься, ответственно подходить к выполнению своих обязанностей. Да, их много, работа трудоемкая, тяжелая, но очень интересная. Водитель ведь и слесарь, и сварщик, и погрузчик, и стропальщик, и механик – должен разбираться во всем.

– *Как Вы думаете, способны ли беспилотные автомобили в обозримом будущем полноценно выполнять работу водителей большегрузов?*

– Думаю, что в ближайшие 10–20 лет это не реально. Водитель – это живой человек, который думает и мыслит, а робот не может самостоятельно принимать решения, он лишь действует согласно загруженной в него программе. Представьте ситуацию: движется по дороге машина, и неожиданно на проезжую часть выбегает ребенок, понятно, что человек за рулем жмет на тормоза, а тормозной путь у грузовой машины на скорости 60 км/ч – около 19 метров. Шофер в этот момент может принять решение, и с риском для своей жизни направить машину куда-нибудь в сторону, чтобы спасти жизнь ребенку, а робот этого не сделает. Я думаю, любой водитель даже не будет рассуждать, а сразу постарается увести машину. А алгоритмы, заложенные в программу безопасного движения беспилотного автомобиля, в приоритете у которых должны быть сохранность груза и транспортного средства, войдут в конфликт друг с другом, и пока не очень понятно, в каком направлении направит автомобиль беспристрастная программа.

В ПОСТОЯННОМ РАЗВИТИИ



И.В. Пулин, главный инженер – первый заместитель директора Портового ЛПУМГ

Игорь Пулин, главный инженер Портового ЛПУМГ, – пример настоящего газовика. Пришел в отрасль в 2010 году молодым специалистом на должность инженера Службы по эксплуатации газоизмерительных станций в Смоленское ЛПУМГ, уже через год был переведен в Портовое ЛПУМГ, где прошел путь от инженера Службы контрольно-измерительных приборов и автоматики, телемеханики и метроло-

гии до главного инженера – первого заместителя директора филиала.

Первым заместителем Игорь Вячеславович стал в 31 год. Справляться с нагрузкой и высокой ответственностью молодому руководителю помогали коллеги: «Мне довелось работать с мастерами своего дела, профессионалами. Во многом брал с них пример. Как они работают, распределяют свое время. Ну и еще – своевременное выполнение задач. Не откладывая ничего на потом. Неважных и несрочных дел в отрасли не бывает. Рабочий день зачастую ненормированный, и нужно быть готовым к вызовам, обращениям и во внеурочное время». Другие составляющие успеха – постоянство и глубокое погружение в рабочий процесс. «Мне кажется, вечно куда-то прыгать – не очень правильно, если везде по чуть-чуть работать, это не позволит так масштабно понимать свое дело, как если заниматься им на одном месте», – рассуждает он.

Больше всего в работе его мотивирует успешное решение поставленных задач: «Самое интересное – это когда какой-то сложный этап или поставленная цель, к которой мы долго готовимся, успешно выполняются в установленные сроки, когда весь наш коллектив самоотверженно работает и получается хороший, желаемый, позитивный результат».

Главный инженер филиала – правая рука руководителя ЛПУМГ. А кто помогает первому заместителю директора? «Понимаете, коллектив наш хороший, грамотный, профессиональный. Работаем как единый механизм: сплоченно, слаженно. Один в поле не воин», – делится Игорь Пулин.

Сергей Попов, директор Портового ЛПУМГ, высоко ценит И.В. Пулина за ответственность и профессионализм: «Игорь Вячеславович – редкий пример человека, который в совершенстве знает свое дело, грамотно решает все технические вопросы, обладает высокой работоспособностью и при этом находится в постоянном развитии, принимает на себя ответственность за все события в филиале с учетом своих компетенций, основательно и досконально разбирается во всех проблемных вопросах независимо от занятости, в любое время суток».

ГЛАВНОЕ – КОММУНИКАбельНОСТЬ



И.А. Леушко, ведущий инженер Службы КИП и А, ТМ и М Северного ЛПУМГ

Путь в газовой отрасли у ведущего инженера Службы КИП и А, ТМ и М Ивана Леушко начался в 1990 году, и вот он уже более 30 лет предан родному Северному ЛПУМГ и любимому делу. «Иван Арвович – не просто опытный, но еще и увлеченный, любопытствующий специалист», – говорит о нем начальник службы Александр Аркуша. – За годы своей плодотворной трудовой деятельности он не потерял интерес к работе и заражает им нас, своих коллег».

– Иван Арвович, какими профессиональными качествами должен обладать специалист Вашего направления?

– Помимо образования и знания оборудования, на мой взгляд, главное – коммуникабельность, доброжелательность. Мы работаем в связке со многими службами филиала, и умение находить общий язык с коллегами просто необходимо. Надо излучать уверенность, что все получится.

– Что в работе нравится больше всего?

