

Прямая речь



Сергей Сухарев

Директор ГУП «Аэропорт Орск»

Орский аэропорт имеет статус международного и может принимать самолеты разных типов и грузоподъемности. По договору с российской грузовой авиакомпанией «Волга-Днепр», в этом году на территории нашего аэропорта 3 раза совершал посадку самый тяжелый дальний транспортный самолет в мире А-124 «Руслан». В состав экипажа самолета входят 16 человек: командир, второй пилот, штурман, авиационные инженеры, радисты и операторы погрузочно-разгрузочных работ.

В рамках широкомасштабной долгосрочной космической программы России государственное предприятие «КосмоТранс» осуществляет централизованные поставки изделий ракетно-космической техники от заводоизготовителей до космодромов. Так, доставка деталей на космодром города Ясный посредством авиaperевозки на самолете А-124 проходит дважды в год. Эти детали предназначены для запуска коммерческого спутника. При обслуживании «Руслана» задействуются различные службы аэропорта: СОП (служба организации перевозок), САО (служба аэродромного обеспечения), СПАСОП (служба поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов), АТБ (авиационно-техническая база). Пограничная служба осуществляет паспортный контроль экипажа и пассажиров. Таможня обеспечивает порядок перемещения груза через границу.

Прилет «Руслана» в этом году стал значимым событием для ОАО «Орскнефтеоргсинтез». Это единственное предприятие нашего города, которое осуществляет масштабную модернизацию и заказывает крупногабаритные детали для установок. «Руслан» доставил груз из Японии за 9,5 часов без дозаправки, ведь этот самолет может заполнить бак 100 тоннами топлива. Топливо высшего сорта для «Руслана», как и для всех самолетов, вылетающих с нашего аэропорта, производит Орский НПЗ. Долгое и плодотворное сотрудничество с ОАО «Орскнефтеоргсинтез» залог нашей успешной работы.

Тема

ИЗ ТОКИО В ОРСК

Воздушное судно Ан-124-100 «Руслан» доставило из Японии компрессор для установки изомеризации ОАО «Орскнефтеоргсинтез»

Оксана Лебедева
фото Алексея Качурина



Выгрузка компрессора для Орского НПЗ

Прилет самого большого по грузоподъемности серийного транспортного самолета в мире - значимое событие для всего города и орского аэропорта в особенности. Не каждому аэропорту выпадает возможность принимать воздушное транспортное средство

подобных габаритов - 70 метров длиной и грузоподъемностью 120 тонн.

Самолет с оборудованием, вес которого составляет 40 тонн, а стоимость около 200 млн. рублей, находился в пути более девяти часов. На взлетно-посадочной полосе его ожидала делегация

нашего предприятия во главе с генеральным директором В.В.Пилюгиным. Встрече ценного груза предшествовала огромная подготовительная работа, в которой были задействованы специалисты многих заводских служб.

> 2

<p>3 Профессия</p>  <p>БЕЗОПАСНОСТЬ ПРЕВЫШЕ ВСЕГО</p>	<p>8 Важно знать</p>  <p>ХОРОШАЯ ПЕНСИЯ</p>
<p>5 Технологии</p>  <p>ЧТО ДЕЛАЮТ ИЗ НЕФТИ</p>	<p>9 Социалитика</p>  <p>ЗА ЗЕЛЁНУЮ РОССИЮ</p>
<p>6 Модернизация</p>  <p>ЕЩЁ БОЛЬШЕ ЭНЕРГИИ</p>	<p>12 Молодежь</p>  <p>СЕЛИГЕР - 2014</p>

Базовый процесс

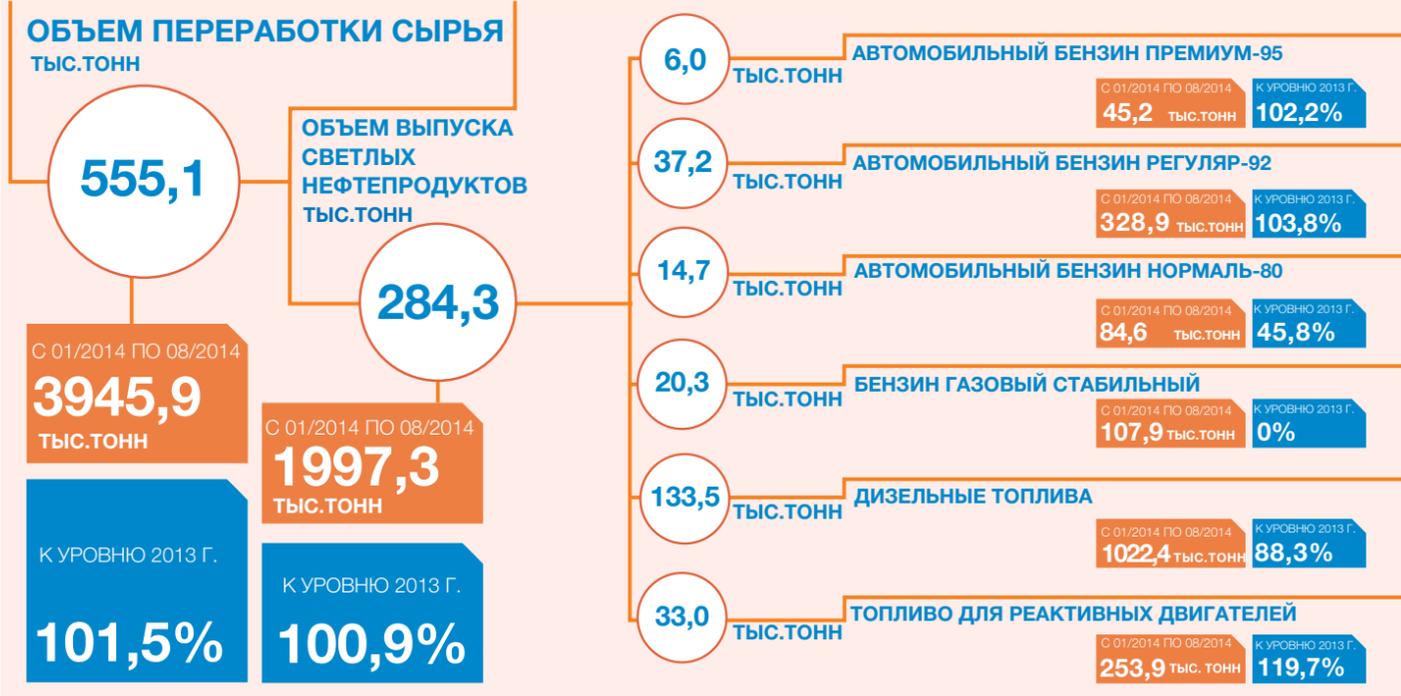
Тема

< 1 Для приема и транспортировки компрессора силами автотранспортного цеха была организована и подготовлена спецтехника: транспортёр, предназначенный для перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов, три автомобиля МАЗ – и это неполный список транспорта, помогающего доставить оборудование до места назначения. Более четырех часов понадобилось для таможенного оформления, прежде чем компрессор и комплектующие к нему - панели управления, КИПиА, запасные части - отправились напрямую к заводской проходной.

Центробежный компрессор произведен японской компанией HITACHI. Он предназначен для циркуляции водородсодержащего газа на установке изомеризации, где уже завершаются строительные работы. В ближайшее время для контроля за пуско-наладкой компрессора придут специалисты из Японии. Выполнение монтажных работ доверено специалистам генерального подрядчика нашего предприятия - ОАО «Промфинстрой».

Цифры

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ «ОРСКНЕФТЕОРГСИНТЕЗ» ЗА АВГУСТ 2014 ГОДА



ГЛУБИНА ПЕРЕРАБОТКИ НЕФТИ	%	68,86
ВЫХОД СВЕТЛЫХ НЕФТЕПРОДУКТОВ	%	51,11
ФИНАНСИРОВАНИЕ: ОБЪЕМ КАПИТАЛЬНЫХ ВЛОЖЕНИЙ В МОДЕРНИЗАЦИЮ ЗАВОДА, С НДС	ТЫС.РУБ.	871478,16
СРЕДНИЙ КУРС \$	РУБ.	36,11
СРЕДНЯЯ КОТИРОВКА BRENT	\$	101,61

Производство

ТЕХНИКА БЕЗ ОПАСНОСТИ

На Орском НПЗ проводятся мероприятия по повышению уровня пожарной безопасности

Оксана Лебедева
фото Алексея Качурина

Для оперативного пожаротушения в случае возникновения ЧС требуется большое количество воды, которое способен обеспечить только эффективно работающий противопожарный водопровод. Ежегодно проводимые пожарно-тактические учения на нашем предприятии подтверждают его исправность. Однако с целью повышения надежности водоснабжения, стабилизации давления в сетях и своевременной подачи воды к резервуарам эстакады слива нефти цеха №10 было решено проложить дополнительную сеть противопожарного водопровода, строительство которой обойдется в 10 млн. рублей.

Основное назначение такого водопровода – локализация очагов возгорания и недопущение их развития. Это позволит еще до прибытия пожарной службы ограничить распространение горения и не даст перерасти возгоранию в крупный пожар.

