

**Стаж в УТТ -
137 лет**
стр. 5

**Машина
«от-кутюр»**
стр. 8-9

**Один взгляд
назад**
стр. 12

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

След в истории



➤ Скальник с рудника «Заполярный» идет на строительство дамбы на хвостохранилище «Лебяжье».

Норильск – новая точка на карте деятельности компании «Спецнефтетранс». В октябре минувшего года мы приступили к работам на севере Красноярского края. О том, что сделано за этот год – в репортаже с объектов работ норильского управления ООО «Дорожно-транспортной компании Ямал».

■ Мокулай. Начало

– А могли бы оставить след в истории...

На это предложение начальник норильского управления ООО «ДТК Ямал» С.П. Комлев, дорожник с более чем двадцатилетним стажем, улыбается, но продолжает бутылкой с водой затирать случайный отпечаток своего ботинка на свежесалитой плите основания оголовка водопропускной трубы.

– Не могли бы, – не отрываясь от дела, отвечает Сергей Петрович, – у нас заказчик требовательный, потом бы пришлось выковыривать этот след из истории.

Гофротруба полтора метра в диаметре «прописана» по адресу: ПК 7+00 на АД2 (автодорога №2, – ред.), что ведет на Мокулаевское месторождение известняка. И Комлев в прямом смысле соб-

ственноручно завершает работы на этом пикете.

– Объект к сдаче почти готов, – говорит Н.В. Явнов, это его ДРСУ-1 построило дорогу. – Произведена выемка и замещение неустойчивых грунтов, отсыпаны первые слои дорожной одежды, завершаем монтаж водопропускников.

Очередной, четвертый по счету, договор по Мокулаю исполнен, и дорога на время перестала быть муравейником. Днем на бетонировании и затирке заняты восемь человек. В ночь выходят трое, – устанавливают опалубку, армокаркас, ведут щебенение оголовков, – готовят фронт работ дневной смене.

В начале ноября «ДТК Ямал» примет участие в новом конкурсе по месторождению – на завершающие объемы строительных работ. Это 1,5 млн кубов отсыпки и 380 тыс. ошебенения, плюс благоустройство до сентября 2022-го. Пожелаем коллегам победы.

Год назад Мокулай, известняк с которого идет на производство цемента для закладки выработок в шахтах, стал пилотом для «Спецнефтетранса» на объектах «Норникеля». Построенные здесь за год дороги – вот это след в истории развития Норильского промышленного района.

➤➤➤ Продолжение на стр. 6

РАЗВИТИЕ

Новые горизонты УТТ

Чернушинское УТТ наращивает объемы работ. Ключевую роль в этом играет долгосрочное соглашение о сотрудничестве, подписанное между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс» в октябре 2020 года.

Сегодня структурные подразделения УТТ работают на территории 10 муниципальных образований Прикамья, там, где «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ» ведет добычу. В 2022 году география работ будет значительно расширена.

Недавно автотранспортники вместе с основным заказчиком приступили к реализации проекта по оказанию транспортных услуг на объектах центральных инженерно-технологических служб (ЦИТС) «Оса» и «Полазна». Таким образом, с января УТТ будет обеспечивать пассажирские перевозки и работу оперативного транспорта на всех объектах нефтедобычи «ЛУКОЙЛ-Пермь» в Прикамье.

Требование нефтяников – на линию должен выйти только новый транспорт, лимит субподрядной техники – не более 10%. В связи с этим предприятие оперативно приступило к реализации дополнительной инвестпрограммы, самой масштабной за последние годы.

– Предусмотрено приобрести 165 автобусов, вахтовок, легковых и грузопассажирских автомобилей на сумму 416 млн рублей, – отмечает А.Л. Симанов, директор «Чернушинского УТТ», – на 15 октября 101 транспортное средство уже находится в поставке.

– Ситуация по закупу АТС складывается непростая, – признается М.В. Волков, начальник УАТО АО «Спецнефтетранс». – Отложенный спрос на технику и удорожание материалов и комплектующих привели к резкому росту цен на транспорт. Плюс повышенная активность министерств и ведомств по исполнению госзаказа и федеральных программ по транспорту. В этой ситуации оставшиеся машины автопроизводители стремят-



ся продавать частным лицам, накручивая цены еще и на дополнительных опциях и оборудовании. Сегодня практически каждую единицу техники по инвестпрограммам приходится вырывать с боем.

Несмотря на все сложности, в «Чернушинском УТТ» уверены, что не подведут нефтяников.

– Мы хорошо понимаем всю меру ответственности, – говорит Александр Леонидович. – Параллельно с закупом АТС идет работа по комплектованию персоналом, согласовываем с заказчиком места базирования техники.

С ПРАЗДНИКОМ!

Уважаемые коллеги!

Примите самые теплые поздравления с Днем работников дорожного хозяйства и Днем работника автомобильного и пассажирского транспорта!

Профессиональные праздники – хорошая возможность выразить благодарность водителям и механизаторам, инженерам, мастерам и дорожным рабочим, работникам авторемонтных обществ, – всем, кто на своем месте обеспечивает выполнение компанией «Спецнефтетранс» производственных программ по транспорту и строительству дорожной инфраструктуры. От надежной и слаженной работы, опыта и личной ответственности каждого из вас во многом зависит бесперебойная работа наших заказчиков, ведущих добычу и переработку полезных ископаемых, – нефти, газа, цветных металлов.

Львиную долю услуг автомобильным и технологическим транспортом «Спецнефтетранс» оказывает на объектах ПАО «Лукойл», с которым нас связывают долгие годы совместной работы и крепкие традиции. Во многом это заслуга наших уважаемых ветеранов, посвятивших нефтяному транспорту многие годы своей жизни. Долгосрочное соглашение о сотрудничестве между нашими компаниями, заключенное год назад, позволяет с уверенностью смотреть в будущее, строить планы и добиваться их воплощения.

Сегодня наши дорожные строители не только в полном объеме обеспечивают отсыпку буровых и внутрипромысловых дорог, но и успешно наращивают фронт работ в новом перспективном регионе деятельности – Красноярском крае, на производственных объектах компании «Норникель».

Значительную часть своей работы компания «Спецнефтетранс» ведет на Крайнем Севере. Многим нашим коллегам приходится подолгу работать в суровых условиях, вдали от родного дома. Но, несмотря на все трудности, наши вахтовики успешно выполняют поставленные задачи на нефтепромыслах и рудниках, ведут строительство и содержание дорог и автотранспорта.

Для повышения производительности и улучшения условий труда работников компания запланировала приобрести в 2021 году около 600 единиц современной новой техники. Большая часть этих машин уже вышла на линию, остальные придут на объекты заказчика до конца года и в начале следующего.

Уважаемые работники и ветераны, желаем каждому из вас крепкого здоровья и движения только вперед, ровных дорог и безаварийной работы. Благополучия и всего наилучшего вам и вашим близким!

А.А. БАРКОВ,
председатель
совета директоров
АО «Спецнефтетранс»

Р.Ф. ГАБДУЛЛИН,
генеральный директор
АО «Спецнефтетранс»

А.Г. КАРЫМОВ,
председатель
ОППО «Спецнефтетранс»

НАГРАДЫ

Спасибо
за труд!

За достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу в честь профессиональных праздников – Дня работников дорожного хозяйства и Дня работника автомобильного и пассажирского транспорта – к отраслевым и корпоративным наградам были представлены лучшие специалисты компании «Спецнефтетранс».

От всей души поздравляем коллег с заслуженными наградами!

БЛАГОДАРНОСТЬ МИНИСТРА
ТРАНСПОРТА РФ

- **АДАМОВ Виса Умалтович**, водитель автомобиля ООО «Покачевское УТТ».
- **АХМЕТОВ Ринад Ахметович**, машинист бульдозера ООО «Дорстройсервис».
- **БАЛОЕВ Исса Наурдинович**, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромышленного оборудования ООО «Лангепасское УТТ».
- **БАРАШКОВ Юрий Валерьевич**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Авто-ремонтное предприятие».
- **БУРДАКОВ Геннадий Александрович**, начальник ПТО ООО «Автодормашсервис».
- **ЕРЕДАВКИН Юрий Владимирович**, водитель автомобиля ООО «Дорстройсервис».
- **КОСТАРЕВ Андрей Викторович**, главный механик ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **КРЮКОВ Вячеслав Валентинович**, машинист ППДУ ЗАО «Нижневожское УТТ».
- **КУНЕВ Андрей Леонидович**, начальник автоколонны ЗАО «Нижневожское УТТ».
- **ЛЕЙБЕНКО Анатолий Федорович**, машинист автовышки и АГП ЗАО «Нижневожское УТТ».
- **ЛОБАЧЕВ Владимир Викторович**, механик ООО «Чернушинское УТТ».
- **МАРТЫНЕНКО Александр Дмитриевич**, водитель автомобиля ООО «Дорстройсервис».
- **МАХАТОВ Михаил Камилович**, дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис».
- **МОГЫЛДЯ Анатолий Васильевич**, водитель автомобиля ООО «Покачевское УТТ».
- **НАУМОВ Сергей Васильевич**, водитель автомобиля ООО «Урайское УТТ».
- **НИКОЛАЕВА Резеда Миргасовна**, специалист по ОТ и ПБ ООО «Лангепасское УТТ».
- **ПЕТРОВ Юрий Иванович**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **ПОБИЖАН Григорий Петрович**, машинист ППДУ ООО «Урайское УТТ».
- **ПОДЮКОВА Светлана Владимировна**, диспетчер ООО «Чернушинское УТТ».
- **ПРОШУНИНА Наталья Борисовна**, заместитель начальника управления по персоналу и общим вопросам АО «Спецнефтетранс».
- **РУБЦОВ Николай Иванович**, водитель вездехода ООО «Покачевское УТТ».
- **СОБОЛЕВ Николай Анатольевич**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».

ПРОИЗВОДСТВО

Растем по всем направлениям

Промежуточные итоги работы компании в 2021 году радуют

С какими производственными результатами коллектив «Спецнефтетранса» встречает профессиональные праздники? Как на это повлияло подписанное год назад Соглашение о сотрудничестве с «ЛУКОЙЛом»? Каковы итоги первого года работы компании в Норильске? На эти и другие вопросы редакции ответил заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству А.А. Самсонов:



— Программа по автотранспортным услугам за 8 месяцев компанией выполнена на 104%. Среди лидеров – «Усинское ТТУ», которое на 116 % выполнило план по машино-часам и по доходам. Прежде всего, это связано с тем, что «ЛУКОЙЛ-Коми» возвращает в оборот низкодебитные месторождения. Сейчас для «УТТУ» рассматривается дополнительная инвестпрограмма по нефтепромысловому и пассажирскому транспорту. «Пермское транспортное предприятие» выполнило производственную программу на 106%, по перевозке СНП – на 105%, план по доходам – на 104%. Благодаря дополнительным объемам от основного заказчика неплохо идет «Лангепасское УТТ». План по доходам выполнен на 104%. «Нижневожское УТТ» можно отметить в плане перевозки НСЖ.

— Алексей Алексеевич, каковы результаты работы дорожников?

— По этому сегменту деятельности план за этот же период выполнен на 161%, – во многом благодаря дополнительным заказам, полученным «ДТК Ямал» в Норильске. Без их учета выполнение составило 110%.