– Нравится, когда что-то получается. Я не очень люблю бумажную работу, там не видно дела. А вот когда что-то сломалось, а ты приехал, разобрался и устранил проблему, тогда испытываешь чувство удовлетворения. Ведь я не просто технику починил, но и людям, которые с ней работают на местах, помог.

– Чем отличаются обязанности инженера КИП и А, ТМ и М и прибориста, если Вы тоже сами устраняете неисправности?

– Инженер должен уметь делать с техникой то же, что и приборист, а еще видеть и оценивать ситуацию в целом. Надо не просто выполнить поставленную задачу, а выбрать самый оптимальный способ ее решения. Моя деятельность связана с обслуживанием ГРС, а станция – целый технологический комплекс, в котором все связано. Моя задача – не только прибор отремонтировать, а продумать новую концепцию работы ГРС, без него, например.

– Чем любите заниматься в свободное время?

– Я всю жизнь увлекаюсь рыбалкой. Последние пару лет стал реже выбираться, а раньше часто заплывал на лодке на середину Ладожского озера, чтобы бросить спиннинг и любоваться природой. Ловил щуку, судака, сига, окуня. Еще люблю читать фантастику.

– Какой совет Вы можете дать молодому поколению газовиков?

– Уверенно смотреть вперед, заниматься любимым делом и не бояться ошибок, ведь, как известно, на них учатся.

ВСЕМ ПОМОГАЕТ

«Знает все от и до», «наставник нашей молодежи», «болеет за производство», «очень думающий и исполнительный» – говорят об Александре Соколове его коллеги по цеху. Александр трудится слесарем по ремонту технологических установок ГРС 5-го разряда в Торжокском ЛПУМГ. Пришел в филиал в далеком 1988 году. «Тянуло в газовую отрасль», – говорит он. – Судьба благоволила к трудоустройству лишь со второго раза, зато на всю жизнь. Сначала устроился „линейником“, через месяц перешел к „эгрэсникам“. Ремонт ГРС занимается уже больше 20 лет. На вопрос, не хотелось ли уйти, отвечает однозначно – никогда.

Газовики в Торжке действительно преданы работе. Коллектив сплоченный, опыт ценится высоко. Александр охотно делится знаниями с новым поколением работников – уже много лет его назначают наставником молодых работников, вновь принятых в ЛПУ. Также он является инструктором производственного обучения для сотрудников, принятых на предприятие в качестве учеников слесарей по ремонту технологических установок, оказывает им компетентную практическую помощь в освоении новой профессии. Богатому опыту Соколова доверяют в филиале – именно его назначают исполнять обязанности операторов ГРС на время их отсутствия.

Секрет столь высокой квалификации Александра – трудолюбие. «Может, это и банально, но ведь в любой профессии без упорного труда далеко не уйдешь», – делится он, – мне нравится моя работа».



А.Ю. Соколов, слесарь по ремонту технологических установок 5-го разряда Службы по ЭГРС Торжокского ЛПУМГ

По словам Игоря Прокофьева, с которым Соколов трудится бок о бок уже более 30 лет, особые качества Александра – отзывчивость, доброта и готовность подставить плечо в трудную минуту: «Я пришел на работу в 1983 году, он – в 88-м. Работаем вместе всю жизнь, всегда помогаем друг другу. Он всем помогает. Хороший семьянин, вырастил двоих детей, теперь растит внуков».

ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ, ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ТЕРПЕЛИВОСТЬ

Практически 25 лет Евгений Сулин работает в Пикалевском ЛПУМГ, а Диспетчерской службе посвятил два десятилетия трудовой жизни.

– Евгений Владимирович, расскажите, как Вы пришли в газовую отрасль?

– У меня авиационно-техническое образование, и три года я отработал в авиационной отрасли техником инженерно-авиационной службы. В 90-х годах, когда страна переживала непростые времена и многие предприятия были на грани полного краха, я пошел работать следователем. Этот этап продлился около трех лет, после чего в 1997 году пришел в Пикалевское ЛПУМГ на должность машиниста. Спустя пять лет я перешел в Диспетчерскую службу, где работаю по сегодняшний день.

– Что входит в Ваши ежедневные обязанности?

– Баланс учета и контроль режима транспортировки газа. В нашей работе важно быть собранным и сосредоточенным, мы контролируем потоки газа и руководим пусконаладочными работами. Введение в строй после ремонта газопровода – всегда очень волнительный и



Е.В. Сулин, диспетчер Пикалевского ЛПУМГ

напряженный процесс для нас: проходят продувки, открытия-закрытия запорной арматуры.

– Какие профессиональные качества, на Ваш взгляд, необходимы в работе диспетчера?