– На сливную эстакаду и непосредственно к четырем резервуарам 446, 447, 448 и 449 противопожарный водовод подходил только с одной стороны и был не закольцован, – рассказал заместитель директора департамента ОТ, БП и ООС В.В.Заровняев. – А по правилам противопожарной безопасности водоводов должно быть два. При кольцевой схеме трубы образуют замкнутую систему, благодаря чему вода по ним может циркулировать во всех направлениях. Основное требование нововведения – обеспечение объектов водой в требуемом количестве. На период пожаротушения водоотдача должна соответствовать 200 литрам воды в секунду, поэтому в 2012 году, согласно предписанию Госпожнадзора, заводской проектно-конструкторский отдел сделал проект дополнительного водопровода. В 2013 году проходила подготовительная работа: приобретение и доставка

всего оборудования, трубопроводов, расходных материалов. А вот с начала января текущего года приступили непосредственно к строительству, которое ведут специалисты московской организации ООО «Аврора» и её субподрядной организации ООО «УралСтрой». Монтаж второй нитки кольцевого водовода диаметром 300-500 мм и общей протяженностью более 1 км ведется ежедневно. На маршруте прокладки водопроводных сетей, на расстоянии друг от друга не далее 40 м, устанавливают дополнительные пожарные гидранты, служащие для отбора воды при тушении пожаров. Планируется, что до конца этого года все работы будут завершены. После окончания строительства, проведенных испытаний на нормативную водоотдачу, а также проверки технического состояния наружных и внутренних сетей речного противопожарного водопровода он будет введен в эксплуатацию.



Базовый процесс

Есть такая профессия

ЗА КАДРОМ

Промышленное предприятие, как и любое другое, нуждается в охране. В большом потоке транспорта и людей, посещающих территорию завода, важно с особой тщательностью обеспечивать безопасность предприятия. Охрана всего – от товарно-материальных ценностей до человеческих жизней – находится в руках службы безопасности.

Олеся Дудник
фото Алексея Качурина

Ежедневно все работники завода проходят через систему контроля управления доступом (СКУД), а их перемещения фиксируются камерами наблюдения. Эти средства безопасности, а также система периметральной сигнализации, которая в данный момент активно развивается, – поле деятельности отдела технических средств защиты. Его сотрудники не следят за происходящим на заводе через мониторы и не находятся на пропускных постах. Их работа остается «за кадром». Они в первую очередь поддерживают работоспособность существующей системы видеонаблюдения и отвечают за то, чтобы она работала с наибольшей эффективностью. За всей системой охраны следит отдел технических средств защиты.

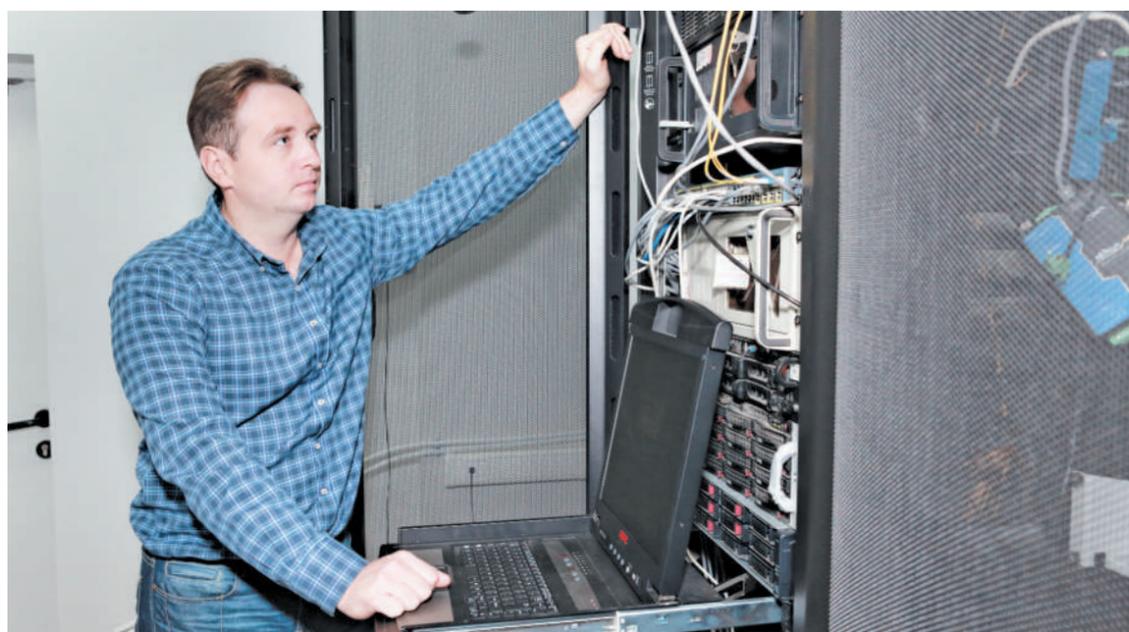
Надо признать, сотрудники этого отдела работают в постоянно развивающейся сфере, да еще и на модернизируемом предприятии. Это обязывает получать дополнительное образование и внедрять новые эффективные пути обеспечения безопасности на заводе. Все строящиеся установки будут оснащены мощными системами видеонаблюдения, в каждую из которых войдет большое количество камер. Такие меры

нужны не столько для защиты от злоумышленников, сколько для наблюдения за технической безопасностью.

– Мы проводим текущий и капитальный ремонт оборудования, – рассказывает начальник отдела технических средств защиты Алексей Юрьевич Смолянинов. – Изучаем присутствующие на рынке современные образцы, рассматриваем возможность их применения на нашем предприятии. К новшествам в системе безопасности можно отнести радар, установленный в районе нефтебазы. Это довольно необычная система даже для страны в целом.

На территории завода находится значительное количество видеотехники. Часть входит в системы распознавания номеров железнодорожных вагонов или автомобильного транспорта. Вагоны регистрируются в системе в автоматическом режиме при подаче на эстакаду налива продукта. Дополнительное рабочее место системы распознавания номеров вагонов будет установлено в 1 квартале следующего года в диспетчерской цеха №10. С такой системой уже не потребуется записывать данные вручную, как это происходит сейчас.

– Есть на предприятии и тепловизионные камеры, – продолжает Алексей Юрье-



Начальник отдела технических средств защиты А.Ю.Смолянинов в серверной при обновлении программного обеспечения

вич, – Они позволяют получить довольно необычную информацию, такую как уровень расслоения нефти. Камера «видит» излучаемое тепло. У нефти и воды разная плотность и теплоемкость. Нефтяная эмульсия расслаивается. А скорость изменения температуры этих слоев различна. Расслоение можно обнаружить с помощью специальной камеры, за этими данными следят операторы.

Специалистов, которые бы получили специализированное образование для работы в отделе технических средств защиты, здесь нет. И быть не может. Совсем недавно в стране был сформирован такой факультет и первый выпуск еще только состоится. Но мало здесь обладать знаниями. Многие построены на опыте, который накапливается в течение долгих лет. Те, кто занимался видеонаблюдением, изучают сетевые технологии. А те, кто знает сетевые технологии, осваивают видеонаблюдение. Учатся все.

Конечно, можно использовать максимальное количество камер на предприятии, но этого будет недостаточно. Чтобы каждая из них работала с наибольшей эффективностью, нужно

определенное место с необходимым углом обзора, высотой установки и параметрами освещенности. А чтобы камеру установить, необходимо знать, в какие инстанции обратиться за помощью или консультацией, сколько понадобится человек и какой транспорт. Все это приходит с опытом.

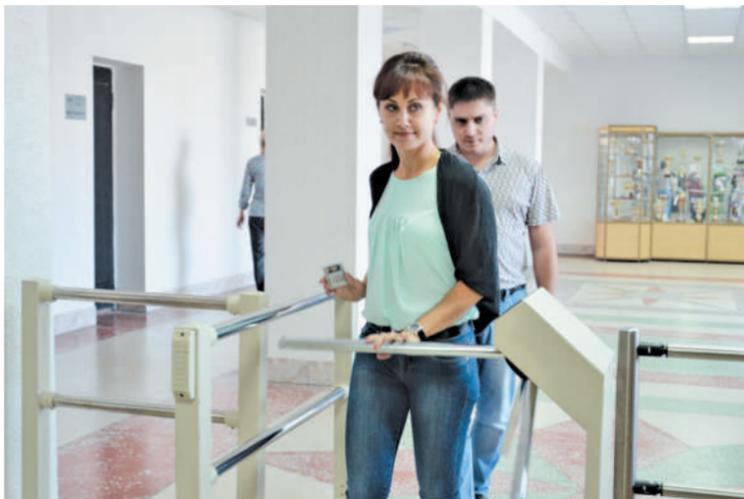
– Мы должны заранее предусмотреть многие нюансы, – говорит Олег Юрьевич, – Иногда, чтобы выстроить систему, нужны не месяцы, а годы. Мы сотрудничаем с проектировщиками, и здесь важно представлять всю систему безопасности, смотря в будущее и представляя, как должно быть в идеале. Сначала прокладываем оптоволокно, следом видеонаблюдение, потом охранное освещение, сигнализацию. Такая общая картина есть только у нас в голове, а проектировщик чертит все это отдельно. Взаимодействуя с ним, пытаемся создавать новые проекты с учетом прошлых недочетов. Ведь важно даже то, на какой высоте будет находиться телекоммуникационный узел, который придется обслуживать.

Помимо работы с техникой сотрудникам отдела приходится заниматься и бытовыми делами. Инструменты,

находящиеся в их обиходе, не всегда отвертки и пассатижи. В кабинете имеются секатор, ножовки, лопата и даже коса. Чтобы расчистить доступ к камерам, иногда приходится и кусты рубить, и траву косить. Если в здании центральной проходной авария – необходимо устранять. Здесь и проявляются организаторские способности сотрудников.