Восстанавливают темпы общества, которые наиболее пострадали в прошлом году из-за сокращения объемов, связанного с соглашением ОПЕК+ и пандемией. «Дорос» выполнил план за 8 месяцев на 124%, а по сравнению с августом прошлого года объемы выросли в полтора раза. «Транс-Строй» отработал к плану на 149%. А по сравнению с аналогичным периодом 2020 года объемы выросли почти вдвое.

После того, как экономическое положение «Дороса» стабилизируется, обществу предстоит решать задачи по расширению деятельности и географии работ. Задача «Транс-Строя» – завершить работу по формированию управленческой команды.

— В текущем году работа с основным заказчиком – ПАО «ЛУКОЙЛ» – идет в рамках соглашения о сотрудничестве, заключенного в октябре 2020 года.

— Соглашением был зафиксирован контур работ в объемах «доковидного» 2019 года. Главное, что мы получили благодаря подписанию этого документа, – уверенность в завтрашнем дне,

возможность планировать на долгосрочный период свою работу, закуп техники, индексировать зарплату, тарифы.

— На ежегодном совещании руководителей внимание было акцентировано на обязательном выполнении таких условий соглашения, как объемы производственных программ, ценообразование и сроки оплаты. Как идет работа в этом направлении?

— Сегодня вместе с коллегами из «ЛУКОЙЛа» мы ведем мониторинг соглашения не только на предмет исполнения объемов работ, но и продолжительности машино-смены, которая не может составлять менее 8 часов. Это как раз то минимальное время, которое позволяет формировать достаточные источники доходов для обновления парка. За последние 5 лет цены на АТС выросли на 40-100%, затраты на топливо и запчасти практически удвоились. Поэтому руководителям дочерних обществ необходимо активнее работать с заказчиками по тарифам, по увеличению выработки и эффективности использования парка. Действующее соглашение такую возможность дает.

— Какие еще направления работы являются наиболее значимыми?

— Острая проблема – нехватка линейного персонала: водителей, механизаторов, ремонтных рабочих. Из-за отсутствия водительского состава на начало сентября в обществах простояло 224 единицы техники. Как следствие, часть производственной программы была отдана на субподряд.

В некоторой мере дефицит рабочих рук объясняется сезонным фактором: летом люди не стремятся работать вахтами, предпочитают заниматься огородами, дачами, стройками. Свою роль сыграла и пандемия. Для решения этой проблемы уже переформатирован подход по вахтовикам. Если раньше размер северного районного коэффициента зависел от стажа работы в обществе, то теперь он начисляется в полном объеме с первого же года. Также по ряду обществ увеличен размер суточной надбавки за вахтовый метод работы. Расширен перечень базовых городов для компенсации стоимости проезда вахтовым работникам.

Другое направление – повышение эффективности работы по подбору, мотивации и стимулированию персонала. Здесь результат во многом зависит от взаимодействия с управлением по персоналу, руководителями обществ, отделами кадров на местах.

— Весной была анонсирована модернизация Корпоративной информационной системы. Что уже сделано в этом направлении?

— Определены иерархия и структура будущей системы. Это будет единая база данных по ком-



→ ЗАО «Транс-Строй»: последние указания и через минуту водители самосвалов уйдут на линию.

пании, благодаря чему у руководителей, инженеров, водителей, специалистов появится возможность через личный кабинет иметь быстрый доступ к необходимой информации. Оперативность получения данных о результатах работы должна быть максимальной.

Второй момент – повышение верификации данных в системе. Благодаря дальнейшему внедрению проекта по автоматизированному закрытию путевых листов, в КИС будут попадать только объективные данные по топливу, пробегу, машино-часам. Это позволит на выходе получать точные данные о затратах, себестоимости услуг и работ, оперативно принимать верные управленческие решения.

— Выше Вы коснулись значительного роста объемов работы «ДТК Ямал» в Норильске, расскажите об этом подробнее.

— В сентябре 2020 года «Спецнефтетранс» приступил к работам в Норильском регионе, который компания рассматривает как долговременную точку роста. Несмотря на непростые природно-климатические условия, географическую удаленность, компания успешно решает поставленные задачи. Видя отношение к делу и качество работ, заказчик предлагает все новые и новые объемы.

В июле «ДТК Ямал» приступила к работам на руднике «Заполярный» по трехлетнему контракту стоимостью более 5 млрд рублей. Сегодня общество активно наращивает фронт работ, развивается в части персонала, техники и новых компетенций, ведет строительство производственной базы и общежитий. В рамках проекта по автоматизированному закрытию путевых листов в Норильске завершается оснащение парка ТС соответствующим оборудованием. Поскольку предприятие ведет работы в условиях горнорудного производства в круглосуточном режиме, необходимо видеть эффективность применения тех или иных машин, иметь возможность анализировать производительность, затраты, стоимость работ и услуг.

— Как идет реализация инвестпрограммы компании?

— Инвестпрограмма компании на текущий год, с учетом строительства базы в Норильске и нового завода «Капри», была утверждена в объеме 3 млрд рублей. Из них 1,65 млрд было направлено на приобретение 275 единиц техники. В апреле программу утвердили, в сентябре мы ее реализовали

на 70%. В условиях отложенного в пандемийный период спроса, дефицита АТС и роста цен на рынке нам удастся это сделать быстро и эффективно. Для понимания, некоторые модели «КамАЗ» с апреля выросли в цене на миллион.

Также можно отметить, что в компании проходит согласование дополнительной инвестпрограммы на 2021 год, направленной на реализацию новых проектов, а также на замещение субподряда и обновление парка на особо значимых направлениях работы.

— На каком этапе сегодня находятся работы по строительству нового завода «Капри»?

— Все идет по плану. В основном здании подходят к концу работы по инженерным сетям, завершены отделка АБК и благоустройство территории. Осуществлена приемка кранового оборудования. В сентябре было поставлено оборудование для покрасочного производства. Планируем, что скоро сможем производить окраску техники уже на новой площадке завода. В этом году будет отгружен раскройный комплекс: установка лазерной резки, вальцовочный станок со столом, листогибочные прессы. Поставка комплекса роботизированной сварки запланирована на март, но мы пытаемся ускорить процесс. Производительность нового завода, запуск которого запланирован в середине следующего года, будет выше в два-три раза.

Параллельно со строительством завод продолжает выпуск продукции, и в сентябре приступил к формированию портфеля заказов на 2022 год.

Из новой продукции я бы отметил машину, представленную на выставке «COMTRANS 2021» в сентябре в Москве. Это авто-сцепка – цистерна на шасси «КамАЗ 5490» и бочка на двухосном прицепе общим объемом 31 куб, оснащена насосом, счетчиком, топливораздаточным барабаном с пистолетом. Машина может работать и как топливозаправочный комплекс. Наши конструкторы разработали эту схему и дизайн. Российских аналогов нет.

Результаты общих усилий компании и отдельных обществ позволяют рассчитывать, что результаты работы превысят показатели 2020 года и создадут надежную основу для развития компании в дальнейшем.

Интервью вел
Олег ОПУТИН

ЭКОНОМИКА

О финансово-экономических показателях, инвестициях, будущем системы управления бизнес-процессами рассказал заместитель генерального директора АО «Спецнефте-транс» по экономике **С.А. Александров:**



■ Доходы по плану

— В целом по доходам мы идем на уровне плана. Большую роль в стабилизации этой части бюджета играет соглашение о сотрудничестве с основным заказчиком. «ЛУКОЙЛ», как всегда, демонстрирует безупречное отношение к подписанным документам. Тарифы были проиндексированы, объемы работ выросли и приближаются к уровню 2019 года.

Из крупных разовых поступлений отмечу полученную субсидию по государственной программе льготного кредитования «ФОТ 2.0», направленной на поддержку отраслей, наиболее пострадавших от COVID-19.

Напомню, что в минувшем году в период локдауна девять обществ компании — «АТП-СНТ», «ДТК Ямал», «Когалымское УТТ», «Лангепасское УТТ», «Нижневожское УТТ», «Покачевское УТТ», «ППП», «Урайское УТТ», «Чернушинское УТТ» — приняли участие по этой программе на 571 млн рублей. Средства были направлены на компенсацию затрат, связанных с пандемией. Как мы и планировали, все общества выполнили главное условие программы — сохранение на 1 апреля не менее 90% персонала по сравнению с июнем прошлого года. Хотя, скажем честно, не всем это было сделать просто.

В сложный период программа помогла нам в работе по сохранению и отдельных рабочих мест, и деятельных трудовых коллективов. Отмечу, что и после окончания действия «ФОТ 2.0» в компании никаких массовых сокращений не проводилось.

Перед нами – большие задачи



➤ Закрытие путевых листов в автоматическом режиме освободит водителей и диспетчеров от рутинной работы.

Если говорить о финансовых результатах отдельных обществ, то следует отметить «ДТК Ямал». Производственная программа предприятия за сентябрь составила порядка 400 млн рублей. Во многом это связано с тем, что недавно предприятие вышло на новый крупный объект работ — «Рудник Заполярный». Стадия входа в проект и адаптации, как вы понимаете, обычно самая сложная и затратная. Поэтомуждемся окончания года, чтобы получить возможность оценить не только доходы, но и рентабельность.

■ Инвестиции – основа движения

Если говорить об инвестпрограмме, то в этом году по сравнению с несколькими предыдущими годами её утвердили в большей сумме — 3,038 млрд рублей. Связано это, прежде всего, с подписанием долгосрочного соглашения о сотрудничестве с «ЛУКОЙЛом», — ушла та неопределенность, которая сдерживала ряд инвестиционных начинаний. Значительный объем средств направлен на укрепление позиций в Норильском регионе.

С другой стороны, мы все уже привыкаем жить в условиях пандемии. Есть отложенный спрос, есть новые проекты, которые необходимо реализовывать.

Из наиболее значимых следует отметить инвестпрограммы

«ДТК Ямал»: техника и строительство базы в Норильске, новый завод «Капри», закупка техники для «Чернушинского УТТ» для выхода на новые объемы.

В сентябре было принято решение об увеличении инвестиционной программы на сумму около 1 млрд рублей для реализации планов по развитию Группы.

Опыт этого года еще раз подтверждает: когда обе стороны принимают заинтересованное участие в формировании и обновлении парка и тарифов, инвестирование в технику является хорошим залогом для стратегического позиционирования и сотрудничества.

■ Новая КИС

В этом году запущен процесс по модернизации Корпоративной информационной системы. Мы видим, что сейчас программы и приложения для компьютера или смартфона регулярно обновляются, появляются новые. А мы пользуемся системой, которой уже более двух десятков лет. Да, она обновляется производителем, но идеологически она уже устарела. Базис, на котором она строилась, вскоре не будет поддерживаться разработчиком. В действующей КИС уже архаично сложно связывать между собой производственные и экономические показатели; недоступен ряд настроек в процессах, требуется более простой и интуитивно понятный интерфейс.

Чтобы учесть и реализовать в новой системе все необходимые для пользователей потребности и функции, и была создана рабочая группа, в которую вошли представители дочерних обществ. И мы не ошиблись, — коллеги глубоко проработали требования к новой системе. Каждый участник группы проявил инициативу, мы получили множество предложений, вошедших в итоговый документ.

На сегодня определены функциональные требования и архитектура будущей системы. Это будет единая база данных по компании на основе облачных технологий, благодаря чему у руководителей, инженеров, водителей, специалистов появится возможность через личный кабинет иметь быстрый доступ к необходимой информации. Оперативность получения данных о результатах работы должна быть максимальной.