– За последние десятилетия зона ответственности нашей службы значительно расширилась, были введены в строй новые газопроводы и цеха, это требует от специалиста обязательного наличия высшего технического образования, без которого изучение всех процессов становится крайне сложным. В ежедневной работе диспетчера важны внимательность, ответственность и терпеливость. Телефоны в службе звонят не переставая круглые сутки, вспыльчивый человек не сможет работать в таком ритме.

– Расскажите, есть ли у Вас какие-то увлечения?

– В свободное время с командой единомышленников на квадроциклах изучаем новые места Ленинградской области, ищем забытые и брошенные деревни, бываем там, где давно ни дорог, ни жизни уже нет.

КОМАНДНЫЙ ИГРОК

Владимир Иванович Королёв пошел по стопам отца, выбрав газовую отрасль. Вот уже бо-

лее 37 лет он – приборист Службы КИП и А в Холм-Жирковском ЛПУМГ. Хотя за это время успел взять паузу и два с половиной года поработать в Александровском ЛПУМГ ООО «Газпром трансгаз Томск» – захотелось северной романтики.

– Владимир Иванович, почему Вы выбрали направление КИП и А?

– Я еще со школы занимался радиодетальями. Раньше было модно что-то паять своими руками, и мне это нравилось. В 90-е сам делал и цветомузыку, и бегущие огни, и приемники. Свои знания применяю не только в работе, но и дома.

– В чем заключается работа прибориста, какие у Вас обязанности? Что самое интересное?

– Моя задача смотреть за автоматикой на ГПА, чтобы все приборы работали правильно. Вовремя делать техническое обслуживание оборудования. Лично мне больше нравится находить неисправности. Для решения некоторых «головоломок» надо хорошенько порабо-



В.И. Королёв, приборист 6-го разряда Службы КИП и А, ТМ и М Холм-Жирковского ЛПУМГ

тать головой, бывает, и не один день. Тут есть поле для развития. Из таких задач и рождаются предложения, у меня их 20 принятых и одно из них с экономическим эффектом, а в 2008 году был награжден знаком «Рационализатор Общества».

– Какие качества характера необходимы человеку Вашей профессии?

– Внимание, чтобы диагностировать все неполадки, и спокойствие, чтобы правильно и качественно их устранить. Техника не любит, когда волнуешься.

– На Ваш взгляд, многое изменилось за последние годы?

– Безусловно, менялась вся элементная база. Сначала были транзисторы, потом микросхемы, а сейчас микропроцессоры стоят. И конечно, это требует новых подходов и знаний, которые мы получаем на курсах повышения квалификации, куда нас отправляет предприятие. В прошлом году ездил в Москву, изучал новейшую микропроцессорную систему управления автоматизацией ГПА венгерской фирмы «ЭЛНА».

– А какое у Вас хобби?

– Я еще со школы занимаюсь волейболом, и сейчас играю за филиал, тренируемся два раза в неделю: раньше в школьном спортзале, а сейчас в СОК «Лидер», построенном нашей компанией. С командой поселка Холм-Жирковский выиграл шесть медалей на спартакиаде трудящихся Смоленской области. Без волейбола свою жизнь не представляю, здесь как в работе: хорошего результата можно добиться, только имея сплоченный коллектив, я – командный игрок.

– Какие чувства испытали, когда узнали, что Вас наградили Благодарностью Министерства энергетики РФ?

– Прежде всего чувство гордости, конечно, а еще благодарности и ответственности.

Подготовили

Екатерина АУДМАН,
Вероника ИВАНОВА,
Ирина ПОЛУКАЙНЕН,
Алексей ШВЕРИКАС

Фото Данила Некрасова

Фото Александра Малиновского

Фото Дмитрия Байкова



Бармин старался лично объезжать все участки магистрали. Газопровод «Серпухов – Ленинград», 1962 год

ГАЗОВИК С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

В этом году отмечается 100-летие со дня рождения Сергея Федоровича Бармина (с 1967 по 1989 год – генеральный директор «Лентрансгаза») – уникального человека, посвятившего жизнь газовой отрасли, который много сделал для становления нашего предприятия, воспитал целую плеяду профессионалов.



С.Ф. Бармин

НАЧАЛО ПУТИ

Сергей Федорович родился 8 октября 1921 года в небольшом селе под Казанью. Уже с детства он увлекался конструированием и моделированием паровых машин. В 1940 году Сергей Федорович с отличием окончил школу, после чего поступил в Вольское военное авиационно-техническое училище в Саратове.

В годы Великой Отечественной войны Сергей Бармин служил авиамехаником в 169-м истребительном авиаполку, в рядах которого воевал до конца войны. Спустя несколько лет судьба свела его и легендарного военного летчика Алексея Петровича Маресьева, чей самолет он обслуживал и готовил к вылетам. Сергей Федорович был награжден орденом Красной Звезды, двумя медалями «За боевые заслуги» и еще несколькими за освобождение европейских столиц.