– Если ты не знаешь, как сделать, ты знаешь, кто это сделать сможет, – продолжает Олег Юрьевич. – Сейчас нужно заказывать услуги подрядчиков, чтобы что-то починить и отремонтировать. 8 километров периметра завода оснащается оптоволокном, сигнализацией. И чем больше оборудования, тем больше ответственности. А ведь все началось с одного регистратора и 6 камер аналогового видеонаблюдения, установленных в цехе №10 в далеком 2001 году.

Технический прогресс идет вперед, и наше предприятие старается шагать в ногу со временем. Успех любого дела зависит от компетентных специалистов, которые с каждым годом осваивают новые направления. И пока профессионализм сотрудников растет, будет развиваться и завод.



Система контроля управления доступом (СКУД) на проходной заводоуправления

Модернизация

БЛОК КОМПРИМИРОВАНИЯ ВСГ

На Орском НПЗ ведется активное строительство блока компримирования водородсодержащего газа с установки каталитического риформинга Л-35-11\300

Оксана Лебедева

фото Алексея Качурина

В начале этого года на выбранной под строительство площадке была ровная поверхность, а уже сегодня здесь заканчиваются работы по устройству фундамента здания компрессорной, эстакад технологических трубопроводов, возводятся металлоконструкции, ведется монтаж емкостного оборудования, проводится врезка в действующие заводские сети. Ввод объекта в эксплуатацию намечен на декабрь 2014 года, поэтому интенсивная работа ведется ежедневно. В возведении блока компримирования водородсодержащего газа (ВСГ) принимают участие порядка 40 специалистов генерального подрядчика ООО «Строймонтаж».

Блок компримирования ВСГ предназначен для повышения кратности циркуляции водородсодержащего газа блока риформинга установки Л 35-11\300, который обеспечивает возможность подачи ВСГ с блока риформинга на блок гидроочистки Л 35-11\300, установку изомеризации, гидроочистку дизельного топлива ЛЧ-24-2000, на новую водородную установку в качестве возможного альтернативного сырья. Мощность объекта составляет 12 500 нормальных кубических метров в час.

Нормальный кубический метр — это единица измерения количества некоторого газа, соответствующая одному кубическому метру этого газа, измеренному при нормальных условиях. Обычно объем газов измеряют в кубических метрах. Вследствие того, что объем газов сильно изменяется при нагревании, охлаждении и сжатии, за единицу измерения количества принимают кубический метр газа при давлении 760 мм рт. ст. и температуре 0° С. Именно для этих условий, которые называют нормальными, определяются различные характеристики газов.

Компримирование — это вспомогательный процесс, необходимый для улучшения и облегчения вторичной обработки нефтяного сырья, представляющий собой технологию промышленной подготовки газа путем сжатия. В переводе с французского «compresser» - сжимать, сдавливать. Водородсодержащий газ при этом содержит водород (от 70% до 98%) и примеси, как правило, коррозионно-активные.

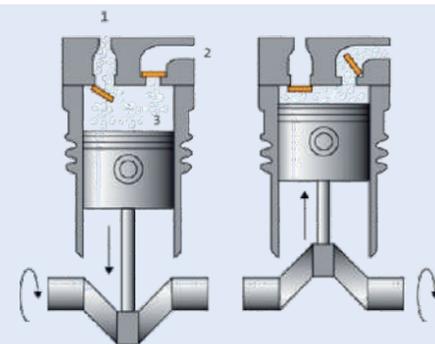
— При строительстве блока компримирования ВСГ устанавливается различное оборудование как отечественного, так и зарубежного производства, — рассказал руководитель проекта В.Е.Яшугин. — Например, уже смонтированное емкостное и теплообменное оборудование произведено в России: сепараторы С-101, 102, 103, 104, ресивер воздуха Е-101, а также холодильники Х-101, Х-102. Мостовой кран грузоподъемностью от 5 до 50 тонн, необходимый для монтажа и обслуживания компрессоров, мы ожидаем из Болгарии. Его стоимость более 6,5 миллионов рублей. Кроме этого, сейчас проводится тендер на поставку электрооборудования, КИПиА, вентиляционного оборудования.

Для осуществления процесса компримирования применяется компрессор, именно в нем происходит процесс повышения давления газа. Поэтому основной частью блока компримирования ВСГ являются два дожимных поршневых компрессора ПК-1, 2, работающих по схеме «рабочий - резервный». Собственно говоря, это и самое дорогостоящее оборудование блока. Стоимость одного компрессора составляет более 70 миллионов рублей. Их поставку планируется осуществить до конца строительства объекта. Это оборудование будет расположено в общем здании компрессорной, где не требуется постоянное пребывание обслуживающего персонала, всё работает в автоматическом режиме.



Специалисты генерального подрядчика ООО «Строймонтаж» возводят металлоконструкции здания компрессорной

Дожимная компрессорная станция блока компримирования ВСГ работает на базе поршневых компрессоров. Исторически так сложилось, что поршневые компрессоры - самый первый тип механических компрессоров, которые были применены человеком в своей деятельности. Они появились ещё в 19 веке и приводились в движение паровыми машинами, роль которых сейчас исполняют электродвигатели. Со временем технологии совершенствовались, однако сам принцип работы поршневых компрессоров сохранился. Когда входящий газ (1) набирается в цилиндр (3) через входной (всасывающий) клапан, он сжимается там поршнем до необходимого давления и выходит через выходной (нагнетательный) клапан (2).



Руководитель проекта В.Е.Яшугин и мастер цеха ООО «Строймонтаж» Ю.И.Свинаренко обсуждают план строительства

Несмотря на это, штат сотрудников установки первого риформинга будет увеличен на 9 человек. Соответственно расширится и их круг обязанностей: операторы будут контролировать работу нового объекта. Хотелось бы отметить, что на данный момент строительство блока компримирования ВСГ не мешает работе установки Л 35-11\300. И после окончания строительства блок просто подключат к установке, которая начнет функционировать уже в новом режиме.



Емкостное оборудование блока ВСГ

Технологии

УНИВЕРСАЛЬНОЕ СЫРЬЕ

Принято считать, что нефтепродукты - это в первую очередь энергоносители. Но когда начинаешь разбираться в том, что сегодня делают из нефти, оказывается, что чуть ли не все товары, которыми мы пользуемся в повседневной жизни, имеют в своем составе продукты переработки нефти. Таких продуктов насчитывается порядка 6000.

Оксана Лебедева

Все мы знаем, что нефть является сырьем для получения топлива, необходимого средствам передвижения (бензина и дизельного топлива для автомобилей, авиационного керосина для реактивных двигателей самолетов и т.д.). Топливо является одним из основных продуктов, которые получают из нефти. Но помимо топлива из нефти получают массу других полезных компонентов, которые используются в совершенно неожиданных вещах. Этими продуктами переработки нефти мы пользуемся в нашей повседневной жизни, даже не задумываясь об их происхождении.

Одним из наиболее распространенных продуктов переработки нефти является пластик. Пластик играет чрезвычайно важную роль в современном мире. Миллионы тонн полиэтиленового пластика расходуются для изготовления пластиковых мешков, пищевых контейнеров и других потребительских товаров. Использование пластика удобно тем, что он может принимать любую необходимую форму. Кроме того, свойства изделий из пластика также можно изменять в соответствии с заданными условиями.

Вазелин – также хорошо известный и широко распространенный продукт. Вазелин изобретен английским химиком Робертом Чезбро, который благодаря своему любопытству и наблюдательности смог разглядеть полезные свойства этого продукта в остатках переработки нефти еще в конце 19 века. Вазелин сегодня используется в медицинских целях, в косметике и даже как пищевая добавка.

Косметику в целом и губную помаду в частности женщины используют на протяжении тысячелетий. Раньше в составе губной помады часто присутствовали вредные компоненты. Сегодня губная помада благодаря развитию химии имеет не только эстетический эффект, но также увлажняющий, питательный, противовоспалительный эффекты. Одним из компонентов губной помады являются углеводороды: жидкий и твердый парафин, церезин и другие.

Аспирин уже давно зарекомендовал себя в качестве одного из самых надежных и безопасных препаратов. Ежегодно употребляется несколько миллиардов таблеток аспирина для того, чтобы избавиться от головной боли, от жара. Препарат также принимается в качестве профилактического метода борьбы с сердечно-сосудистыми заболеваниями. Ацетилсалициловая кислота в сочетании с химическим салицином и дают эффект избавления от боли. Однако производство аспирина начинается с бензола и углеводорода, которые являются производными нефтепродуктов.

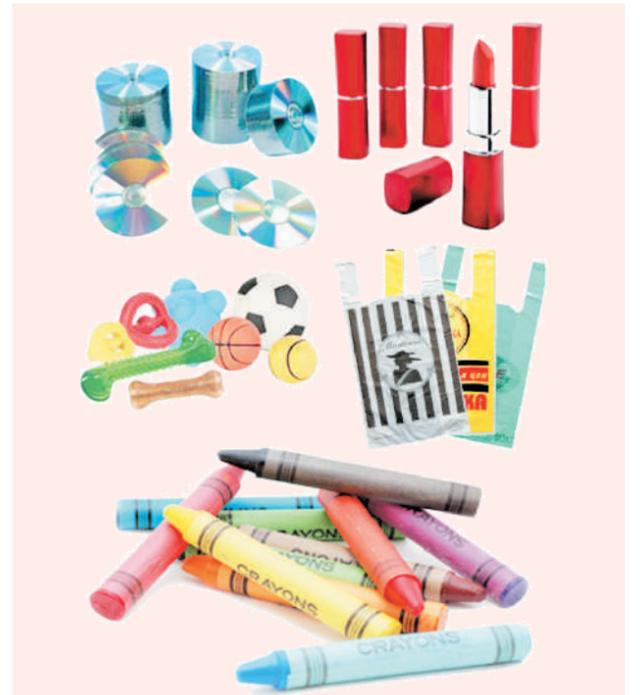
Еще одним распространенным продуктом, имеющим в своем составе углеводороды, является жевательная резинка. Основа жевательной резинки изготавливается как из природных компонентов, так и из полиэтиленовых и парафиновых смол. Из-за того, что в жвачке используются полученные из нефти полимеры, ее разложение происходит очень длительное время. Поэтому не стоит выбрасывать жвачку на улице, иначе она, как и полиэтиленовые пакеты, пролежит в земле долгие и долгие годы.