Второй момент — повышение уровня верификации данных в системе. Благодаря дальнейшему внедрению проекта по автоматическому закрытию путевых листов, в КИС будут попадать только объективные данные по топливу, пробегу, машино-часам. Это позволит на выходе получать точные данные о затратах, себестоимости услуг и работ, оперативно принимать верные управленческие решения.

Параллельно будет продолжена работа по созданию централизованных справочников по ТС. Это позволит учитывать и сравнивать эффективность использования техники в различных обществах и регионах. С точки зрения управленческого учета, в перспективе это откроет новые возможности.

Также для более объективной оценки инвестпроектов необходимо переложить имеющийся алгоритм на машинный «язык». Сейчас оценка во многом опирается на субъективный профессиональный опыт и интуицию коллег. А математический аппарат позволит организовать систему оценки рисков при планировании и, при необходимости, уже в процессе эксплуатации оперативно оценивать результативность проектов.

Все это позволит решить задачу по ускоренному закрытию периодов, которая предполагает собирать финансовый результат за период с достоверностью 98%.

Предстоит большая работа, которая требует времени и серьезно интеллектуального ресурса.

НАГРАДЫ

- **СПИГЛАЗОВ Владимир Алексеевич**, водитель автомобиля ООО «Урайское УТТ».
- **ТЮТЕНЬКОВ Анатолий Александрович**, слесарь-ремонтник ООО «Нефтордстрой».
- **ШАБАНОВА Светлана Константиновна**, ведущий инженер по организации и нормированию труда ООО «Когалымское УТТ».

ПОЧЕТНАЯ ГРАМОТА АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

- **БОГДАНЕНОК Анатолий Иванович**, водитель автомобиля ООО «Дорстройсервис».
- **ВОРОБЬЕВ Сергей Михайлович**, начальник автоколонны ООО «Усинское ТТУ».
- **КИЯМОВ Ралиф Асхатович**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **КОЗЕР Валерий Васильевич**, машинист экскаватора ООО «Когалымское УТТ».
- **ЛЕКОМЦЕВ Валерий Геннадьевич**, водитель автомобиля ЗАО «Транс-Строй».
- **ЛУЗИН Иван Данилович**, водитель автомобиля ООО «Чернушинское УТТ».
- **НИКАНДРОВ Алексей Юрьевич**, механик ООО «Покачевское УТТ».
- **ПАНТЕЛЕЕВА Любовь Геннадьевна**, ведущий бухгалтер ЗАО «Нижневожское УТТ».
- **ПРУДНИКОВА Елена Николаевна**, главный бухгалтер ООО «Усинское ТТУ».
- **ПУГАЧ Иван Иванович**, водитель автомобиля ООО «Лангепасское УТТ».
- **САДИЛОВ Анатолий Александрович**, водитель автомобиля ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **СЕМЕНЮК Сергей Иванович**, заместитель главного инженера по производству ООО «Дорстройсервис».
- **ФИРУЛЕВА Ольга Александровна**, инженер ООО «Урайское УТТ».
- **ЧУДИНОВ Сергей Алексеевич**, ведущий инженер по организации и нормированию труда ООО «Дорос».
- **ШАРАФУТДИНОВ Ильмир Шайбакович**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **ШЕВЯКОВА Галина Сергеевна**, инженер-программист ООО «АТП-Спецнефетранс».
- **ЮМАТОВ Юрий Владимирович**, главный механик ЗАО «Нижневожское УТТ».

БЛАГОДАРНОСТЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

- **АРЖАННИКОВ Евгений Егорович**, директор ООО «Когалымское УТТ».
- **БАКУЛИН Андрей Юрьевич**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Ремспецтранс-2».
- **БОБРОВНИЧИЙ Николай Алексеевич**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Автодомашсервис».
- **ВАСИЛЬЕВ Сергей Александрович**, директор ООО «Пермское ремонтное предприятие».
- **ВЕЙСГЕЙМ Светлана Анатольевна**, ведущий инженер АО «Спецнефетранс».
- **ГАЛКИН Владимир Анатольевич**, асфальтобетонщик ООО «Дорос».
- **ГРИБАНОВ Владимир Анатольевич**, главный инженер ООО «Дорстройсервис».

IT-ТЕХНОЛОГИИ

Информация станет доступнее



9 сентября в АО «Спецнефетранс» прошло совещание, во многом определившее будущее Корпоративной информационной системы компании.

— На совещании были подведены итоги работы, связанной с разработкой функциональных требований к новой системе, — рассказал директор Информационно-технологического центра компании **Рус. Ф. Габдуллин**. — Представлен документ, подготовленный рабочей группой, в котором укрупненно описаны функции, которые должны быть

автоматизированы, определены дальнейшие шаги по проектированию новой КИС.

При разработке в начале двухтысячных существующей системы упор был сделан на получение как можно большего объема информации. Это дало возможность получать данные по каждому АТС, объекту работ или заказу на ремонт, анализировать их практически в любом разрезе. Сегодня, благодаря развитию Интернета, способам передачи и хранения информации актуализируется вопрос: насколько быстро данные могут быть получены и интерпретированы. Для принятия управленческих решений счет порой идет даже не на часы, а на минуты.

Поэтому оперативность получения информации в любой точ-

ке мира — основная задача, которую должна решать новая КИС. Для достижения этого планируется объединение информационных баз всех дочерних обществ в единое информационное пространство. Появится возможность работать с этой базой данных как на компьютере, так и на мобильных устройствах, будь то смартфон или планшет. Причем, возможность будет предоставлена как руководству, так и всем сотрудникам, и даже заказчикам с использованием так называемых «личных кабинетов».

Поскольку новая КИС будет представлять собой единое информационное пространство, важным моментом является процесс стандартизации ведения единой справочной информации. Для этого сейчас определяется

перечень такой информации с выработкой предложений по порядку их стандартизации и дальнейшей поддержки в актуальном состоянии.

Поскольку основными пользователями новой КИС, как и сейчас, будут дочерние общества, с самого начала мы для ее проектирования привлекаем их представителей.

Если кто-то захочет поделиться своими идеями и предложениями в области развития новой системы, мы открыты к диалогу и готовы обсудить, — сказал в заключение директор ИТЦ.

Наряду с новой КИС на совещании были рассмотрены вопросы, затрагивающие существующую систему. Прежде всего, это связано с вводом в действие с 2022 года новых федеральных стандартов по бухгалтерскому учету. Эти требования должны быть реализованы головной компанией и дочерними обществами в текущих учетных программах.

НАГРАДЫ

БЛАГОДАРНОСТЬ
АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

- **ДАМЕНЦЕВ Александр Леонидович**, начальник административно-хозяйственной службы ООО «АТП-Спецнефтетранс».
- **ДОДОНЧУК Сергей Васильевич**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **ЕРМИЛОВ Артем Сергеевич**, механик ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ИЛЬЯСОВ Рафис Ильдусович**, водитель автомобиля ООО «Усинское ТТУ».
- **КАРАЙДАЛЫ Иван Данилович**, начальник цеха ООО «Покачевское УТТ».
- **КАРЛЫШЕВА Елена Николаевна**, старший оператор ЭВМ ООО «Чернушинское УТТ».
- **КАРЮК Андрей Иванович**, машинист автогрейдера ООО «Дорстройсервис».
- **КВАСОВ Игорь Владимирович**, заместитель директора по эксплуатации ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **КЕМСТАЧ Галина Николаевна**, старший диспетчер ООО «Усинское ТТУ».
- **КИТОВ Михаил Геннадьевич**, водитель автомобиля ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ЛАБУТИН Михаил Витальевич**, дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис».
- **ЛЕБЕДИХИН Петр Юрьевич**, машинист автокрана ООО «Лангепасское УТТ».
- **ЛОБАНОВ Николай Викторович**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Авторемонтное предприятие».
- **МАГОМЕДОВ Кахриман Зияутдинович**, машинист ППДУ ООО «Покачевское УТТ».
- **МАСЛЕХА Виталий Николаевич**, машинист по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования ООО «Когалымское УТТ».
- **МЕРЗЛИКИН Антон Александрович**, начальник отдела эксплуатации ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **МОЛЧАНОВ Евгений Алексеевич**, начальник сервисного центра ООО «Ремдормаш».
- **МЫШЬЯКОВ Алексей Геннадьевич**, водитель вездехода ООО «Урайское УТТ».
- **ПАНАСЮК Алексей Анатольевич**, руководитель геодезической группы ЗАО «Транс-Строй».
- **РЫБАКОВ Анатолий Алексеевич**, машинист ППДУ ООО «Когалымское УТТ».
- **САМОЙЛОВА Елена Юрьевна**, кладовщик ЗАО «Транс-Строй».
- **СПАНИНА Сергей Александрович**, водитель автомобиля ООО «Покачевское УТТ».
- **СТЕРХОВ Владимир Владимирович**, водитель погрузчика ООО «Чернушинское УТТ».
- **УГРЮМОВ Олег Владимирович**, водитель автомобиля ООО «Урайское УТТ».
- **ФИЛИМОНОВА Марина Валентиновна**, главный бухгалтер АО «Спецнефтетранс».
- **ЧЕРНЫШОВ Алексей Лукьянович**, машинист автогрейдера ООО «Нефтедорстрой».
- **ЧУНЕЕВ Геннадий Юрьевич**, водитель автомобиля ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **ШАНГАРЕЕВ Ринат Мазитович**, электрогазосварщик ООО «Дорожно-транспортная компания Ямал».
- **ШВЕЦОВ Алексей Алексеевич**, машинист укладчика асфальтобетона ООО «Нефтедорстрой».
- **ШЕПИЛОВ Игорь Александрович**, водитель автомобиля ООО «Усинское ТТУ».
- **ЯКУБОВИЧ Виктор Федорович**, водитель автомобиля ООО «Лангепасское УТТ».

ПРОЕКТ



➤ В ООО «Покачевское УТТ» уже практически весь парк техники готов к работе в системе автоматического закрытия путевых листов.

Обратный отсчет

На 1 ноября намечен запуск системы автоматического закрытия путевых листов во всех подразделениях «Покачевского УТТ» и в Норильском управлении «ДТК Ямал». Плановая дата не за горами, уже, можно сказать, включен обратный отсчет. Как обстоят дела на сегодняшний день?

В «Покачевском УТТ» внедрение системы АЗПЛ без участия водителя близится к логическому финалу. Система еще в прошлом году была внедрена в промышленной эксплуатации в подразделениях общества, расположенных на центральной базе в г. Покачи. «Даже частичное внедрение проекта позволяет вести более точный учет наработки техники, — отметил Ю.В. Швалев, директор ООО «Покачевское УТТ». — Это сразу дает возможность пресечь нецелевое использование подвижного состава, исключить нарушения скоростного режима, посещение запрещенных геозон; сокращает расходы топлива,

включая «верхнее» технологическое НПО и транспорт на ГБО, а также затраты на ТО и ремонт».

В связи с этим некоторые цифры. По итогам 8 месяцев программа по ремонту в нормо-часах выполнена на 95% к плану. Фактический удельный расход топлива по сравнению с аналогичным периодом прошлого года снижен на 2,5%. С учетом того, что производственная программа в машино-часах при этом выросла, — неплохое начало для проекта!