После окончания войны Сергей Бармин переехал в город Моршанск (Тамбовская область) и проработал полных десять лет в Моршанском компрессорном цехе на газопроводе «Саратов – Москва». Сергей Федорович прошел весь путь от машиниста компрессоров до начальника смены, опыт работы на производстве и полученные теоретические знания были высоко оценены, вскоре он был назначен главным механиком Щекинского отделения Дирекции строящихся газопроводов Главнефтегаза Министерства нефтяной промышленности СССР, а спустя год – начальником Щекинского районного управления, от надежной работы которого зависело газоснабжение столицы.

Во время работы Бармина на Щекинской КС произошел полный разрыв магистрали напротив станции, вспыхнул огонь. Сергей Бармин приказал незамедлительно перекрыть доступ газа к месту разрыва резервным краном. Проектом кран не предусматривался, но по настоянию Сергея Федоровича был установлен для того, чтобы в будущем без осложнений подключить строящуюся вторую нитку газо-

В юбилейный год Фонд социальной поддержки «Ветераны ООО «Лентрансгаз» издал книгу «Сергей Бармин. Повесть о настоящем газовике», рассказывающую о жизни и профессиональном становлении одного из выдающихся руководителей газовой промышленности нашей страны. Интересные факты из жизни Сергея Федоровича и новые фотографии из личного архива семьи знакомят нас с новыми сторонами этой легендарной личности.

провода. С той поры в нормы проектирования магистральных газопроводов заложена установка на самой магистрали (до и после КС) запорных кранов с дистанционным управлением. Сегодня они известны каждому специалисту как охранные магистральные краны, отключающие КС.

«ЛЕНТРАНСГАЗ»

В 1962 году Сергею Федоровичу было предложено стать главным инженером Ленинградского управления магистральных газопроводов (ЛУМГ), второго по значимости управления в Советском Союзе. Бармин всегда старался лично объезжать все участки, проверяя каждый шов на трубе, каждую траншею. С первых дней работы он большое внимание уделял автоматизации и механизации трудоемких процессов, им были разработаны новые методы удаления загрязнения во вновь построенных газопроводах, также Сергей Федорович реализовал проект обследования речных переходов с помощью аппаратуры подводного телевидения.

За годы работы в газовой отрасли им были внедрены новые технические решения, которые используются и по сегодняшний день.

Сергей Федорович непосредственно причастен к созданию первого в отрасли опорно-подказательного комплекса автоматизированного газопровода «Серпухов – Ленинград», на



С.Ф. Бармин в своем рабочем кабинете принимает доклад главного бухгалтера Р.И. Егорова (первый слева), 1970 год

котором были внедрены новейшие системы и устройства автоматики и телемеханики, примененные затем на многих трубопроводах отрасли, провел огромную работу по внедрению прогрессивных технологий, освоению и эксплуатации автомобильных газонаполнительных компрессорных станций.

Бармин активно поддерживал рационализаторскую и научно-исследовательскую работу на предприятии, возглавлял редколлегия сборника «Библиотека эксплуатационника магистральных газопроводов». Его имя – на обложке нескольких изданий, которые спустя десятилетия не теряют своей актуальности и служат учебными пособиями.

Сергей Федорович ушел из жизни 9 мая 1989 года. Уже много лет ветераны и работники нашего предприятия посещают в канун Дня Победы могилу фронтовика.

В 2006 году Невской станции подземного хранения газа (СПХГ) было присвоено имя Героя Социалистического Труда С.Ф. Бармина, а 8 октября 2013 года на территории СПХГ был открыт памятник легендарному газовику.

ЕДИНОМЫШЛЕННИКИ О БАРМИНЕ

Лучше всего о Сергее Федоровиче могут рассказать люди, которые лично его знали.

С.П. Соловьев, Председатель профсоюзного комитета с 1975 по 1980 год, заместитель генерального директора с 1980 по 1992 год, коммерческий директор ПО «Лентрансгаз» с 1992 по 1997 год: «Вообще, в своих отношениях с подчиненными был выдержан, демократичен, в то же время требователен, особенно в вопросах соблюдения технологической дисциплины, знания ПТЭ и ПТБ. Поражала его скромность в бытовых условиях. Когда мы, молодые замы, узнали, в каких условиях живет наш директор, мы ахнули и приложили все усилия, чтобы он получил отдельную квартиру, что в тех условиях было совсем непросто».

В.А. Горбель, главный инженер «Лентрансгаза» с 1980 по 1993 год: «Обладая боль-



Команда ЛУМГ. В первом ряду слева направо: С.Ф. Бармин, А.И. Хорьков, Б.В. Смирнов, 1967 год

шой инженерной эрудицией и практическим умом, Бармин иногда показывал на практике умение делать сложные операции своими руками. Вспоминается такой случай. Пускали КС «Северная» на газопроводе «Ленинград – Выборг – Госграница», которая значительно увеличивала поставки газа в Финляндию. Это происходило 31 декабря с 22-х до 24-х часов. Все попытки начальника КС пустить агрегат 10-ГК заканчивались неудачей. Тогда Бармин подошел к пульту и с первой попытки собственноручно запустил агрегат. Сказался опыт машиниста, с которого он начинал в газовой промышленности. Затем Бармин объявил: «А сейчас все едем встречать Новый год!»