Немнущаяся одежда обретает свои свойства благодаря добавлению в ткань волокон полиэстера. Полиэстер является полимером, получаемым в результате переработки нефти. Он производится в виде волокон, пленки или пластмассы. Благодаря добавлению полиэстера ткани обретают полезные в применении свойства. Они не мнутся, легко стираются, не растягиваются и не садятся после стирки.

Альтернативные источники энергии, такие как солнечные батареи, призваны заменить собой невозобновляемые источники. Но по иронии судьбы для их изготовления также необходимы продукты переработки нефти. Дело в том, что фотоэлементы, преобразующие солнечную энергию в электрическую, наносятся на панели, изготовляемые из нефтяных смол.

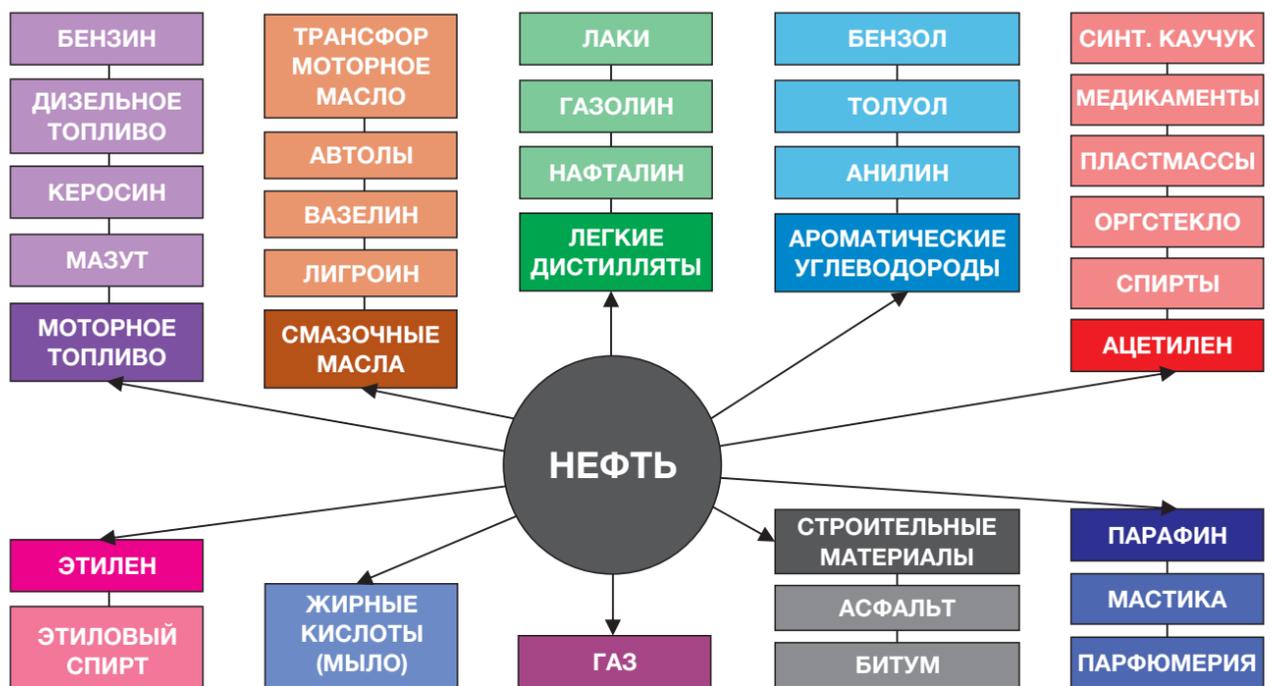
В детстве многие из нас пользовались цветными парафиновыми карандашами. И это тоже продукт переработки нефти. Такие карандаши изготавливаются из парафиновых смол. Из них же, кстати, делают и свечи.

Еще один уникальный материал, который мы получаем из нефти, – нейлон. Миллионы современных женщин носят нейлоновые колготки. Нейлон – крепкое и легкое синтетическое волокно – имеет широкое применение. Сегодня он используется при изготовлении огромного количества вещей, начиная от средств для



Многие необходимые нам товары, от косметики до CD-дисков, сделаны на основе нефтепродуктов

мытья посуды и заканчивая парашютами. Также нейлон находит применение в промышленности для изготовления металлических втулок, вкладышей и корпусов подшипников.



Интересно знать



Нейлон изобретен в 1935 году в лаборатории компании DuPont штатным химиком компании Уоллесом Каротерсем, который всю жизнь был одержим созданием «материала будущего». На разработку волокна он потратил почти 12 лет и в феврале 1937 года запатентовал адипамид полигексаметилен. Существует версия, что свое название волокно получило от названий городов Нью-Йорк и Лондон (NYLON = New York + London). В словаре Вебстера сообщается, что это искусственно придуманное слово. В этимологическом словаре Дугласа Харпера указано, что название создано компанией DuPont из случайно выбранного родового слога пул- и окончания -он, часто употребляемого в названиях волокон (например, капрон), исходно взятого из английского слова «cotton» («хлопок»). Английское написание этого волокна – «nylon», так что, конечно, более правильно было бы произносить «найлон».

Модернизация

МЕГАВОЛЬТЫ ЭНЕРГИИ

На Орском НПЗ готова к эксплуатации новая центральная распределительная подстанция ЦРП-1А

Оксана Лебедева
фото Алексея Качурина

Данный объект предназначен для обеспечения надежного электроснабжения вновь строящихся объектов: установки производства азота, висбрекинга, а также для уже существующих потребителей, таких как ЭЛОУ-АВТ-3, ЭЛОУ-АТ-5, 35-11-1, водоблока №2, зданий центральной заводской лаборатории и главного механика, автотранспортного цеха и других.

- На нашем заводе существует три центральных распределительных подстанции, - пояснил главный энергетик В.А.Нормантович. - Это ЦРП-1, ЦРП-2 и ЦРП-3. Из них ЦРП-1 самая устаревшая, в этом году ей исполнилось 62 года. Из-за столь солидного возраста, а также интенсивного строительства на предприятии возникла острая необходимость в постройке нового и современного энергообъекта, такого как ЦРП-1А. Новая центральная распределительная подстан-

ция готова обеспечить электрической энергией технологические объекты завода суммарной установленной мощностью в 2 раза больше, чем прежняя: 13,8 мегавольтампер.

При комплектации распределительных устройств применялось современное отечественное и



Здание ЦРП-1А



Старший мастер электроцеха И.В.Крэндиюков проводит проверку релейной защиты на базе микропроцессорной техники

импортное оборудование: вакуумные выключатели, быстродействующие микропроцессорные устройства релейной защиты, сухие силовые трансформаторы с литой оболочкой, что делает подстанцию более надежной и безопасной. Например, основное свойство релейной защиты – скорость выявления и отключения от электрической схемы поврежденных аппаратов или участков схемы. И если в ЦРП-1 время срабатывания защит составляет 1-1,5 секунды, то в ЦРП-1А это время составляет 0,05 - 0,1 секунды. Помимо непосредственно электротехнического объекта ЦРП-1А включает в себя и административно-бытовой корпус бункерного типа, куда будет стекаться информация об электрохозяйстве всего завода.

- В АБК размещается аппаратура

и автоматика управления, мониторы, мощная система вентиляции и кондиционирования, санитарно-гигиенические помещения, - рассказал начальник электроцеха Ю.В.Шумский. - Таким образом, новая подстанция не только обеспечит увеличение присоединения электрической мощности, но и улучшит условия труда персонала участка электроснабжения, а это порядка 30 человек. С 1 августа на центральную распределительную подстанцию подано рабочее напряжение. Она полностью готова к эксплуатации и подключению к технологическим установкам. На сегодняшний день могу с уверенностью сказать, что аналогов ЦРП-1А пока нет, не только в нашем городе, но и в области, - подчеркнул Юрий Викторович.

R&ID СОВЕЩАНИЕ

Специалисты ОАО «Орскнефтеоргсинтез», ЗАО «ФортеИнвест», ООО «Гипрогазоочистка» и ЕРС приняли участие в совещании по рассмотрению монтажно-технологических схем в голландском городе Лейден

Анастасия Полякова

На сегодняшний день Орский НПЗ заключил договор с фирмой «Jacobs Comprimo Sulphur Solutions» на передачу технологии и разработку базового проекта по установке производства серы. В рамках договора предусмотрено два технических совещания. Телеконференция по приемке принципиальных технологических схем состоялась в конце июня. На ней обсуждались принципиальные технологические схемы. Второе совещание - по обсуждению монтажно-технологических схем (P&ID) - прошло в Нидерландах. В течение 3-х дней специалисты ОАО «Орскнефтеоргсинтез», ЗАО «ФортеИнвест», ООО «Гипрогазоочистка», ЕРС и компании

«Jacobs» обсуждали вопросы, касающиеся детальных схем процесса установки производства серы.