Всего в Покачах, Салехарде, на участке АТЦ «Ямал» на НГКП Пяяхинском месторождении было запланировано дооснастить мониторинговым оборудованием

368 единиц ТС. По факту к середине октября подготовлено уже более 95% техники. Оставшиеся АТС находятся в ремонте (на простое) и будут подготовлены к работе в системе АЗПЛ перед выходом на линию.

Завершена подготовка к промышленной эксплуатации техники, которая обслуживает Находкинский газовый промысел. Все 42 единицы АТС, запланированные к оснащению необходимым оборудованием, подготовлены к работе.

За тысячу километров по прямой от Салехарда — в Норильском управлении «ДТК Ямал» — также идет активное оснащение парка. Здесь уже подготовлено 129 единиц техники из 129 запланированных.

— По установке оборудования мы идем в графике, — рассказал Ю.В. Платов, начальник автоколонны НТУ. — Система даст возможность в режиме реального времени видеть, где находится

каждый автомобиль. Можно будет понимать, кто не задействован, кто сошел с линии, особенно это важно при низких температурах, когда нет связи, а при необходимости поможет оперативно перераспределить технику. Плюс контроль за расходом топлива и соблюдением скоростного режима, который на горнорудном производстве контролируется жестко.

И монтажники уверяют, что уложатся к назначенному сроку. Это в их интересах, прежде всего, — в Норильске уже упал снег, а скоро ударят настоящие морозы.

— В отличие, например, от Чернушки или Когалыма, где проект по АЗПЛ был реализован ранее, на Ямале и в Норильске мы столкнулись с рядом серьезных вызовов, — рассказал М.Ю. Никулин, заместитель директора ИТЦ АО «Спецнефтетранс». — Во-первых, это крайне тяжелые природно-климатические условия предъявляют более высокие требования к оборудованию, которое должно работать и при -50°C . Во-вторых, на темпы оснащения влияла сложная транспортная логистика из-за значительной удаленности объектов работ от «большой земли».

— Кроме этого, на некоторых объектах работ отсутствует стабильная сотовая связь, — подключился к разговору Д.Л. Рахманов, ведущий инженер-постановщик ИТЦ. — А нет связи — нет и данных в системе АЗПЛ. С целью обеспечить передачу данных о работе ТС, все устанавливаемые трекеры были объединены в единую информационную сеть на базе Wi-Fi. При выходе в зону покрытия сотовой связи хотя бы одного из блоков происходит автоматическая передача накопленных данных со всех АТС, объединенных сетью, за период, прошедший с момента последнего сеанса связи.

Командировки в «Покачевское УТТ» и Норильск, постоянное онлайн — взаимодействие с коллегами, отвечающими за внедрение проекта, дают основание полагать, что к 1 ноября в полной мере будет реализована не только программно-аппаратная часть системы, но и произведена квалифицированная подготовка персонала к работе с АЗПЛ. Выполнение этих условий позволит системе на Ямале и в Норильске работать эффективно, без сбоев.

ОФИЦИАЛЬНО

Новые назначения в компании «Спецнефтетранс»

■ С 1 октября на должность начальника управления автотранспортно-технологического обеспечения АО «Спецнефтетранс» назначен М.В. Волков.

Максим Владимирович Волков окончил с отличием Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет (МАДИ) по направлению «Сервис транспортных и технологических машин и оборудования (автомобильный транспорт)». В 2015 году был принят на работу в ООО «АТП-СНТ» инженером ПТО, принимал участие в создании программного модуля ТО и ТР и впервые применил его в работе со сторонней сервисной организацией. Позднее был назначен на должность начальника ПТО.

С 2017 года работал ведущим инженером, заместителем, исполняющим обязанности начальника УАТО АО «Спецнефтетранс». В 2020 году под его руководством была проведена работа по актуализации единого справочника АТС. Это позволило оценить эффективность эксплуатации каждой единицы техники по расходу топлива, стоимости владения и

оптимизировать затраты. В рамках подготовки долгосрочного соглашения о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс» принимал участие в расчете формулы образования тарифов по различным группам ТС.

Как заместитель начальника УАТО, М.В. Волков руководил проектом по переводу закупочной деятельности компаний на электронную торговую площадку «НЭП-Фабрикант». По итогам 2020 года на ЭТП было завершено 367 закупок, доля электронных торгов выросла до 72%, снижение цен по маслам, шинам, стройматериалам и другим группам товаров составило от 4 до 30%, что принесло компании значительный экономический эффект.

В 2020-2021 годах управлением под его руководством была успешно решена задача по организации срочной поставки техники на новые объекты работ в Норильском регионе.

■ С 4 октября на должность начальника управления экономики и финансов АО «Спецнефтетранс» назначен А.М. Смоляев.

Антон Михайлович Смоляев окончил магистратуру Дипломатической академии МИД России по направлению «Мировая экономика». В 2014 году был принят на работу в ООО «АТП-Спецнефтетранс» ведущим экономистом. В 2016-м был назначен заместителем начальника управления экономики и финансов компании. Работая на этой должности, принимал активное участие в разработке и реализации инвестиционных программ, доработке модуля 1С: Инвестиции, формировании тарифной политики компании.

При активном участии А.М. Смоляева было осуществлено развитие лизингового сегмента в финансово-экономической деятельности компании, что дает возможность получать дополнительный экономический эффект в инвестиционной деятельности в части налога на прибыль и возврата НДС. Кроме этого, централизованный закуп по-

зволяет получать более привлекательные цены от поставщиков АТС. Благодаря вхождению в государственные программы поддержки отечественных автопроизводителей по льготному лизингу колесных ТС и дорожно-строительных машин, компания ежегодно получает субсидии из бюджета. За последние годы эти выплаты превысили 300 млн рублей.

Сегодня перед управлением экономики и финансов стоят масштабные задачи, связанные с развитием Корпоративной информационной системы, финансово-экономической оценкой перспективных проектов и направлений работы, координацией и оптимизацией бюджетных процессов и подходов к оценке деятельности общества. Большое внимание уделяется реализации инвестпроектов, направленных на обновление подвижного состава с целью привлечения новых заказчиков и закрепления компании в перспективных регионах развития.

ЛЮДИ «СНТ»

Одна на всех судьба

Как переплелись история, жизнь и дорога одной семьи и предприятия



Жизнь династии Гладких связана с «Нижевожским УТТ». Трудовой стаж Антонины Ивановны на предприятии 37 лет, Александр Павлович отработал 23 года. Павел Юрьевич работает уже 13 лет. Продолжит ли его сын Роман, который заменил на этом фото деда – Юрия Павловича (стаж 25 лет), дело отца, бабушки, дяди и деда? А пока на четверых у Гладких – 98 лет работы в УТТ. Кто из трудовых династий дочерних обществ «Спецнефтетранса» предложит больше?

Нижевожское УТТ, которое сегодня работает от Саратова до Астрахани и Калмыкии, хранит традиции многих поколений транспортников и славится своими трудовыми династиями.

Одна из них – династия **Пиунов-Гладкие**. На пятерых членов этой семьи приходится 137 лет работы в одном предприятии.

Откуда столько? – удивятся некоторые, ведь «Нижевожское УТТ» в будущем году отметит только 15? Все просто. Полтора десятка лет – это с момента образования ЗАО «Нижевожское УТТ», а истории нефтяного автотранспорта Нижней Волги уже 70! В 1949-м в Жирновске добыли первую нефть, а в декабре 1951 года была образована транспортная контора треста «Сталинграднефть». За эти годы транспортники пережили не одну реорганизацию и смену названий, а история у них так и остается одна на всех.

Начало пути

В 1956 году на базе Жирновского участка АТК треста «Сталинграднефть» была создана Коробковская автотранспортная контора. Хотя, какая это контора, одно название! В открытой степи у глубокого оврага, продуваемый семью ветрами вагончик, – вот и все управление. Рядом с ним – три десятка грузовиков да десяток тракторов.

Ремзона здесь же, под открытым небом. Машины ремонтировали на колеске после смены: зимой – в пургу, весной и осенью, утопая по шиколотку в каше из грязи и мазута. Все понимали, с чем связаны трудности, и работали столько, сколько было нужно для дела. Главную задачу – своевременную доставку рабочих и грузов на буровые и скважины – никто не отменял.

В коллектив АТК Василий Пиунов влился сразу после армии. Прокладывал дороги, «планировал» на своем бульдозере будущие кусты, таскал с друзьями на звенящих от напряжения стальных тросах-оттяжках буровые. Одним словом, выполнял неспешную, но

нужную работу. За 40 с лишним лет работы на предприятии Василий Николаевич много чего повидал, – из кабины бульдозера заметишь то, чего на большой скорости глазом не ухватишь. Менялись названия предприятия, директора, генеральные секретари, общественный строй в стране, а он каждое утро выводил свой «Сталинец-80» на оперативный простор. Жизнь шла, как у всех: женился, обзавелся семьей, растил детей...

Машинист и машинистка

В начале восьмидесятых в Котово по распределению прибыла племянница Василия Николаевича, выучившаяся в Волгограде на телеграфистку. Жилья у Тони не было, и Пиуновы поселили ее у себя. Дома, как водится, не обходилось без разговоров о работе, бывало, что девушка, которая с грамматикой и цифрами была на «ты», помогала дяде заполнять путевые листы.

Так потихоньку к Антонине пришло понимание УТТ. Решение созрело в 1984-м, и она устроилась на предприятие машинисткой. Машинист бульдозера, конечно же, похлопотал за племяншку, но тут больше сыграли профессиональные навыки телеграфистки – умение обрабатывать большие потоки информации и печатать вслепую.

Наверное, вы о компьютерах сейчас подумали?! Напрасно. На весь парк канцелярии – настольный электронный калькулятор да пара стареньких механических пишущих машинок. На них порой до утра и звона в ушах приходилось отстукивать отчетные формы, из которых потом плановики аккуратно выклеивали большие форматы. Еще были годовые отчеты и главные книги для бухгалтерии. А однажды Антонине Ивановне целый месяц один на один пришлось сражаться с трансфинпланом, который после того, как был сшит в мест-

ной типографии, составил увесистый томик. Для тех, кто не застал тех времен, трансфинплан – это настольная книга каждого директора автотранспортного предприятия в СССР.

Одним словом, Антонина справлялась со своей работой хорошо и через три года возглавила канцелярию предприятия.

Муж и жена – пара

Весной 1994 года, взвесив все «за» и «против», в управление устроился и муж Антонины Ивановны – Юрий Павлович. В итоге Гладкие оказались правы – совместная работа на протяжении четверти века не помешала семейному счастью.

Свою профессию Юрий выбрал еще до армии. Вернувшись через два года в родной совхоз, снова сел за руль. Потом в Котовском пассажирском водил автобус на межгороде. В УТТ он до самой пенсии возил вахтовиков на месторождения Овражное и Памятное.

– Всякое бывало в пути, – вспоминает Юрий Павлович. – Бывало, выскочит из леса косуля либо заяц, и все сдуру норовят под колеса. Лиса – та похитрее... Сидит на обочине, взглядом тебя проводит, потом только дорогу неспешно перейдет.