В.И. Сверчков, начальник Диспетчерского управления – главный диспетчер с 2005 по 2016 год: «Работу в отделе Аппарата управления Бармин понимал прежде всего как работу инженера, специалиста, одним словом – организатора производства, помощника, а не контролирующего чиновника. «Вы должны жить для трассы, а не трасса для вас», – часто говорил он, и мы следовали этому простому правилу, не засиживались в кабинетах, что позволяло прекрасно знать ситуацию на газопроводах».

В.Ю. Белянский, директор Ржевского ЛПУМГ с 1991 по 2013 год: «Бармин всегда был на первом плане, в первом ряду. В любой

тяжелый момент – первый и рядом. Как-то не могли агрегат пустить – кран не открывался. «„Ребята, пошли, надо крану помочь“, – объединял он людей и сам лично занимался непростой операцией: он четко знал, что можно, а чего нельзя, при этом был осторожен, обладал чувством меры. Постоянно находился на „гитаре“, как на капитанском мостике, даже поесть не ходил, видимо, опасаясь упустить что-то главное. Водитель прямо туда подводил ему пирожки и чай. Сергей Федорович всегда был в гуще событий, при этом не выделялся. Был таким же членом пусконаладочной комиссии, как и остальные. Любил узнавать все из первых рук, быть на острие – посмотреть, воспринять, сказать, и очень обижался, если не удавалось встретиться. Железный человек и руководитель».

Л.А. Петров, начальник Новгородского ЛПУМГ с 1985 по 2000 год: «Профессионал он был железный, в нем чувствовался и проявлялся высокий полет. Стоит подчеркнуть – так просто звание героев труда не давали. И в то же время он был человеком очень доброй души. С виду строгий, может быть, даже грубовато-мужиковатый. Говорил просто, немногословно, прямо и без обиняков, без вычурностей в лексиконе. А за всем этим была настоящая забота о производстве, теплое и человеческое участие лично в твоей жизни».

Ю.П. Барсуков, начальник Смоленского ЛПУМГ с 1974 по 1977 год: «Руководителем он был очень компетентным, молодых инженеров, хотя и сам был еще совсем молодым, „брал“ мудростью и знаниями. Никогда не пускал дела „самоходом“. С ним было интересно, он многое знал и в профессиональном плане, и война была за плечами, да и внешне был очень приятным человеком, интеллигентным, благородным».

В.Г. Непиющий, начальник Холм-Жирковского ЛПУМГ с 1980 по 1988 год: «Часто задаю себе вопрос: отчего при общении с Сергеем Федоровичем у меня всегда было чувство уважения, симпатии и доверия к этому человеку? Он даже разнос делал приятно, после него было только одно чувство – поправить и не допустить того, за что получено. И никаких обид или недовольства. Наверное, это от его заинтересованности, внимательного взгляда, от его манеры вести беседу и постоянного желания помочь. Удивительно доброжелательный, скромный до аскетизма, порядочный и честный. У меня не было кумиров. Были и есть люди, которых я уважал и любил или уважаю и люблю. Но Сергей Федорович Бармин навсегда останется для меня человеком, перед кото-



Дискуссия специалистов-газовиков. Калининград, 1968 год

рым я преклоняюсь, действительно Человеком с большой буквы, человеком в самом лучшем понимании этого слова».

В.Н. Шишлин, стаж работы на предприятии 36 лет: «Известно, что большинство аварий у нас на газопроводах происходили, когда Сергей Федорович покидал свое рабочее место. Мы в шутку между собой говорили, что нельзя Сергея Федоровича отпускать ни в какую командировку. Он был не только душой и сердцем коллектива, он был для нас, его помощников и заместителей, товарищем и другом, по-отцовски принимая участие в нашей жизни».

В статье использованы материалы из буклета «90-летию С.Ф. Бармина», изданного в 2011 году Фондом социальной поддержки «Ветераны ООО «Лентрансгаз».

Подготовила Вероника ИВАНОВА

СИЛЬНЕЕ СТИХИИ

Застать буеристов в Санкт-Петербурге в холодное время года, в сезон, практически невозможно, поэтому мы приехали в яхт-клуб летом, где сейчас полным ходом идет тренировочный процесс. На вопросы газеты «ЗА ГАЗ!» ответил трехкратный чемпион Европы в классе Monotype XV, семнадцатикратный чемпион России в классе DN и классе Monotype XV, мастер спорта международного класса, член команды Gazprom Racing Team петербуржец Олег Васильев.