Как рассказал директор проекта Комплекса гидрокрекинга В.Е. Хвостов, за две недели до встречи компанией «Jacobs» были выданы разработанные P&ID. После рассмотрения специалистами завода, компании и института вопросы и замечания по данной документации были направлены лицензиару для подготовки к совещанию. В процессе встречи каждое замечание было проработано, и решение по нему занеслось в протокол, который был подписан всеми сторонами-участниками переговоров. Все схемы приняты, специалисты «Jacobs» корректируют их в соответствии с решениями совещания.

В конце сентября «Jacobs» предоставит полный пакет базового проекта, на основании которого институт разработает детальный проект. Он в свою очередь в составе проектной документации комплекса гидрокрекинга будет направлен на главную государственную экспертизу.

Установка Производства серы будет состоять из двух технологических линий. Ввод первой запланирован во втором квартале 2016 года, второй – совместно с установкой гидрокрекинга вакуумного газойля - в декабре 2017 года. Строительство установ-



Участники совещания: специалисты ОАО «Орскнефтеоргсинтез», ЗАО «ФортеИнвест», фирмы «Jacobs» и проектного института

ки производства серы позволят обеспечить полную утилизацию сероводорода, образующегося в перспективных

процессах гидрооблагораживания нефтяного сырья, предусмотренных программой развития завода.

Подрядчики

SALUT, ОРСК!

Первый вопрос, которым задаются работники завода, узнав о приезде иностранцев на предприятие, – откуда гость? На этот раз – Франция. 24-летний Бастин Шовански помогает монтировать ОАО «Промфинстрой» компрессоры на установке изомеризации.

Олеся Дудник
фото Алексея Качурина



Бастин Шовански – технический инженер по послепродажному обслуживанию французской компании с названием «Хауден Би Си компрессорс». Эта фирма изготовила для нашего предприятия компрессоры, призванные подавать водород в секцию гидроочистки, поставила их в Россию и направила своего работника для осу-

ществления шеф-монтажа.

– Я следую методике монтажа, подрядчики выполняют мои рекомендации и поручения, – комментирует французский гость. – По прибытии мы проверили все ящики с оборудованием на соответствие упаковочным листам и транспортной сопроводительной документацией. Подготовили компрессоры, перевезли на площадку с открытого склада и осуществили монтаж.

Процесс длится примерно месяц, и это, по словам специалиста, не так много. Столько времени затрачивается по той причине, что, хоть оборудование является относительно небольшим, его монтаж обладает определенными сложностями. В данном процессе задействовано большое количество персонала различных служб, плюс высокие требования в технологическом плане делают его слегка растянутым во времени. Заливка бетона – процесс трудоемкий, время тратится на то, чтобы он качественно «схватился». Не менее ответственны и гидравлические испытания трубной обвязки, которую предстоит подсоединить.

Бастин в течение последних пяти лет ездит по странам в качестве консультанта. Несложно понять, в итоге стран посетил он много. Сколько – сам затрудняется ответить. Все зависит от условий контракта. Так, в 2013-м целый год пришлось провести в Саудовской Аравии. Каждый узел оборудования и даже заказчик уникальны по-своему – и в этом Бастин видит свой интерес.

– По сравнению с НПЗ мира, которые я посещал, ваш – меньше по размеру, – делится он своими впечатлениями. – Заметил, что одна часть завода довольно старая. Другая – возводится с нуля. А когда что-то создается, процесс завораживает.

Бастин Шовански (на европейский лад) или Ковански (с учетом польских корней) познает Россию через Орск.

В нашей стране он впервые, но уже отметил для себя её визитную карточку – как истинный француз восхищен здешними девушками.

– Русская еда отличается от французской, – продолжает гость. – Первый раз, когда мы ужинали в ресторане «Бульвар», бросилось в глаза то, что было подано много маленьких закусок перед основным блюдом. У нас «подготовительных» блюд нет. Сначала горячее, а уже после закуски по желанию.

Главная и, пожалуй, единственная трудность – языковой барьер. В Голландии, по словам иностранца, английская традиция настолько сильна, что язык знает каждый со школьных лет. Несмотря на то, что многие россияне в школе учат английский и даже французский, общаться на них рискуют немногие. Бастин с воодушевлением реагирует на французские слова, употребляемые русскими. К примеру, что такое «пюре», он понял без труда. Приветствие «добрый день» также слышал, но уже от бабушки и дедушки, являющимися поляками. Они здороваются друг с другом словами «день добрый». Слово же «яшма» Бастину далось с трудом. На французском он его не слышал, а при первом знакомстве с ним принял за имя.

Без сопровождающего иностранцам у нас сложно. В компании заводского переводчика Павла Щепотьева Бастину удалось побывать в Центральном парке, полюбоваться музыкальным фонтаном, познакомиться с хором орских ветеранов, по европейской традиции посетить несколько кафе за вечер. По его словам, в России нет никаких особенных традиций или привычек, непонятных приезжему: по всему миру все люди одинаковые, только говорят на разных языках.

– Я живу в деревушке «Са васт ле нелле», – рассказывает Бастин. – Особо она ничем не славится, население составляет всего 900 человек, поэтому Орск по сравнению с ней крупный город. Но деревня находится всего в 50 км от Парижа. Это типичная ситуация во Франции – расположение множества поселков вокруг городов. Французы хотят жить в тишине и спокойствии. А в крупных городах основное население составляют приезжие из других стран: Алжира, Турции, Марокко.

В Орске Бастин провел две недели. На данном этапе монтажные работы окончены, а повторный визит будет связан уже с пусконаладочными работами.



Консультация сотрудников Орского НПЗ Бастином Шовански

Новости ТЭК

ЭКСПОРТ БЪЕТ РЕКОРДЫ

Экспорт нефти из России в Азию достиг рекордных показателей

В августе 2014 года объем экспорта нефти из России в страны Азии достиг исторического максимума в связи с введением США и Евросоюзом санкций против Москвы и будет продолжать расти.

На Азию в текущем году приходилось около 30% всех поставок черного золота из России, или в среднем 1,2 млн. баррелей в день, что является рекордным показателем. Для сравнения: в 2012 году экспорт российской нефти в Азию составил лишь около 20% общего объема. При этом поставки в Европу снизились. Так, в мае 2012 года ежедневный экспорт нефти составлял около 3,72 млн. баррелей, а к июлю этого года он опустился ниже отметки 3 млн. баррелей.

Большая часть российского экспорта нефти в Азию идет в Китай, это происходит в условиях, когда РФ из-за обострения отношений с Европой пытается укрепить связи с азиатским регионом, испытывающим серьезную потребность в энергоносителях. И хотя эта сырая нефть несколько дороже дубайской, преимуществом для азиатских покупателей является то, что поставщик находится ближе, а также появляется возможность обеспечить диверсификацию экспорта и не полагаться всецело в этом отношении на раздираемый конфликтами Ближний Восток.

По мнению аналитиков, азиатские компании также выиграют от введенных США и ЕС санкций на поставки в Россию западных технологий и оборудования для нужд нефтегазовой отрасли. Наибольшую выгоду из этого сможет извлечь китайская Honghua Group – один из крупнейших в мире производителей бурового оборудования.

– Honghua может предоставить буровое оборудование такого же качества, что и западные компании, но с 20% скидкой, кроме того, его доставка будет более дешевой и надежной, так как ее можно будет осуществлять поездом, а не по морю, – подчеркнул эксперт инвестиционной компании «Номура» по исследованиям в нефтегазовой сфере Гордон Кван.

По материалам «ИТАР-ТАСС»

Важно знать

КОПИ, ПОКА МОЛОДОЙ

В России в 2015 году стартует очередная пенсионная реформа. Пенсия по-прежнему будет зависеть от трех факторов: «белой» зарплаты, стажа и возраста, в котором человек выйдет на заслуженный отдых. Чем больше каждая из этих составляющих, тем выше будующая пенсия.

Олеся Дудник

Проводя пенсионную реформу, власти рассчитывают избежать бюджетного дефицита Пенсионного фонда России. Дело в том, что количество пенсионеров сейчас превышает количество трудящихся россиян. Сегодня в ПФР поступает меньше денег, чем нужно выделять на пенсии. Образовавшаяся разница ложится на плечи государства, которое компенсирует её из бюджетных средств. Реформа призвана эту разницу уменьшить. В частности, по оценке Минфина, сокращение до нуля отчислений в накопительную часть пенсии позволит сэкономить до 350 млрд бюджетных рублей за три года. В чем же заключается реформа? Во-первых, трудовая пенсия по старости с 1 января 2015 года разделяется на страховую и накопительную части.

ФОРМИРОВАТЬ НАКОПИТЕЛЬНУЮ ЧАСТЬ ИЛИ НЕТ?

До 31 декабря 2013 года накопительная часть трудовой пенсии носила обязательный характер для лиц 1967 года рождения и моложе. На сегодняшний день правила изменились, и основной вопрос, который стоит сейчас перед гражданами, – отказаться от формирования накопительной части и всю сумму страховых взносов направить в страховую часть трудовой пенсии или же по-прежнему инвестировать данные средства путем выбора частной управляющей компании или негосударственного пенсионного фонда. Остаться или нет в накопительной системе, каждый решает сам. Важно, что ранее сформированные пенсионные накопления будут выплачены гражданам в полном объеме, когда они обратятся за назначением пенсии.