Самые сложные рейсы – это зимой, когда гололед страшный. Порой едешь с промысла, и сами вахтовики предлагают развернуться назад, мол, лучше остаться на вторую смену, чем рисковать... Но ехать нужно – процесс нефтедобычи непрерывный. Так и телепаешь потихонечку. Остановишься на обочине, вперед ножками протопашь, проверишь и даль-

ше опять, как улитка ползешь. В 2015-м Новый год пришлось в поле встретить, – дорогу замело, а под снегом сплошной лед, – и не проедешь, и не погазуешь.

Через пару лет за Юрием Павловичем в УТТ пришел его брат Александр, который всю свою жизнь тоже посвятил шоферской работе. Начинать в том же плодородном совхозе, где до армии работал старший брат. В те годы многие водители начинали на селе, проходя школу жизни, набираясь опыта. Затем уже перебирались в город. В «Нижевожском УТТ» Александр Павлович также возил дежурную вахту на «ПАЗе».

В гуще коллектива

Удивительным может показаться дело! Имея всю жизнь дело с бумагами в канцелярии, Антонина Ивановна обладает редким даром человеческого общения. Сегодня одно только присутствие секретаря «Нижевожского УТТ» на работе – половина успеха и гарантия выполнения задач окружающими ее людьми. Гладкая всегда знает, какая техника закреплена за каким работником, кто в отпуске, а кто на больничном, кто и на какую должность переведен, кто принят или уволен. Иногда мы, чтобы побыстрее восстановить события давно минувших дней, а не копаться в архивах, просто звоним Антонине Ивановне, и она четко раскладывает все по полочкам – не стареют душой телеграфисты! Она помнит в лицо и поименно практически всех коллег, с кем ей довелось когда-то работать. И ее, конечно, тоже знают все работники и ветераны.

У Антонины Ивановны хватает сил и энергии и на общественную работу в нашей профсоюзной первичке. В цехоме Коробковского участка она – председатель комиссии по культурно-массовой работе.

При всех своих достоинствах и стаже, Антонина Ивановна – очень скромный человек. Она стеснительно замолкает или машет руками, когда ее хвалят. Как сейчас, наверное, читая эти строки!

Продолжение следует

Продолжателем дела родителей стал сын Павел Юрьевич Гладкий. Еще в детстве он помогал отцу ремонтировать списанный старенький грузовичок, пропиравшийся в домашнем гараже. А когда немного подрос, с нетерпением ждал школьных каникул, чтобы в поездках с отцом поругать на пустынных проселках. После школы окончил нефтяной техникум, но тяга к машинам оказалась сильнее, и в 2006 году он пришел в УТТ. Начинать автослесарем. После службы в армии пересел на большегрузы. Сначала водил мобильную лабораторию на шасси «КамАЗ», затем перевозил НСЖ с нефтепромыслов ТПП «Волгограднефтегаз» «РИТЭКа». Сейчас работает механиком ОТК, выпускает машины на линию.

В семье Павла Юрьевича подрастает сын. И, может, когда Ромка подрастет, продолжит династию?

Елена ШВЕДСКОВА,
 председатель ППО
 «Нижевожское УТТ»

Сегодня писать о трудовых династиях считается, по меньшей мере, несвоевременным. В моде актерские, банкирские, спортивные семейные кланы. И кажется порой, что их миллионные гонорары, публичные скандалы затмевают вокруг все, даже здравый смысл.

Простые труженики, отдавшие многие годы родному коллективу, не хватают «звезд» с неба, не стремятся к известности и с трудом скрывают стеснение, если журналист вдруг начинает интересоваться их персонами. Им трудно понять: какой же подвиг в том, что в трудовой книжке не рябит от поменянных мест работы, а семейная верность предприятию насчитывает несколько десятилетий?

ИСТОРИЯ НЕФТИ

Сквер на память

Знаковым объектом дорожно-строительных работ минувшим летом для ООО «Дорстройсервис» стал сквер на ул. Сибирской в г. Когалым. Знаковым не только для дорожников.

Новый сквер носит имя **Валерия Исааковича Грайфера**, выдающегося нефтяника, внесшего огромный вклад в развитие отечественной энергетической отрасли.

Поэтому неудивительно, что комплекс работ по обустройству памятного места нефтяники «ЛУКОЙЛ» доверили «Дорстройсервису». И дорожники не подвели. Оперативно на площади 15 тыс. м² были проведены геодезические работы, снят растительный слой, произведена вертикальная и горизонтальная планировка. И, как сообщал «Нефтяник Западной Сибири», в течение лета территория, которая до этого представляла собой неосвоенный участок лесного массива с протоптанными тропинками и парой скамеек, преобразилась. Вместо бетонных плит появилась прогулочно-рекреационная зона, – вымощенные тротуарной плиткой дорожки, площадки и проезды для неспешных прогулок мам с колясками или для гонок на роликах. Всего плиткой было выложено более 4,6 тыс. м².

Кроме этого, на парковой территории были высажены березы, установлено два десятка удобных скамеек. Пространство украсили и осветили более тридцати фонарей. Для удобства автомобилистов было произведено обустройство парковочной зоны.



Новый сквер символично объединил в одну эпоху память о легендарных в нефтяной отрасли и истории региона людях. Наряду с расположенной в его центре скульптурной композицией, посвященной В.И. Грайферу, установлены бюсты **С.А. Повха** – бурового мастера, одного из первооткрывателей крупнейших западносибирских месторождений, и **В.Г. Шмидта**, руководившего в свое время НГДУ «Повхнефть» и производственным объединением «Когалымнефтегаз».

8 сентября губернатор ХМАО-Югры **Н.В. Комарова** и президент ПАО «ЛУКОЙЛ» **В.Ю. Алекперов** торжественно открыли сквер им. В.И. Грайфера.

Это событие было приурочено к 30-летию нефтяной компании.

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

След в истории

«» Продолжение. Начало на стр. 1

■ Лебяжье: огонь, вода и Медного трубы

В отличие от Мокулаевского, где в воздухе висит дождевая пыль, на «Лебяжьем» сквозь облака проглядывает солнце. Но делает оно это свысока и совершенно не греет. Тому виной налетевший с ледяных просторов Карского моря борей. Но все же это лучше, чем серный смог со стороны Медного завода.

Работы на Третьем поле хвостохранилища «Лебяжье» начались в декабре прошлого года. Здесь будет складироваться отработанная горная порода с Норильской обогатительной фабрики. Вместительность чаши, которую охватывает насыпь, — 95 млн кубов. НОФ этого задела хватит на полвека работы.

— Протяженность дамбы — 6 км, из них наших — 3,5, — показывает фронт работ на хвостохранилище **Н.В. Романов**, старший прораб норильского управления «ДТК Ямал». — Было отсыпано 700 тыс. м³ скальника, выбрано полмиллиона кубов суглинка. Минувшей зимой здесь отсыпали до 4 тыс. кубов в сутки.

Лучше понять эти цифры возможно, если их помножить на условия работы.

— С конца ноября и до марта температура выше -37 практически не поднималась, — говорит **Ю.В. Платов**, транспортный бог норильского управления, который хорошо знает, что такое «севера». — Такого, чтобы стояла постоянно низкая температура, даже на Ямале не было. А пневмоангар можно ставить только до -20. Поэтому на «Лебяжке» 16 самосвалов, 4 экскаватора, 4 бульдозера и 3 катка за всю зиму не видали теплого гаража.

Техника молотила по 24 часа в сутки, а охлаждающая жидкость все равно замерзала. Водители проводили ТО при -40. Голой рукой схватился за железо — получи ожог.

Сегодня стройгородок на «Лебяжьем» — максимум возможного для полевых условий: штабной вагончик, «прорабки», столовая, ремонтный пневмоангар, лаборатория, в которой проходят проверку грунты и скальная порода.

На уходящем вдаль узком «теле» дамбы и подле нее «рассыпались» два десятка дорожных рабочих и полтора десятка единиц техники. На понуре насыпи разгружается очередной самосвал — оттаявший верхний слой укрепляют скальником.

Сдав груз, «КамАЗы» тут же занимают очередь под погрузку к экскаватору, — идет разбор временного технологического проезда. Другой экскаватор ювелирно оглаживает ковшем откос дамбы. По ее верху грейдер равняет дорожное покрытие, а пара катков завершает начатое им дело.

Вот погрузчик, подрулив к краю насыпи, сгружает очередную «сигару» 3D-гидромата. Дорожные



➤ 3D-гидроматы надежно защитят понур и дамбу от размыва.

работники раскатывают по понуру белое полимерное полотно 8 на 25 м. Один такой рулон заменяет отсыпку 25 тонн щебня. Сваренные между собой маты защитят от размыва дамбу, построенную на вечной мерзлоте.

— Гидроматы от откоса стелем на 85 метров, — поясняет **С.С. Карасенко**, производитель работ ДРСУ-2, — За смену при хорошей погоде одним аппаратом можно сварить порядка 3 тыс. м². А такой погоды здесь немного.

Всего на «Лебяжке» надо матировать 300 тыс. квадратов. Плюс отсыпать около 100 тыс. кубов скальника под насосную и подъезд к соседнему второму полю хвостохранилища, устроить верхний слой и смонтировать ограждение.

Проверенному российскими условиями ямобуру на базе «ГАЗ-33088» «Садко» дамба «Лебяжью» не по зубам. Он и насыпь, в основании которой базальт крупных фракций, — из разных весовых категорий. Но это надо было проверить. Теперь ясно, что под столбики ограждения требуется более серьезная техника. Для этого на днях сюда тралом доставят буровую установку «SANY» на гусеничном ходу.

«Лебяжку» закончили бы к декабрю, если бы подрядчик по второй части дамбы минувшей зимой построил водоотводный канал для реки Купец. Чтобы уже отстроенную насыпь не смыло, весной «ямальцам» пришлось делать в ней два прорана. Построить канал можно будет, когда русло вновь промерзнет. Поэтому засыпка проранов и укладка матов на этом участке «переехали» на весну.

■ Идем в горы

Проект «Рудник «Заполярный». Комбинированная отработка оставшихся запасов вкрапленных руд месторождения «Норильск-1», — стратегический проект «Норникеля», который позволит нарастить

добычу руды к 2027 году в шесть раз, — до 9 млн тонн, и обеспечит НОФ сырьем на 30 лет вперед.

— Трехлетний договор по «РЗ-Кому» был подписан 9 июля, и в этот же день мы вышли на объект, — рассказывает **С.П. Комлев**. — Здесь у нас большой фронт работ — от проектирования до инженерного обустройства наземной инфраструктуры. Стоимость проекта — 5,9 млрд рублей.

На «Заполярный» иначе, как через инструктаж по ТБ, не попасть. После просмотра 15-минутного фильма, в котором народный артист России **Алексей Кравченко** учит пользоваться самоспасателем в шахте, ставлю подпись в журнале:



➤ Начальник норильского управления «ДТК Ямал» С.П. Комлев (справа) и производитель работ ДРСУ-2 С.С. Карасенко на строительстве дамбы на хвостохранилище «Лебяжье».

«Ознакомлен».

Но вместо путешествия к центру земли мы петляем по серпантину, ведущему к вершине горы Рудная. Добыча вкрапленных сульфидных медно-никелевых руд здесь ведется не только шахтным, но и открытым способом.

Бегущие мимо облака цепляются за вершины сопки, навстречу из лохмотьев тумана выплывают груженные самосвалы. Есть виражи, где с «БелАЗом» лучше не встречаться...

— Когда мы проводили ГРО (геодезическая разбивочная основа, — ред.) объекта, пришлось по этим сопкам ползти, — рассказывает **Н.В. Романов**, — там много заброшенных шахт и штолен.