Фото Евгения Щербатова



Олег Васильев

Буерный спорт – гонки по прочному льду на парусных лодках. Этот вид спорта зародился около 400 лет назад в странах Северной Европы. Считается, что буера изобрели для зимнего промысла голландские рыбаки. В Санкт-Петербурге катание на буере продвигал сам Петр I, который увидел эту конструкцию в Голландии. В 1890-е годы на Финском заливе начали проводить первые буерные регаты.

В XX веке буер послужил разведчиком. Ледовые яхты помогали на Дороге жизни во время Великой Отечественной войны: буеристы прокладывали маршрут, по которому из блокадного Ленинграда грузовики вывозили больных и детей.

– Олег, пусть и с опозданием, поздравляю Вас с блестящей победой! В марте в Санкт-Петербурге на чемпионате России в классе буеров Monotype XV Вы в очередной раз подтвердили свой высокий титул, став вместе с Русланом Руденко безоговорочными лидерами! Кто были Ваши соперники?

– На старте собрались 14 команд: ребята из Санкт-Петербурга, Москвы, Московской и Ленинградской областей и Нижнего Новгорода.

– Насколько популярен сегодня буерный спорт?

– Популярны в основном зрелищные виды спорта. Наше дело держится на энтузиастах. В Советском Союзе о буерах заботились на уровне яхт-клубов, ведь это веточка от парусного спорта. В каждом клубе штатные мастера могли изготовить буер. Были государственная поддержка и интерес, спорт развивался. Нам повезло, для нас сегодня

«Газпром» выступает в лице государства, мы получаем поддержку. На Западе команды частные. Это, безусловно, сложно, ведь для прогресса требуются постоянные вливания. Буерный спорт достаточно затратный, даже в плане транспорта – тяжелый буер надо как-то перевозить. Мы благодаря вашей помощи мобильны и можем участвовать в российских и зарубежных соревнованиях. Но есть и другие отечественные команды, которые тоже находят возможности для преодоления сложностей. Например, во Владивостоке работает тренер, вокруг которого собрались неравнодушные люди, они активно занимаются, доезжают до Польши, Швеции.

– Что Вас привлекает в гонках?

– Борьба со стихией. Выходя на старт, не знаешь, что тебя ждет на дистанции, – это всякий раз загадка. И ты ее разгадываешь, просчитывая физическую и математическую схе-

мы природы. Есть ты, ветер и лед. Доказываешь себе, что ты сильнее стихии, выворачивая на огромной скорости, получая адреналин удовольствия. Причем адреналин бьет уже тогда, когда смотришь прогноз погоды: минус пять, шесть, десять градусов, – должно пойти ледообразование. Начинаешь отслеживать. Лед есть за 100 километров – и мы мчим туда!

– Олег, в Вашем случае ледовые яхты – семейное увлечение. Супруга Валентина Козлова занимает лидирующие позиции в гонках среди женщин в России, дочь Екатерина побеждала в первенстве России среди юниоров в классе «Ледовый оптимист». Вы привели их в спорт?

– С Валентиной мы встретились в спорте. Таких примеров среди гонщиков немало. Теперь у нас семейная цыганская повозка с буером, и мы одинаково больны гонками. Ребенок тоже растет в этом. Бывает на семейном обсуждении дочь в шутку возмущается: «Вы не родители! Куда вы меня гоните?» И супруга вспоминает, как сложно ей было когда-то себя пересилить, справиться со стра-

– Тренировки идут круглый год. Я гонюсь в двух классах: в одиночном и в двойках. Моя одиночка собрана в ангаре, и я хожу туда как в тренажерный зал. Отрабатываю разные упражнения. Также в буерном спорте очень важны разгоны, потому что выиграть старт – это полпобеды. В свое время занимался с тренером, он ставил мне ноги, чтобы я научился чувствовать динамику разбега. Летом мы занимаемся легкой атлетикой, практикуем бег с утяжелением, ходим на яхтах, когда есть возможность. Такая натренированность способствует уверенности и на воде, и на льду.

– Расскажите о перспективах буера.

– Несмотря на то что буерная культура в Санкт-Петербурге имеет исторические корни, найти сейчас поддержку в спортивных школах крайне сложно, мы пытаемся. Но ведь у нас своя специфика и сложности – лед нужен достаточно толстый и гладкий, а снега должно быть немного. Надо очень хотеть заниматься, условия некомфортные. У парусного спорта сейчас хорошее финансирование, они могут позволить себе зимние сборы в теплых стра-

ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург» с 2000 года оказывает поддержку развитию и популяризации буерного спорта в России. Команда Gazprom Racing Team под руководством заслуженного тренера и мастера спорта Константина Сунгрена является многократным обладателем кубков России и стран Балтии, победителем европейских и мировых первенств.