Если ранее вы не переводили пенсионные накопления в негосударственные пенсионные фонды (были «молчунами») и сейчас не планируете, то уже с 2015 года будет прекращено их формирование, а взносы будут автоматически направляться в страховую часть трудовой пенсии. Но если «молчуном» вы не являетесь, и уже ранее выбирали негосударственный пенсионный фонд, то необходимо либо подать заявление об отказе от дальнейшего формирования пенсионных накоплений, либо продолжить их формирование с учетом того, что тариф с 2015 года составит 6% индивидуальной части тарифа страхового взноса. При этом в 2014-2015 годах можно сделать выбор заново. Для этого в территориальный орган Пенсионного фонда надо подать соответствующее заявление до 31 декабря 2015 года.

При принятии решения о выборе важно помнить, что страховая пенсия гарантированно увеличивается государством за счет ежегодной индексации по уровню не ниже инфляции. В то



Прямая речь

Константин Добромислов, руководитель департамента соцразвития ФНПР:

– Наиболее эффективный в данной ситуации и выгодный для граждан механизм — солидарно-распределительный. Мы считаем, что накопительный компонент в обязательном государственном пенсионном страховании недопустим... К сожалению, опыт показывает, что граждане неспособны сами принять грамотные инвестиционные решения. Хороший пример тому Чили, где была внедрена накопительная пенсионная система. Она работала только на этапе сбора средств, а когда наступил этап выплаты пенсий, то оказалось, что в пенсионной системе денег нет и пенсии, которые выплачивались гражданам, были крайне низкими, неспособными даже обеспечить прожиточный минимум. Мы не можем допустить, чтобы люди оставались без пенсий, когда подойдет время выплат. Это процесс достаточно длительный, он может составить 30-40 лет, а то и больше, и за это время деньги обесценятся.

время как накопительная пенсия – это пенсионные накопления, которые передаются из Пенсионного фонда в управление НПФ и инвестируются ими на финансовом рынке. Накопительная часть не индексируется государством, то есть могут быть и убытки.

УСЛОВИЯ НАЗНАЧЕНИЯ ПЕНСИИ

Для назначения страховой пенсии по старости будут необходимы три условия:

1. Достижение пенсионного возраста.

Решено не поднимать планку пенсионного возраста. Номинально женщины смогут выходить на пенсию в 55 лет, а мужчины – в 60, как и раньше. Плюс останутся льготы и у тех, кто работает на вредных производствах. Тем не менее, есть стимул трудиться дольше. В формуле расчета пенсии участвуют прибавочные коэффициенты. К примеру, если человек отложил выход на заслуженный отдых на пять лет, то пенсия будет примерно в полтора раза выше.

2. Наличие индивидуального пенсионного коэффициента в размере не ниже 30.

Индивидуальный пенсионный коэффициент (ИПК) – параметр, отражающий пенсионные права застрахованного лица в баллах. С 1 января 2015 года страховая пенсия по старости будет назначаться при наличии величины индивидуального пенсионного коэффициента не ниже 6,6 с последующим ежегодным увеличением на 2,4 – до достижения величины «30» к 2025 году. Причем, если вы формируете накопительную часть, максимальное значение коэффициента будет равно 6,25 за каждый календарный год. Если не формируете – 10.

3. Наличие 15 лет страхового стажа.

Требования к минимальному стажу тоже возрастают поэтапно. В 2015 году страховые пенсии будут назначаться при наличии 6 лет страхового стажа, и ежегодно он будет увеличиваться на 1 год до 15 лет в 2024 году. При этом в страховой стаж включаются периоды прохождения военной служ-

бы, временной нетрудоспособности, декретного отпуска, получения пособия по безработице, ухода за инвалидами 1-й группы, пенсионерами старше 80 лет или ребенком-инвалидом и пр. На случай каждого из таких периодов установлен свой размер индивидуального пенсионного коэффициента. Например, за год отпуска по уходу за первым ребенком до полутора лет дается 1,8 балла. Год отпуска за вторым ребенком оценивается в 3,6 балла, за третьим и четвертым – 5,4 балла. По новому закону с 2015 года при начислении стажа учтут 6 лет – по 1,5 года ухода за каждым из четверых детей.

НОВАЯ ПЕНСИОННАЯ ФОРМУЛА

Новая формула определения размера пенсии будет применяться только для периодов работы после 1 января 2015. За периоды до января пенсия будет рассчитываться по прежнему принципу. А при выходе на заслуженный отдых две получившиеся суммы сложатся. Важно, что только с официальной зарплаты формируется будущая пенсия. Если работник получает неофициальную заработную плату, взносы работодателем не платятся, стаж не учитывается.

$$\text{ПЕНСИЯ} = A \times B + C + d$$

Страховая часть отныне будет рассчитываться не в накопленных рублях, а в баллах. При выходе на пенсию количество накопленных баллов (A) умножится на их стоимость (B). Последняя утверждается правительством и каждый год будет индексироваться на уровень инфляции (на 1 января 2015г. стоимость одного пенсионного коэффициента составит 64 руб. 10 коп.).

Одним из компонентов формулы является фиксированная выплата (C). Она устанавливается государством (с 1 января 2015 года равна 3935 рублям) и, как страховая часть, индексируется в зависимости от инфляции. У каждого гражданина есть право отложить выход на заслуженный отдых. В этом случае повысятся на особые премиальные коэффициенты и фиксированная выплата, и страховая пенсия. За три года отсрочки фиксированная выплата вырастет на 19%, а страховая – на 24. Таким образом, чем больше срок, тем выше пенсия. Составляющая «d» – это накопительная пенсия, которая, как сказано было ранее, формируется по выбору гражданина в 2014-2015 годах. Страховая пенсия по новой пенсионной формуле в полном объеме будет формироваться только у граждан, которые начнут работать в 2015 году.



Соцполитика

ДОГОВОР ПРОДЛЕН

На заседании комиссии, которая состояла из представителей работодателя и объединенной профсоюзной организации, единогласно было принято решение о пролонгации действующего коллективного договора Орского НПЗ до 1-го января 2017 года с последующим внесением изменений и дополнений. По словам председателя объединенного профсоюзного комитета И.Б.Масловой, перед комиссией стояла задача сохранить имеющиеся социальные гарантии и их приумножить.

– Коллективный договор разрабатывается с целью улучшения системы оплаты труда, материального стимулирования, предоставления льгот, компенсаций и гарантий для сотрудников ОАО «Орскнефтеоргсинтез». Все это направлено на то, чтобы работники такого социально ответственного предприятия, как наше, чувствовали себя социально защищенными, а их труд справедливо оценивался. Действующий договор отвечает этим требованиям, поэтому продлевается еще на два года. Но работа по его совершенствованию продолжается - в ближайшее время будут внесены изменения, поступившие от заводчан.

Благотворительность

СТЕПНЫЕ МОРЯКИ

Воспитанники «Орского морского клуба» стали победителями XV всероссийской военно-патриотической акции «Наследники Победы». ОАО «Орскнефтеоргсинтез» выступил генеральным спонсором команды.

Анастасия Полякова

Акция, посвященная подвигу Азовской флотилии в годы Великой Отечественной войны, проходила в форме передвижного палаточного лагеря и шлюпочного похода. Это единственное мероприятие, которое проводится в акватории открытого моря и требует серьезной подготовки. Участникам в течение 17-ти дней предстояло преодолеть на ЯЛ-6 сто пятьдесят морских миль по маршруту: г. Ростов-на-Дону – г. Азов - г.Таганрог - Порт-Катон - г. Ейск. Ребята проделали долгий путь. Конечная точка похода была выбрана не случайно, ведь именно в Ейске во время Великой Отечественной войны располагался штаб Азовской военной флотилии.

В этом году в морском походе участвовало 12 экипажей, курсантов высших и средних морских учебных заведений, воспитанники кадетских корпусов, клубов юных моряков из различных регионов России. Также в каждой команде присутствовали 2 командира. Наш экипаж сопровождали: руководитель Орского морского клуба, ст. лейтенант запаса ВМФ Михаил Михайлович



Воспитанники ОМК на финише шлюпочной гонки

Еськин и военный воспитатель ОМК, лейтенант запаса ВМФ Владимир Владимирович Литвинюк.

Повсеместно на пути следования дети встречались с ветеранами. Все остановки сопровождалось возложением венков и цветов к памятникам и обелискам воинам, погибшим в годы войны. В период похода команды приняли участие в соревнованиях «по парусу» и гребле, в состязаниях по плаванию, футболу, перетягиванию каната и другим видам спорта.

– Из семи соревнований наши ребята заняли 5 призовых мест, получили почетные грамоты и кубки, - комментирует Михаил Михайлович. – Кульминацией мероприятия стала шлюпочная гонка, где команде предстояло преодолеть под парусом и на веслах одну милю. Юным морякам удалось стать первыми и обойти на 2,5 секунды команду из Ростова – лидера последних 14 лет. Ребята стали победителями благодаря воле к победе и усиленным трениров-

кам. Спасибо, что Орский НПЗ остается неравнодушным к нашим проблемам. Так, подаренные в январе два тренажера позволили готовиться к соревнованиям уже с зимы. Воспитанники клуба проявили себя достойно, показали качество подготовки и справились с поставленными задачами на отлично. Чувствуя за собой такую поддержку, мы готовы отправиться на следующий год в более длительный поход и привезти очередную победу.