На склонах Угольного ручья, изрезанных террасами, еще сохранились остатки индустриального пейзажа второй половины XX века. Корпуса зданий, транспортных галерей и эстакад шахты, ребристые скелеты снегозащитных заборов, покосившиеся от времени и ветров опоры ЛЭП. Если приглядеться, можно разглядеть горизонты, по которым проходили железнодорожные ветки. Местами в расщелинах лежит так и не растаявший с

ительства.

Со стройплощадки, через заброшенный карьер глубиной метров 300, открывается вид на город и талнаские рудники «Норникеля».

— К этому карьеру мы и ведем дорогу. В него будут сыпать пустую породу. Видите, какой радиус? — показывает **Николай Валерьевич** в сторону спуска строящейся АД2, — это для «БелАЗов», у них габаритный диаметр поворота — 28 м.

Недалеко от поворота пара «Комацу» РС400 грузят в самосвалы скальник для понура на «Лебяжьем». Загребают своими стальными «руками» без суеты, быстро и отмеренно. Каждый из полутора десятков четырехосных «КамАЗов», занятых на перевозке, готов взять на борт более 30 тонн горной породы, но «Заполярный» — это не то место, где надо рвать жилы. Ресоры и шины здесь дорогой расходный материал, простой автомобиля влетает в копеечку.

— Когда год назад заходили в Норильск, взяли с полсотни запасок, думали, года на два хватит, — делится **А.П. Косенко**, заместитель директора «ДТК Ямал» по транспорту и обеспечению производства. — За полгода все ушло, и еще самолетами пришлось дозаказывать. Под «РЗ-Ком» взяли усиленную резину. Местные настроены скептически, но посмотрим, как она себя проявит.

Первый же месяц работы на «Заполярном» удивил колоссальным, даже по сравнению с тем же Мокулаем, расходом топлива. Специалисты с большим северным стажем объясняют это так. Плечо возки короткое, по каменистым дорогам с большими уклонами «КамАЗы» идут с большой нагрузкой на низкой скорости. Первая передача, край — вторая. Машины, по сути, не едут, — стоят.

К АД3 нам удалось подобраться только на следующий день. Сверху вид, как на ладони. Мощная техника «Ямала» в коричнево-буром ландшафте Норильских гор кажется игрушками, позабытыми в песочнице после дождя. Ближе не подобраться — пятидесятитонный «комацу» еще только уполоаживает спуск к строящейся дороге после недавних взрывов. Экскаватор завершает разбор старой кирпичной постройки, вросшей на пути будущей трассы. Еще дальше самосвалы сыплют скальник под ножи бульдозеров, за которыми идут катки. А за ними лентой шириной метров в тридцать тянется и скрывается за сопкой укатанная основа будущей дороги.

Вслед за дорожниками в октябре на рудник вышли и специализированные подразделения норильского управления, сформированные под «РЗ-Ком». Сварочно-монтажный участок начал переустройство паропровода и кабельной эстакады, которые пересекают будущую трассу в районе Медвежки. Электромонтажники приступили к устройству кабельных линий, ВЛ, освещению дорог. Начал работы буровой участок.

■ Городок у Медвежки

Под стройгородок на «Заполярном» выделена площадка у бывшего поселка Медвежка. Еще лет тридцать назад здесь кипела жизнь, — в поселке были своя школа, библиотека, почта, сберкасса, продовольственный и промтоварный магазины, АЗС и автобусный маршрут до города.

Сегодня от той эпохи остались лишь воспоминания. Подле некогда жилых трехэтажек руины



➤ Техника «ДТК Ямал» ведет демонтаж технологического проезда на «Лебяжьем».



➤ Начальник электромонтажного участка М.Н. Митрофанов (справа) контролирует ход строительства общежития на базе «ДТК Ямал».

столярной мастерской, где в свое время обитателям поселка резали оконные стекла после каждого взрыва в карьере. Резали и вставляли, разумеется, бесплатно. А взрывы на «Заполярном» и сегодня бухают по заведенному когда-то расписанию — дважды в неделю.

Унылый марсианский пейзаж «зброшки» оживляет сочно-зеленый копер скипового ствола 7-бис, что почти на краю воронки бездонного карьера, и работающая техника «ДТК Ямал» — желтые бульдозеры и экскаваторы «комацу», снующие оранжевые и краснобокие «КамаЗы».

Площадка под вагон-городок уже выровнена и отсыпана щебенкой. На ней уже припарковались первые вагончики, остальные идут паромом по Енисею.

— Первый вагончик — для совещаний, — Николай Романов поясняет с привязкой на местности, — второй-третий-четвертый — «прорабки» дорожного, бурового и электромонтажного участков. Здесь будет столовая на 50 мест из двух контейнеров. Вот там — теплые санузлы в модульном исполнении с септиком. Тут будет открытая парковка, там — сварочный пост, а здесь поставим пневмоангар для ремонта техники, как на «Лебяжке». Рядом с городком будет открытый склад стройматериалов: сваи, трубы, столбы...

И хотя это не Медвежка в былом ее расцвете, но будет настоящий рабочий городок, круглосуточно живущий в своем напряженном трудовом ритме.

■ С серьезными намерениями

В середине июня «ДТК Ямал» приступила к строительству собственной базы в Норильске. За лето выделенные под это дело восемь гектаров были расчищены, выровнены и отсыпаны скальником — 30 тыс. кубов. В день нашего приезда нулевой цикл был практически завершен.

Фронтальный погрузчик в очередной раз технично отнимает ковшом от гурта очередную порцию замешенного грунта и опрокидывает его в кузов самосвала.

Рядом — контейнеры с материалами и запчастями, сложены штабелями «сигары» гидроматов. Ждет своего часа буровая установка «SANY» — на днях должны прибыть шеф-монтажники. В короткую летнюю навигацию на базу почти каждый день поступают грузы с «большой» земли.

Вот автокран сгружает железобетонные плиты для фундамента

под РММ. В большом утепленном каркасном ангаре с отоплением, горячей водой и канализацией будет шесть постановочных мест для ремонта и ТО.

— Пневмоангары на объектах работ останутся под мелкий ремонт техники, — поясняет М.Н. Митрофанов, начальник электромонтажного участка, ответственный за строительство базы, — а здесь будут шиномонтажные стенды, гидродъемник, сварочный пост, слесарная мастерская. Рядом с мастерской поставим еще два ангара — под склад и цех металлоконструкций.

На той части площадки, где плиты уже выложены, идет сборка несущего каркаса первого общежития модульного типа на 200 мест. Два двухэтажных быстровозводимых здания-близнеца в красно-белых цветах «Спецнефтьтранс» будут видны издали. Их жилые блок-контейнеры рассчитаны на морозы до -60. На каждом этаже — санузел, душевая, прачечная, сушилка.

Рядом встанут также модульные общежития для ИТР и столовая на 120 посадочных мест, здание АБК с медпунктом и лаборатории контейнерного типа, — строительная, электротехническая и ультразвуковая лаборатория — для проверки сварочных швов. До конца года база будет построена.

■ В рабочем темпе

Ежедневные производственные совещания у начальника норильского управления проходят в темпе. Вопрос — ответ. Проблема — решение. При круглосуточной работе заседать некогда.

— По Мокулаю что у нас?

На одном из пикетов вечная мерзлота под телом водопровод-

ной трубы неожиданно «дала сок».

— Трубу демонтировали, ждем заключение от геологов, — докладывает начальник ДРСУ-3. — Завод заработал, бетон идет. С арматурой определились.

— По трубе и арматуре геодезической отработайте совместно с заказчиком, — ставит точку Комлев. — Счет подписать.

Оттаявшие за лето вечномерзлые грунты — эта проблема вылезла на всех объектах работ...

— Идет глобальное потепление, лет через пять уже здесь местный виноград хрустеть будет за ушами, — пытается кто-то развить тему в шутку. Но Комлев быстро возвращает совещание в рабочее русло:

— Что у нас по базе, Михаил Николаевич?

— Закончили каркас первого этажа общежития, — докладывает Митрофанов, — ставим лестничный марш и приступаем к монтажу стеновых панелей. Сварили стойки под освещение для работы в темное время суток, прожекторы я получил...

— Тот, кто про виноград говорил, — обращайтесь начальник управления к шутнику, — закрепите стойки на месте, как вы это видите. Электрик прожекторы подключит.

— Гидроматы... — Сергей Петрович переходит к следующему вопросу. — Надо сделать так, чтобы до конца недели начать работать в две полноценные смены.

— До конца недели не сможем, люди прилетят только 20-го. 21-22-го мы запустим полноценное третье звено.

— С 22-го, — уточняет в своем ежедневнике дату Комлев, — у нас по матам должна проходить полноценная суточная работа.

— Еще вопрос по Лебяжке: что с подъездом на второе поле хвостохранилища? Пойдут дожди, снег, и

туда не проехать будет.

— Отметку заказчик нам согласовал, продольный профиль у нас есть, но сейчас все силы брошены на понур, — дефицит по скальному грунту, чтобы гидроматы не простаивали. Если остановить отсыпку, то мы этот подъезд за сутки-двое сделаем.

— Так, понятно, — усиление автомобилями, — начальнику автоколонны задача также ясна. — Останавливать ничего не будем — понур отсыпать по максимуму, пока погода позволяет. Иначе, когда подмерзнет, опасно будет, особенно там, где крутой подъем. Делать надо одновременно.

■ Эволюция «Ямала»

— Норильск — это эволюция «ДТК Ямал», — убежден А.П. Косенко, — в сентябре 2020-го мы заходили на Мокулай, как подрядчик «Дороса» по транспорту, с 20 единицами техники.

Зашли вовремя, успели поставить пневмоангар. Начинили с односменного режима работы, в октябре усилились второй сменой, и вопрос транспортного обеспечения закрыли полностью.

Когда «Транс-Строй» взял тендер по «Лебяжьему», мобилизация в ноябре была уже совсем другая. Мы загнали «КамаЗы» на ледокол в Архангельске, и думали, что и здесь все будет красиво и хорошо. А декабрь проверил нас сначала на прочность, потом на сообразительность. Температура -35 и ниже. В Дудинку за техникой выезжали с тепловой пушкой и по полсуток отогревали машины, чтобы запустить и перегнать сюда.

Весь профессиональный опыт А. Косенко исключительно северный, — в «Покачевском УТТ» и на Ямале. А в Норильске себя по-

чувствовал, как говорит сам Антон Петрович, словно с Краснодарского края приехал...

— Те люди, которые не сумели побороть в себе человека южного, уволились. Из тех, кто остался, гвозди можно делать. Проверенных людей, которые не побоялись в голом поле проводить ТО и ремонтировать, много. С частыми перекурами, с частым отдыхом, но делали.

С апреля месяца, когда все объемы по Норильску были собраны в «ДТК Ямал», начался новый этап. Мы теперь не транспортное, а дорожно-строительное общество.

Два года назад, когда мы принимали автозимники от «Дорстройсервиса» на Ямале, численность была 160 человек, сегодня — 600. Парк техники по Норильску за год вырос до 150 единиц. Начинили здесь с перевозок, а в июле вышли на рудник «Заполярный». Это новое направление и для нас, и для компании.

■ Продолжение следует...