Соревнования проходят в двух классах: Monotype XV, предназначен для двух человек; DN – легкий и маневренный одноместный буер. Скорость ледовых яхт может составлять более 100 км/ч.

хом. Девушкам в принципе сложнее в плане эмоций, борьба со стихией для них в разы сильнее. Сейчас Валентина – многократный призер, чемпион России в классе DN, в одиночном. Она быстрая спортсменка, конкурирует с мужчинами, стабильно входит в российскую пятерку-шестерку – у нас же общий флот, скидки на пол нет.

– Как поддерживаете форму в теплое время года?

нах и потребности в зимнем парусе не видят. К тому же выросло поколение тренеров, которые буером никогда не занимались, в них нет этого вируса. А буером надо болеть. Наша команда болеет, но гонять в двух классах и одновременно продвигать спорт сложно. Приходится выбирать что-то одно: либо тренерская работа, либо лидерство.

Беседовала Мария ЖМУРКОВА

ФОТОНОВОСТЬ



В августе стартовал четвертый этап крупнейшей в России серии регат «Оптимисты Северной столицы. Кубок Газпрома». Мероприятие традиционно проходит при поддержке ООО «Газпром трансгаз Санкт-Петербург»

Фото Дениса Разумовича

«ЗНАЕМ ТОЧНО – ВСЕ В ВАШИХ РУКАХ»

Строки из стихотворения Инны Колпаковой наиболее точно подходят для описания проекта «Доброе дело», рассказ о котором мы начали в предыдущем выпуске газеты «ЗА ГАЗ!». В этом номере читайте продолжение.

НАЙТИ, НЕЛЬЗЯ ПОТЕРЯТЬ

В номинации «Забота» первое место занял проект Смоленского ЛПУМГ «Поисково-спасательный отряд «Сальвар» (salvare от лат. спасти). Александр Лузаков, ведущий инженер Службы по эксплуатации газоизмерительных станций Смоленского ЛПУМГ, руководитель проектной группы, поделился: «Смоленск – небольшой город, здесь все друг друга знают. Каждый раз, когда в сети Интернет появляется информация о поиске детей или пожилых людей, весь город искренне переживает, ждет и надеется на благополучный исход поисков. О „Сальваре“ слышал каждый смолянин. Многие годы мы следили за деятельностью поискового отряда, и нас не покидало желание помочь в этом благородном деле. Сейчас лето, и для отряда это – самая горячая пора, люди отправляются на природу, где часто плутают.

Волонтеры „Сальвара“ в любую погоду, днем и ночью готовы отправиться на поиски человека. Работа в лесу требует слаженности всей команды, поэтому к участию в операции допускаются только подготовленные добровольцы. Одного желания помочь недостаточно, необходимо знать методы работы поисковиков, уметь пользоваться компасом, навигацией и рацией. Именно поэтому „Сальвар“ регулярно организует учебные поиски, во время которых отрабатываются все действия. После презентации, проведенной сотрудниками отряда для работников филиала, нашлось немало желающих пройти обучение и стать добровольцами. Осенью мы планируем при-

нять участие в тренировочных поисках, после чего сможем стать полноценными членами поисково-спасательного отряда „Сальвар“».

История появления поисково-спасательного отряда «Сальвар» берет свое начало с трагических событий лета 2011 года, когда маленькая девочка пропала в деревне недалеко от Вязьмы. Эта новость быстро распространилась в сети Интернет и вызвала большой отклик у смолян. Незнакомые между собой до этого люди скоординировались и выехали из Смоленска. Несколько дней продолжались поиски: лес прочесывали сотрудники МЧС, полицейские, кинологи и добровольцы, надежда не угасала до последнего. К огромному сожалению, ребенка нашли слишком поздно.

Спустя несколько дней в Смоленске образовался поисково-спасательный отряд «Сальвар» – некоммерческое сообщество добровольцев, задачей которых является поиск людей, потерявшихся в природной или городской среде. Отряд регулярно принимает участие в крупных региональных форумах и образовательных площадках с целью передачи опыта молодежи. Ежегодно проводятся учения, на которых преподают методы и принципы поисково-спасательных работ. «Школа безопасности «Сальвар» – обучающая программа, направленная на повышение уровня информирования детей и взрослых о правилах поведения в экстремальных ситуациях.

Финансовую помощь «Сальвар» не принимает, и это принципиальная позиция, по-

мочь можно своим личным участием в поиске или передать оборудование, необходимое отряду (рации, аккумуляторные батареи, фонари и т.д.). В рамках проекта «Доброе дело» работниками Смоленского ЛПУМГ переданы директору поисково-спасательного отряда аккумуляторы для квадрокоптеров, которые помогают оптимизировать работу поисковиков.

ДО ГЛУБИНЫ ДУШИ

В номинации «Проект с продолжением» победила инициатива Торжокского ЛПУМГ «Оказание помощи (социальной, психологической, бытовой, консультативной и иной) нуждающимся пожилым людям».