Сотрудники Орского НПЗ на субботнике «Зеленая Россия»

ЗЕЛЕНАЯ РОССИЯ

Сотрудники ОАО «Орскнефтеоргсинтез» вышли на субботник в рамках акции «Зеленая Россия»

Ирина Юматова
фото Надежды Ениной

Экологическое мероприятие имеет статус всероссийского и проводится в нашей стране второй год. Однако наше предприятие, как и город, участвовало в этой акции впервые. Экокоманда Орского НПЗ, в которую вошли представители всех цехов и подразделений, занималась уборкой прилегающей к заводу территории. В общей сложности удалось собрать и вывезти два КаМаза мусора.

– Хотя ежегодно субботники в ОАО «Орскнефтеоргсинтез» явление традиционное, осенью такая акция проводится впервые, - отмечает директор департамента по общим вопросам В.А.Суслин. – Но я надеюсь, что оно перерастет в добрую традицию, ведь дело это нужное и полезное. Выражаю огромную благодарность всем, кто принял участие в акции. Работа проведена колоссальная. И обращаюсь ко всем заводчанам с просьбой – давайте вместе постараемся сохранить эту чистоту.

Это интересно

ОТ ЛОШАДИ К ЛОШАДИНОЙ СИЛЕ

Лошади были верными спутниками людей на протяжении 6000 лет. Они помогали передвигаться, пахать и сеять, завоевывать и защищаться. От них во многом зависело существование человека. За последний век ситуация изменилась, и с развитием технологий лошадиные силы под капотом машины заменили настоящих лошадей.

Оксана Лебедева

Много веков назад люди внутри городской черты перемещались в основном пешком. Лошади были дорогими. Но в начале 19 века с развитием городов и с ростом общего благосостояния населения росло и поголовье лошадей. Если у кого-то заболел ребенок, то доктор спешил к нему на повозке. Если в городе вспыхивал пожар – пожарная команда с запасом воды мчалась на лошадях тушить возгорание. Развитие торговли приводило к увеличению грузоперевозок, которые осуществлялись опять же на лошадях. Развивался городской пассажирский транспорт на конной тяге. Количество жителей городов росло, а с ними увеличивалось и поголовье лошадей, которые заполняли города. И чем больше их становилось, тем больше проблем было с ними связано. Например, практически непрерывный шум повозок и цокот подкованных копыт по мостовым – привычное явление того времени. Кроме того, попасть под лошадь было гораздо легче, чем это может показаться. Принимая во внимание, что скорость транспорта на лошадиной тяге гораздо ниже скорости современного автомобиля, количество жертв наезда конных экипажей было больше, чем жертв ДТП в наше время. Подсчитано что, например, в Чикаго в 1916 году на каждые 10000 конных экипажей приходилось по 16 смертельных случаев наездов на пешеходов. Это в 7 раз больше, чем количество смертельных случаев ДТП на 10000 автомобилей в том же Чикаго в настоящее время.

Проблема заключалась в том, что движущая сила конных экипажей была «себе на уме» и с трудом поддавалась контролю. Но и сами повозки представляли большую опасность.

Они не были оснащены современной тормозной системой, для снижения тряски оснащались громадными колесами, способными перемолоть кого угодно. Даже стоя на одном месте, лошадь представляла опасность. Ее укусы и удары копытом были частым явлением, а обстановка на улицах городов выглядела гораздо хаотичнее, чем это показывают в фильмах.

Проезд по улицам вызывал большие трудности. Из-за несчастных случаев, падения лошадей, тут и там снующих пешеходов повсеместно на дорогах случались заторы. Возницам приходилось искусно лавировать в этой толчее, так что понятие «транспортных пробок» было знакомо жителям городов уже пару веков назад. Можно сказать, что и проблемы с «паркингом» появились в то же время – многочисленная армия животных должна была где-то находить кров на ночь. В усадебных хозяйствах огромные помещения отводили под каретные сараи и конюшни, в которых наводила порядок местная челядь. Отдаленные кварталы, в которых извозчики держали лошадей, горожане старались обходить стороной. Из-за грязи и дурного запаха полицейские были здесь редкими гостями, а потому такие места зачастую превращались в бандитские притоны. Все это заставляло общество искать решение данных проблем. Некоторые на-дежды возлагались на развитие железнодорожного транспорта. Паровозы к тому времени уже не были экзотикой и весьма интенсивно использовались для перевозки грузов, следовательно, необходимость в лошадях должна была бы падать. Но парадоксальным образом развитие железнодорожного транспорта наоборот приводило к увеличению поголовья лошадей в городской среде.



Лондон, XIX век

Дело в том, что грузы подвозились на вокзалы к железнодорожным составам и разгружались на повозки, опять же запряженные лошадьми. Железнодорожные компании становились крупнейшими владельцами поголовья лошадей и еще больше усугубляли проблему хаоса на улицах городов. Получалось, что люди не могли обходиться без конного транспорта, но с его ростом жизнь горожан превращалась в ад.

В 1898 году делегаты со всего мира собрались в Нью-Йорке, чтобы принять участие в первой международной конференции по городскому планированию. Основным вопросом конференции являлась проблема стремительного роста поголовья лошадей на городских улицах. Хотя планировалось, что конференция продлится 10 дней, завершилась она уже через 3 дня, когда всем стала очевидна бесперспективность дальнейшего поиска решения проблемы.

Однако помощь пришла, откуда ее не ждали. Проблема разрешилась благодаря внедрению технических инноваций и развитию тогда еще молодой, но уже вполне сформировавшейся нефтяной промышленности. Изобретение двигателя внутреннего сгорания, появление автомобильного транспорта и производство бензина – вот что спасло не только жителей городов, но и дало старт раз-

витию современного транспорта. Постепенно автомобили, которые были в буквальном смысле инновационным прорывом, заменили конный транспорт на улицах городов. Однако и в наше время лошади остаются для человека верными друзьями и помощниками. В некоторых культурах, например, у казахов и монголов лошадь до сих пор служит человеку в сельском хозяйстве и для перемещения. В основном же лошади в наше время используются спортсменами и любителями верховой езды. Впрочем, это уже другая история.



Москва, 1909 год

Первый автомобиль Форда – Ford Quadricycle (1908 г) – позволил осуществлять «безлошадные перевозки». Хотя он и не похож на современное транспортное средство, но это автомобиль, так как у него был бензиновый двигатель и топливный бак, а также четыре колеса со спицами, похожие на велосипедные.



Собеседник

НИ ДНЯ БЕЗ СТРОЧКИ

Многочисленные контакты с представителями зарубежных стран на нашем предприятии стали повседневной практикой. Ни одно сотрудничество с иностранной компанией не обходится без важного, третьего лица – переводчика. Павел Щепотьев – переводчик ОАО «Орскнефтеоргсинтез», скромно называющий себя человеком в тени. Мы на этот счет обратного мнения.

Олеся Дудник

Быть переводчиком на промышленном предприятии – огромная ответственность. От точности перевода порой может зависеть подписание договора о сотрудничестве или даже качество выполняемых на площадке работ. Здесь мало знать язык на уровне «привет-пока». Здесь важны знания специфичной технической терминологии. Переводчик на заводе – это и связующее звено, и дипломат, и тонкий психолог одновременно.

Павлу Щепотьеву, переводчику Орского НПЗ, посчастливилось родиться в семье учителей английского языка. Уже один этот факт, пожалуй, не оставил ему шанса выбрать профессию в иной сфере деятельности. Как признается сам Павел, рос он на ларце с сокровищами: мама привозила из Англии дидактические материалы, которые были в то время дефицитом в России. К 8-му классу он точно решил, что свяжет свою жизнь с иностранным языком. Потому по окончании учебного года с боем добился справки из школы, а после поступил в педагогический лицей, открытый в виде экспериментальной площадки при Орском гуманитарно-технологическом институте. Далее зачисление вне конкурса в ОГТИ, работа в частной школе и, наконец, дорога на завод.

– Моей практике будущего переводчика помог преподаватель из Англии, приехавший в Орскую частную школу иностранных языков, – рассказывает Павел. – Так сложилось, что он жил у нас дома в течение своего пребывания в России. А я был его переводчиком. Это, кстати, мой первый опыт. Звали его Джон Спэрроу, в дословном переводе – Джон Воробей. Оттуда пошла традиция называть иностранцев на русский манер: Джон стал Иваном Воробьевым. В студенческие годы я был актером-любителем, для меня чувство



встречи с первым иностранцем в рабочей практике сродни чувству выхода на сцену. А вообще моя профессия – это вечный экзамен.

В круг деятельности Павла Щепотьева входит перевод иноязычной документации, коей на заводе огромное количество, и контакт с иностранными гостями. Монотонная работа сменяется живым общением – и в этом вся прелесть профессии – в ее разнообразии. Помимо повышенной концентрации внимания и усидчивости здесь нужно обладать также универсальностью знаний в различных отраслях. Переводить приходится химические регламенты, экономические манифесты, юридические документы, поэтому волей-неволей начинаешь ориентироваться во всем.

При устном переводе есть свои тонкости. Проблема состоит не только в том, чтобы донести до иностранца буквальный смысл слов. Перевод с языка на язык недостаточно, перевести необходимо еще и с культуры на культуру.

– Понимание юмора – продвинутый уровень понимания языка, – продолжает Павел. – Чувство юмора у всех различается. Анекдот нужно перевести так, чтобы смешно было человеку другой страны. Наиболее близкие нам

эмоционально – итальянцы, они понимают наш ход мышления. Но все равно, без знания языка, понять друга невозможно. Однажды с итальянцем поехали в баню. Я баню не люблю, поэтому остался снаружи, а ребята (итальянец и русский) пытались найти общий язык в парилке, что самостоятельно сделать не удавалось. Русские выбежали из бани и говорили мне то, что хотят передать иностранцу, после выбежал сам итальянец в банной шапочке и слушал перевод. Было комично.