— Сегодня в Норильске мы формируем кластер новых для компании производственных компетенций в области горно-капитальных работ, устройству горнотехнических сооружений с применением больших карьерных машин, — говорит В.А. Балаев, заместитель генерального директора по региональному развитию АО «Спецнефтьтранс» — директор ООО «ДТК Ямал». — Это обеспечивает более высокий коэффициент использования парка, дополнительные доходы и диверсификацию бизнеса, что особенно важно в условиях кризиса.

В течение первого года работы в Норильске мы стабильно наращивали контрактную базу и довели ее почти до 10 млрд рублей. Каждую неделю мы обсуждаем по два-три новых проекта по Норильску. В этой части, безусловно, интерес взаимный, и мы сможем усилить наши компетенции по обустройству месторождений. Сейчас мы находимся в диалоге с заказчиком о предоставлении нам предпроектной стадии по дальнейшему развитию «Заполярного» после 2023 года.

В ближайших планах приобрести пять семидесятитонных рудничных самосвалов «SANY», которые на горных отвалах с легкостью заместят полтора десятка «КамаЗов», и карьерные экскаваторы. Дополнительная инвестпрограмма по ним уже утверждена. Таких машин в компании еще не было. Это не только повысит производительность, но и станет новым витком развития «ДТК Ямал» и «Спецнефтьтранса», усилением перспективного горнорудного направления работ.

Я уверен, что в будущем мы сможем активно работать и с городом. Первый конкурс МКУ «Норильскавдор» по содержанию одного из подъездов мы уже выиграли. Перспективы здесь хорошие — комплексный план развития Норильска до 2035 года объемом 120 млрд рублей предусматривает снос ветхого и строительство нового жилья, дорог, благоустройство.

Планы большие. И раз мы зашли в регион и работой доказываем свою состоятельность, закупаем технику, обосновываемся, — то это движение вперед надо продолжать.



➤ На лунном ландшафте «Заполярного» «Спецнефтьтранс» ведет отсыпку дороги к отработанному карьеру.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Лангепасское УТТ» обновляет парк автобусов и спецтехники.

В течение лета на линию вышло два новых автобуса HIGER KL3129Q, приобретенных для перевозки персонала основного заказчика – ТПП «Лангепасснефтегаз». Ранее, в декабре 2019 года, предприятием уже было приобретено два автобуса этой марки. Их эксплуатация не вызвала нареканий ни у транспортников, ни у нефтяников.

В конце сентября на баланс УТТ также было принято две ППУА на шасси «КамАЗ». Они заменят морально и физически устаревшие установки на базе «КрАЗ» и выйдут на нефтепромыслы к началу зимнего сезона.

■ В «Когалымском УТТ» завершена модернизация и ремонт кровли РММ-1 на площади 4 746 м².

В июне были начаты работы по демонтажу старого кровельного покрытия и балок перекрытий. С июля по август текущего года была смонтирована новая кровельная конструкция, которая позволяет уменьшить нагрузки на перекрытия из сэндвич-панелей. К 1 октября был завершён настил профилированного листа с меньшей высотой волны, что позволит избежать скопления снега на кровле.

■ «Авторемонтное предприятие» расширяет круг заказчиков.

В июле общество победило в тендере компании «Транснефть-Сибирь» на диагностику, ТО и ремонт автомобилей «УАЗ» в гарантийный период. К середине октября станут известны результаты по второму тендеру этого заказчика – на обслуживание техники «Урал» и «КамАЗ».

– Привлечь новых потребителей призван и магазин запчастей, открытый предприятием в мае этого года, – сообщил Д.Н. Журков, начальник РММ. – Основной объем запчастей и комплектовующих реализуется для ремонта узлов и агрегатов автомобилей «КамАЗ», «Урал», «УАЗ».

Для расширения ассортимента и круга заказчиков заключаются прямые договоры на поставку запчастей по заявкам предприятий. Такие соглашения уже заключены с ООО «Нефтедорстрой», ООО «Урайское УТТ», ООО «Урайское СТК», на стадии подписания договор с ООО «Турсунт».

Для снижения цен и расширения ассортимента также заключены договоры по ответственности с ТК «Юнитрейд» – официальным дилером «КамАЗа» и поставщиком запчастей для «Уралов» и «УАЗов». ТСЦ «Вектор» поставляет запчасти на импортную технику. Фирма «Политранс» поставляет детали на прицепы; также мы являемся их дилерами по сервисному обслуживанию и ремонту.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

«Капри» «от-кутю»

Сентябрьский COMTRANS – это уже не первая международная выставка для «Капри». На Нефть и газ/MIOGE 2018 был представлен ППЦ термос для битума. На COMTRANS 2019 – полуприцеп-цистерна. А в этом году завод представил просто уникальную машину.

■ Премьера сезона

Новая модель автопоезда для перевозки СНП внешне настолько необычна для отечественного рынка, что сразу привлекла к себе внимание участников и посетителей выставки.

Автоцистерна на 16 м³ на шасси газомоторного «КамАЗ 5490» с подъемной задней осью. Вторая емкость на двухосном прицепе вмещает 15 кубов. Бочки алюминиевые эллиптической формы. Встроенных вдоль цистерны заподлицо ящиках и отсеках достаточно места для хранения в чистоте шлангов и оборудования.

В отдельном отсеке спрятан узел выдачи топлива со счетчиком и насосом импортного производства (их стоимость 20 тыс. евро – ред.), что позволяет сцепке работать в режиме автозаправщика. Предусмотрена возможность выкачки топлива из прицепа через распределительный узел насоса автоцистерны. Система удаленной разгрузки топлива оборудована барабаном с раздаточным рукавом, длиной 50 м и блоком пневмоуправления

(5 тыс. евро). Применены и новые покрасочные материалы.

– Наш автопоезд предназначен для обслуживания сети АЗС «Neste» (75 заправок финского бренда работают в С.-Петербурге и на Северо-Западе РФ с 1990 г. – ред.), – рассказывает Ю.Н. Гаврилов, заместитель генерального директора по маркетингу ЗАО «Капри» – Заводом был разработан полный комплект конструкторской документации. И форма, и содержание машины соответствуют тем тенденциям, которые задает финская «Eurotank Oy» – один из мировых лидеров по проектированию и производству емкостных АТС.

Еще ряд деталей, которые будут интересны профессионалам, автомобилистам, отметил профильный интернет-ресурс ati.su в материале о выставке. Они, может, не так впечатляют, но важны для полноты картины. Сцепка снабжена системой нижнего налива и рекуперации паров. Запорная арматура импортная, от «Civacop». А вот крышки горловин – собственного производства. От итальянских решили отказаться в целях эконо-



Председатель Совета директоров АО «Спецнефтетранс» А.А. Барков (справа), заместитель руководителя дирекции по имущественным отношениям, административно-хозяйственной деятельности, транспорту и связи НК «ЛУКОЙЛ» А.К. Шайкин (слева), заместитель генерального директора по производству АО «Спецнефтетранс» А.А. Самсонов ознакомились с автозаправщиком нового поколения, представленным заводом «Капри» на XVI международной выставке COMTRANS 2021.

мии и повышения локализации. Крышки, производимые на заводе под Питером, успешно выдержали все необходимые испытания и полностью удовлетворяют требованиям ДОПОГ. Присутствует и защита от ошибки водителя: если он или оператор АЗС забыл закрыть донные клапаны, то тормозная система перейдет в режим блокировки и не даст тронуться с места. Водитель с помощью электронных приборов может контролировать состояния топлива в процессе перевозки.

– Таких компаний немного, – отмечает Юрий Николаевич, – И все они ориентированы на передовых европейских поставщиков прицепной техники. Наш автопоезд – пример того, что подобная техника может производиться и в России.

Действительно, из отечественных производителей никто такую технику не изготавливает. В этом смысле, автопоезд «Капри» – изделие «от-кутю» – роскошное, со сложным дизайном и начинкой, выполненное в единственном экземпляре. Пока.

– Наш автопоезд – это завтрашний день отечественного машиностроения, – убежден Ю. Гаврилов, который продает технику «Капри» с 2000 года. – Любый премиум-сегменте «Новатэк», обслуживающего сети АЗС «Neste» и «Shell».

Продолжение на стр. 9

■ Заявка на будущее

Высокая технологическая оснащенность – условие заказчика – перевозчика СНП в премиум-сегменте «Новатэк», обслуживающего сети АЗС «Neste» и «Shell».



Система удаленной разгрузки топлива с раздаточным рукавом и барабаном.

В скрытых отсеках вдоль бортов достаточно места для хранения.

Система нижнего налива и рекуперации паров стандартная.

Узел выдачи топлива со счетчиком и насосом.



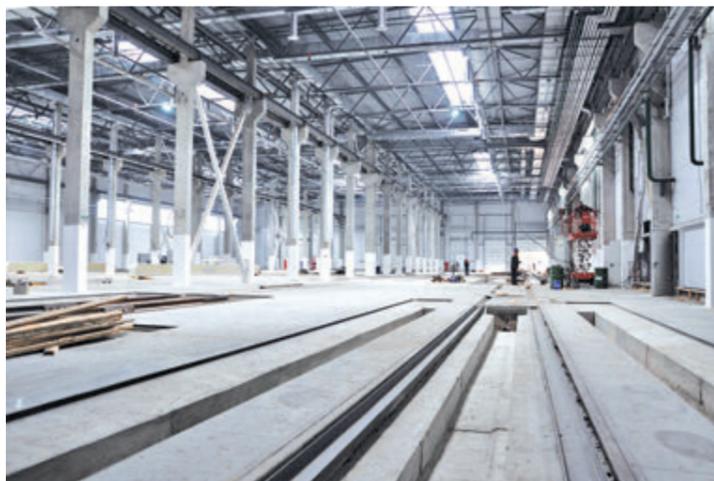
А.М. Васильев, сотрудник отдела продаж «Капри», демонстрирует принцип действия системы удаленной разгрузки топлива.



comtrans



➤ АБК нового завода уже готов к новоселью.



➤ Первым будет запущено в строй покрасочное оборудование, смонтированное в пролете №3.

сегмент со временем становится прозой жизни. Смотрите, сегодня Европа работает только на алюминии. И на российском рынке доля бочек из алюминия уже около 50%. Если раньше главным было перевезти топливо, то сейчас большое внимание уделяется внешнему виду. Наш автопоезд — экологически чистый.

— Машина показывает, на что мы способны, повышает имидж завода в глазах потребителей, — говорит **А.М. Васильев**, сотрудник отдела продаж «Капри». — При этом, посетители проявляли интерес и к нашей массовой продукции. На выставке был подписан контракт на производство 13 ППЦ.

■ Понимать заказчика

Массовая продукция пользуется постоянным спросом — еще в сентябре завод начал прием заявок на следующий год. Большую часть производственного портфеля формируют крупные заказчики.

— Мы третий год выигрываем тендеры «Газпромнефть-Транспорт» на поставку алюминиевых ППЦ с системой нижнего налива, — рассказывает **Ю. Гаврилов**. — В прошлом году поставили 16 единиц, в этом — 25. Также в этом году была изготовлена партия из 16 ППЦ для компании «ВПТ», осуществляющей доставку топлива на АЗС «ЛУКОЙЛ».

Интересным с точки зрения конструктива стал заказ от компаний «ЛогистикСибОйл» и «Тракторс». Специально для доставки топлива в удаленные районы Крайнего Севера в условиях бездорожья заводом был разработан ППЦ объемом 46 кубов. Изготовлено 19 единиц, в 2022 году поставки будут продолжены.