История взаимоотношений Торжокского ЛПУМГ и стационарного отделения для престарелых и инвалидов ГБУ «КЦСОН» насчитывает уже более пяти лет. Инна Колпакова, начальник центра гармоничного развития детей «Искорка», руководитель проектной группы, вспоминает: «В деревне Малое Вишенье Торжокского района осталась жить одинокая бабушка, к которой мой сын, будучи ребенком, бежал со своими друзьями. По мере возможности они всегда старались ей помочь: сходить в магазин, принести дров. Спустя годы она уехала в дом престарелых. Как-то мой уже взрослый сын предложил съездить ее навестить, и мы всей семьей поехали. Несмотря на прекрасный персонал в Таложском доме престарелых, гнетущее ощущение одиночества, царившего здесь, тронуло нас до глубины души. Обратном мы возвращались

молча, со слезами на глазах и комом в горле. Тогда я предложила своим коллегам поучаствовать в судьбе пожилых людей, брошенных и ненужных своим родным. Мы подали заявку на участие в первом конкурсе „Доброе дело“. Так началась история нашего проекта».

На протяжении всех этих лет коллектив «Искорки» регулярно приезжает в дом престарелых с концертами, внося в однообразные будни пожилых людей яркие краски. Отсутствие общения и внимания, которых так не хватает в преклонном возрасте, участники проекта, как могут, пытаются компенсировать. В период пандемии, когда посещение всех социальных учреждений было под запретом, наши коллеги поддерживали связь дистанционно, записывали на видео выступления и передавали своим подопечным.

Цель проекта выполнена – у ветеранов появилось уютное место для общения и отдыха, благоустроенная и адаптированная для пожилых людей территория. По первоначальной задумке организаторов проекта, именно новая площадка должна была стать сценой для следующего концерта дружного и творческого коллектива «Искорки», но из-за неблагоприятной эпидемиологической ситуации это выступление пришлось пока отменить. Работники Торжокского ЛПУМГ воплотили в жизнь свою задумку и создали в учреждении уголок, где пожилые люди могут почувствовать себя как дома.

Милосердие, доброта, умение сострадать – такие важные качества, которые в век современных технологий приобретают еще большую ценность, когда в суете ежедневных забот мы забываем о простом человеческом общении.

Вероника ИВАНОВА

ЗЕЛЕНАЯ ПОЛОСА



ОСОЗНАННЫЙ МИНИМАЛИЗМ

Продолжаем внедрять экологические привычки. В этот раз мы решили посмотреть на проблему шире и разобраться, как одно простое правило может не только помочь природе, но и улучшить жизнь того, кто решился на изменения.

Что же можно сделать в этом направлении?

В БЫТУ

– Найти экологичную альтернативу привычным поступкам. Например, заменить поездку на транспорте пешеходной или велосипедной прогулкой, если позволяет время и расстояние.

– Провести анализ образа жизни, попробовать найти свой стиль в одежде и устройстве пространства, отказаться от покупки лишних вещей.

– Проверить, все ли предметы в доме нравятся, служат своей цели (создание уюта – тоже цель) и имеют свое место.

ГАДЖЕТЫ

– Отключить оповещения в телефоне для того, чтобы меньше отвлекаться от дел.

– Удалить лишние приложения в телефоне,

своевременно избавляться от неактуальных документов, фото и видео.

– Отписаться от ненужных рассылок в почтовом ящике и удалить прочитанные письма.

– Выделить специальное время для просмотра лент новостей и сообщений в течение дня. Периодически практиковать «цифровой детокс» – полное отключение от социальных сетей.

– Отказаться от бессмысленных распечаток.

ПСИХОЛОГИЯ

– Контролировать мысли в случае обиды или плохого настроения, заменить их на более важные и позитивные идеи.

– Отказаться от использования в общении и письме слов-паразитов, сложных для понимания речевых оборотов.

– Внимательно относиться к личному вре-

До 22 октября 2021 года присылайте на электронный адрес: press_ltg@mail.ru фотографии, карикатуры или видеоролики о процессе внедрения новой экологической привычки, посвященной осознанному минимализму, с пометкой в теме письма «Экологическая привычка». О самом позитивном опыте расскажем на страницах газеты «ЗА ГАЗ!», лучшие работы отметим специальными призами.

мени, стараться избегать общения с токсичными людьми.

Осмысленно ограничивать свой потребительский голод непросто. Приходится постоянно анализировать потребности, контролировать поступки и очень тщательно выбирать свое пространство от ненужного и воспринимать себя и мир без навязывания мнимых ценностей – вот истина простоты и счастья разумного минималиста.

Подготовила
Жанна ЛЕРУА БОЛЬЕ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ
РЕСУРСЫ
ООО «ГАЗПРОМ ТРАНСГАЗ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ»