Контакт с иностранными гостями начинается с «притирки». Нужно привыкнуть к акценту, сфере общения. Конечно, без казусов не бывает. По словам Павла, с языком постоянно нужно быть связанным – не говорить на нем, так читать, что-то слушать, смотреть иностранные передачи:

– Сейчас я удивляюсь некоторой инертности людей. У нас есть все возможности, чтобы изучать язык, но многим просто лень. Отсюда вытекает странный парадокс: чем у человека больше возможностей, тем меньше он ими пользуется. С языком нужно взаимодействовать постоянно, поэтому я живу по принципу «ни дня без строчки».

День в календаре

СВОИМ ХОДОМ

Ежегодно 22-го сентября проводится всемирный «День без автомобиля», девиз которого – «Город как пространство для людей, пространство для жизни». С 2005 года участие в международной акции принимает и наша страна.

Ирина Юматова

В рамках данного мероприятия всем автовладельцам предлагается отказаться от использования автомобилей хотя бы на один день в году в пользу экологии. Эта акция призвана напомнить нам о существовании альтернативных средств передвижения, от которых мы уже отвыкли – общественного транспорта, велосипеда. Тем более, что регулярные пешие прогулки являются одной из обязательных составляющих здорового образа жизни.

На сегодняшний день существует проблема загрязнения воздуха. Вредные выбросы отражаются на здоровье людей, на озоновом слое планеты, на климате. Над большими городами висит смог, воздух в них сильно загрязнен выхлопными газами. Еще одной важной проблемой можно назвать постоянные пробки, которые отнимают у людей много времени и моральных сил.

Проблемы эти актуальны и для Орска, где в настоящее время зарегистрировано порядка 90 тыс. автомобилей. И с каждым годом их количество увеличивается примерно на 2 тысячи. Велика цифра автолюбителей и на нашем предприятии. В нынешнем году даже назрела необходимость оборудования новой стоянки для сотрудников Орского НПЗ. Мы решили узнать у заводчан, как они относятся к такой необычной акции и собираются ли ее поддержать.



Впервые всемирный День без автомобиля был проведен в 1973г. в Швейцарии, когда власти страны в связи с топливным кризисом призвали граждан отказаться от машин на четыре дня. Спонтанные отказы то в одной, то в другой стране Европы продолжались следующие два с половиной десятилетия. А уже в 2000 году Еврокомиссия призвала весь Евросоюз ежегодно проводить подобную акцию. Почти 10 лет назад к ней присоединилась и Россия.

Наталья Стародубкина, бухгалтер: – На мой взгляд, хорошая акция. Но если уже отказываться на день от собственного автомобиля, то нет смысла пользоваться и общественным транспортом – он также загрязняет атмосферу, но везет медленнее и с меньшим комфортом. Поэтому не вижу смысла принимать участие в акции в рабочий день, в выходной присоединилась бы с большим удовольствием.

Александр Кошелев, оператор системы видеонаблюдения в режимном отделе: – К акции отношусь даже очень положительно, хоть и являюсь активным пользователем авто. Обязательно в этом году к ней присоединюсь. Конечно, за один день мы не решим глобальных экологических проблем, но все же эта акция – большой плюс для окружающей среды. А для меня еще и прекрасная возможность проведения личного эксперимента – как сильно изменится моя жизнь в этот день без автомобиля и изменится ли вообще.

Алексей Гинкуль, электромонтер электроцеха: – Подобные акции охотно поддерживаю. И здесь, считаю, проблема не только в экологии, но и в здоровом образе жизни. Я и в обычные дни года автомобилю предпочитаю велосипед. Это связано с тем, что я очень люблю спорт, но времени на него у меня практически не остается. Поэтому и компенсирую его велопогулками.

Безусловно, принимать участие в акции или нет – личное дело каждого, однако есть ряд несложных правил, следовать которым может каждый водитель: как минимум тщательно регулировать двигатель своей машины (это может уменьшить вредные выбросы на 10%); глушить мотор при остановках; продумать, как можно избежать длительного прогрева двигателя в холодное время года (возможно, стоит приобрести тепловые аккумуляторы); отказаться от «поездок в ближайшую булочную» и других подобных коротких поездок.

Молодежная политика

СЕЛИГЕР – 2014

Этим летом на десятом Всероссийском молодежном форуме «Селигер-2014» проводился «Гражданский форум». Специалисты Орского НПЗ в составе областного комитета по делам молодежи представляли Оренбуржье на смене «Работающая молодежь».

Анастасия Полякова

В течение недели активисты смогли пообщаться с политиками, бизнесменами, руководителями предприятий, журналистами, педагогами, представителями духовенства, писателями. Участники форума поделились своими впечатлениями о поездке.

Очень значимым событием стала встреча с зам. председателя Федерации Независимых Профсоюзов Г. Келех-

специалиста, второй - «Сильная компания» - показывал вклад сотрудника в свое предприятие, и третий блок - «Сильная Россия» - рассказывал, как работники промышленности влияют на развитие государства.

Распорядок дня на форуме очень строгий, - делится впечатлениями оператор цеха ВиК Елена Хорсова. - Но мы старались успевать везде. Много общались с другими участниками, делились опытом. У каждой проф-

чества и культуры, который непременно заканчивался выступлениями конных наездников и огромным хором.

Одним из ярких мероприятий стал массовый флешмоб «Живой флаг», - делится С.Поляков. - За несколько минут на главной площадке «Селигера» участники выстроились в контур России, каждый держал в руке воздушный шар одного из цветов российского триколора. Стоя спина к спине, все участники смогли прочувствовать всю необъятность нашей страны и еще раз осознали, что от любого из нас зависит очень многое. А вечером на общем собрании мы всем лагерем пели национальный гимн.

Особой гордостью стал тот факт, что именно наши ребята были выбраны часовыми на «Вахте памяти жертвам ВОВ» форума, - рассказывает Е. Хорсова.

Большое внимание на «Селигере» уделялось пропаганде спорта и здорового образа жизни.

Каждое утро с нами проводили зарядки, - вспоминает А.Ковальчук. - Это была не рядовая разминка, а целое представление. Инструкторами становились мастера спорта, олимпийские чемпионы и даже отряд ВДВ.

Благодаря финансовой поддержке ОАО «Орскнефтеоргсинтез» молодые специалисты получили возможность посетить мероприятие всероссийского масштаба, на котором учились управлять трудовым коллективом и молодежным объединением предприятия. Узнали, какие программы поддержки трудовой молодежи действуют на федеральном уровне, а также смогли принять участие в разработке региональных программ.

организации есть свои особенности работы с молодежью. Нас учили организовывать мероприятия: от корпоратива до масштабного митинга, объясняли, как составить план, провести действие законно, продуктивно, безопасно и весело.

По словам активистов, форум «Селигер-2014» был направлен на патриотическое воспитание молодежи. Большую роль в этом сыграли участники смены «Казачья молодежь».

Казачи - это особые люди, - говорит оператор паровой котельной В.Гревцев. - Это живая русская история в лицах и поступках, пример веры и верности, чести и мужества. Нам удалось побывать на казачьей свадьбе, а каждый вечер они устраивали фестиваль твор-



С.Поляков, Е.Хорсова, В.Гревцев, А.Ковальчук

соевой, - рассказывает электромонтер Степан Поляков. - На встрече были затронуты проблемы и перспективы развития профсоюзного движения, поговорили об имидже молодого лидера и об осознанном профсоюзном членстве. Молодежный совет предложил выдвинуть от «Работающей молодежи» законопроект о статусе молодого специалиста. Этот проект определяет положение работника и предусматривает поддержку молодежи и работодателей, заключивших трудовые договоры с молодыми специалистами.

Образовательная программа состояла из трёх блоков, - добавляет оператор 10 цеха Андрей Ковальчук. - Первый блок - «Сильная личность» - раскрывал общие характеристики молодого

Фотоэлементы



Генеральный директор В.В. Пилюгин вручает корпоративную награду А.Ю.Артеменко, машинисту компрессорных установок цеха ПГВС в преддверии профессионального праздника



Глава Орска В.А.Франц вручает свидетельство о занесении ОАО «Орскнефтеоргсинтез» на городскую Доску Почета И.Б.Масловой, С.И.Бондаренко



Чемпион России по велотриалу Максим Тиссен проводит мастер-класс во время празднования Дня нефтяника в ДОЛ «Спутник»



Сотрудники Орского НПЗ А.Никонова, Е.Наумова, Т.Кашук с детьми на праздновании Дня нефтяника в ДОЛ «Спутник»

Учредитель и издатель:
ОАО «Орскнефтеоргсинтез»
462407 г. Орск, ул. Гончарова, 1А

Главный редактор: Ирина Мельник.

Подготовка материалов: Оксана Лебедева, Олеся Дудник, Ирина Юматова, Надежда Енина, Анастасия Полякова, Екатерина Аркуша.

Компьютерная верстка: Анна Никонова.

Адрес редакции:
462407, г. Орск,
ул. Гончарова, д. 1А, кабинет 207
тел.: (3537) 34-23-54, 34-23-80
E-mail: gazeta@ornpz.ru

Газета зарегистрирована в Управлении Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных и массовых коммуникаций по Оренбургской области. Регистрационный номер: ПИ № ТУ56-00489 от 06 сентября 2013 г. Выходит один раз в месяц. Тираж 3200. Цена свободная. Возрастной ценз: 6+. Отпечатано в ООО «ОблПресс», Оренбургская обл., г. Орск, ул. Жуковского, 15. Тел.: 42-16-13