Информацию по этому заказу дополнил **А.В. Киселев**, и.о. заместителя директора по производству ЗАО «Капри»:

— Под потребности заказчика была разработана емкость переменного сечения с боковой защитой. Машина идет на двускат-

ной ошиновке под тягач «MAN», бхб. Высота седельно-сцепного устройства от поверхности дороги — 1500 мм. В снаряженном состоянии под ППЦ можно пройти, практически не нагибаясь. Для того, чтобы в цехе бочку перекачать, приходилось даже автокран вызывать. Трудоемкость и производство этого изделия значительно отличаются от типового.

Мы специально выезжали в Лесосибирск, чтобы лучше понять потребности заказчика. Условия работы, надо сказать, тяжелейшие. Дороги такие, что водители работают стоя, — провалы дикие. После парама там 280 км, а рейс туда-обратно занимает три дня. Но наши машины там хорошо работают, другие перевозчики это видят. И сейчас идут заказы именно из этого региона.

За последние годы из цехов «Капри» вышло много новых по конструктиву машин. Уникальность организации производственного процесса на заводе в том, что здесь есть возможность по заданию заказчика оперативно перенастраивать его под единичные экземпляры и мелкосерийное производство. Немалую роль в этом играет конструкторская мысль и возможности, которые предоставляет цифровизация. В прошлом году архив был оцифрован, что завершило переход на 3D-моделирование. Унификация узлов и деталей позволила уйти от дикого сортамента и сократить складские запасы.

На новом заводе «Капри», который должен вступить в строй в 2022 году, возможность гибко реагировать на потребности заказчиков сохранится. При этом мощности нового производства вырастут втрое — до 500 машин в год.

■ На новом этапе

Через неделю после выставки мы шагаем с А. Киселевым по светлым пролетам производственного корпуса в Никольском. Сегодня проект нового завода вышел на ключевой этап. Строительные работы уже закончены,

начаты поставки и монтаж технологического оборудования.

— В будущий конвейер ни одна единица старого оборудования включена не будет, — говорит **Андрей Валерьевич**. — Заберем сюда всего несколько единиц, поставим отдельно для пробных, экспериментальных вещей.

— А маркиратор?
 Киселев улыбается — вопрос ему понятен, он знает, о чем речь. До вхождения завода в состав компании «Спецнефтетранс» VIN-номера на ППЦ наносились вручную, и приобретение в 2017 году этого нехитрого прибора стало настоящим техническим прорывом. А сегодня завод строит новое, роботизированное, так и хочется еще раз проговорить по слогам: ро-бо-ти-зи-ро-ван-ное производство. Между этими событиями — всего четыре года, а в технологическом плане — целая пропасть.

Тогда Киселев, будучи бригадиром участка шасси, с гордостью показывал новинку в действии. А цитата из его доклада на IX научно-практической конференции молодых специалистов «Спецнефтетранс» уже вошла в историю: «XXI век, солидная компания, а набиваем номера вручную. И только после вхождения в «Спецнефтетранс» эта проблема ушла в прошлое...».

В прошлое уйдет и этот маркиратор, — уже сегодня его заменил лазерный маркер.

Сегодня **Андрей Валерьевич** на «Капри» — главный по производству. Работает и учится на вечерне-заочном в Кораблестроительном. Пример целеустремленности и профессионального роста для многих сверстников и коллег. Весной следующего года у него и защита диплома, и запуск нового производства. Справится!

■ По-пролетно становись

Новый производственный корпус завода по площадям — доброе футбольное поле, только залитое бетоном и разбитое на пролеты опорами. Между выстроившимися в колонну по одному железобетонными опорами, подпирающими крышу, расстояние 6 метров. Сверху через зенитные фонари льется яркий дневной свет. Вдоль стен протянулись шинопроводы с силовыми кабелями, под крышей лабиринты оцинкованных коробов воздуховодов, труб. Скоро компанию им составят подвесные краны — 15-тонник — на разгрузке металла и еще два — на 5 и 10 тонн — будут бегать непосредственно на производстве. Они уже едут из Перми.

Технология нового завода выстроена по пролетам шириной 18 метров каждый. Первый из них — подготовительный участок.

— Это у нас — сокровищница драгметаллов, — А. Киселев показывает будущий склад металла.

Учитывая, что в этом году цены на алюминий выстрелили уже на треть, в его словах преувеличения нет. — Вот тут металл заходит на лазер. После резки детали пойдут на вальцы с подающим столом, потом гибочная. В самом конце токарный и плунжерный станки, трехкоординатный токарно-фрезерный станок с ЧПУ.

Второй пролет — сварочное производство. Готовые обечайки уходят на сборочный участок, где стыковой шов будет вываривать робот. Это практически исключает пресловутый «человеческий фактор».

В залитом полу третьего пролета через весь цех проложено две пары рельс. По ним передаточные тележки на электротяге будут доставлять «полуфабрикаты» цистерн на покраску и сборку.

На новом заводе изделия в покраску будут поступать подетально: корпус, рама, шкафы — все отдельно. После дробеструйки — в покрасочную, затем — в сушильную камеру. В новом цикле окрашивание будет организовано в четыре смены. Сейчас эта процедура занимает, кажется, целую вечность — 3-5 дней.

Далее окрашенная рама на тележке пойдет на участок сборки шасси. И уже после монтажа осей и пневморессор на нее будет установлена окрашенная емкость. Дальше сборка и комплектование ТС.

Площади и технология нового завода позволят по первому пролету одновременно собирать четыре корпуса. Еще столько же на сварке, два-три — на насыщении. При односменном графике на изготовление одной машины уйдет семь дней вместо сегодняшних 17-21.

■ Обратный отсчет

Финальный в технологическом цикле третий пролет будет запущен в первую очередь. Еще в этом году сюда планируется привозить на покраску продукцию с действующего производства в Павлово. Уже в ноябре камеры, краны и тележки будут ждать первых «посетителей».

А пока на стройплощадке завода экскаватор грузит остатки грунта и строительного мусора, идет благоустройство и озеленение территории. Котельная гонит на завод по трубам живительное тепло. В офисный пристрой АБК хоть сейчас заноси мебель, подключай компьютеры и работай.

Во всем происходящем сегодня в Никольском видны явные признаки обратного отсчета: девять, восемь, семь... Каждый день приближает дату пуска нового завода.

— Скоро ночевать здесь будем, — говорит А. Киселев, — когда пусконаладочный серийный запуск начнется.

И радость в этих словах зама по производству вполне понятна.

Олег ОПУТИН

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В ЗАО «Транс-Строй» начата подготовка к зимнему строительному сезону.

Обществу предстоит построить 127 км автозимников на территории производственной деятельности ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» и 218 км сезонных автодорог на объектах ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» в Ненецком АО. По сравнению с прошлым годом, общая протяженность зимников на балансе предприятия вырастет на 91 км. Для строительства и содержания этих дорог планируется привлечь 49 работников и 31 единицу техники.

— Мы планируем приступить к работам 1 декабря, — сообщил **В.Е. Бойко**, директор общества, — и завершить строительство в течение месяца. Надеемся, погода не внесет свои коррективы в наш график, как это случилось в прошлом сезоне. Тогда из-за отсутствия снега в тундре и аномально высоких температур начало работ неоднократно откладывалось.

■ 21 единицу техники приобрело «Урайское УТТ» за 9 месяцев этого года.

В цеха нефтедобычи ТПП «Урайнефтегаз» вышли различные образцы технологического, легкового и пассажирского транспорта, дорожно-строительных машин.

Особый интерес у специалистов вызывает ППУ на пропане «UNISTEAM-M2UG» на шасси «Урал 432». Сравнительно невысокая стоимость данного вида топлива на рынке, в сочетании с экологической чистотой и современными тенденциями по формированию углеродного следа, формируют и новый взгляд на данный вид спецтехники, создают новый подход к оценке экономической эффективности ее применения.



Поэтому информация, предоставленная **Е.Х. Хакимовым**, директором «Урайского УТТ», будет важна и интересна коллегам из других дочерних обществ:

— При одинаковой стоимости шасси, стоимость навесного газового оборудования этой ППУ выше на 837 тыс. рублей. При работе в смешанном режиме расход топлива составляет 25 л/час, на дизтопливе — 46 л. Первые месяцы показали, что стоимость часа работы на дизтопливе — 2091,16 руб. а на пропане — 727 руб.

Таким образом, при среднемесячной выработке навесного оборудования 105 часов (при цене дизтоплива 45,46 руб./л и стоимости газа 29,08 руб./л.) период окупаемости ППУ за счет экономии на топливе при круглогодичной работе составит полгода, а при работе в течение пяти месяцев — 1,2 года.



➤ Скоро эти полуприцепы можно будет встретить на АЗС «ЛУКОЙЛ».

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ На 240,5 тыс. маш.-часов сверх плана была выполнена «Усинским ТТУ» производственная программа за 8 месяцев по основному заказчику – «ЛУКОЙЛ-Коми».

– В значительной степени это связано с запуском нефтяниками в эксплуатацию законсервированных ранее месторождений – Мядсейское, Перевозное, Тобойское, Торавейское и Северо-Савиноборское, – пояснил **О.Ю. Бабилов**, директор ООО «Усинское ТТУ». – Более 53 тыс. маш.-часов в портфель предприятия уже принес в этом году договор на транспортные услуги, заключенный с «ЛУКОЙЛ-ЭПУ Сервис» на основании соглашения о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефте-транс».

Параллельно с наращиванием объемов предприятие продолжает работу по повышению эффективности и снижению затрат. С этой целью на базе предприятия в пос. Харьягинский в Ненецком АО начаты работы по переходу на автономную теплофикацию. В октябре был выполнен комплекс изыскательных и проектно-сметных работ, связанных со строительством газопровода и применением автоматизированного газового оборудования. А в здании «вахта-40» автоколонны №5 в этом же рабочем поселке было переоборудовано помещение под столовую. Это позволит сократить затраты работников общества на питание.

■ ООО «Нефтедорстрой» в рамках соглашения между ПАО «ЛУКОЙЛ» и правительством ХМАО-Югры в августе-октябре участвовало в благоустройстве г. Урай.

Как сообщил директор предприятия **Е.В. Жуков**, были выполнены работы во дворах жилых домов 17-19 и 39-41 микрорайона 3, а также в парке у мечети. Всего дорожниками было благоустроено свыше 5 тыс. м² общественной территории, выполнено устройство спортивной и двух детских площадок, установлено 1 500 п.м. бордюрного камня.



В этой работе была задействована и новая дорожно-строительная техника. В июле предприятие приобрело два универсальных погрузчика малого класса «Амкордор-211» и тандемный каток HAMM HD 90.

Следует также отметить, что предприятие план 8 месяцев по капитальному строительству выполнило в полном объеме, а по капремонту дорог и площадок с твердым покрытием – на 103%.

РАЗГОВОР С ДИРЕКТОРОМ

В слове «персонал» мы видим людей



➤ Техника Астраханского участка «Нижневожского УТТ» на обслуживании магистрального газопровода «Точка выхода на берег – «Ставролен». Эта фотография начальника участка А.Б. Кужахметова заняла на XI фотоконкурсе среди работников компании «Спецнефте-транс» II место в номинации «От Каспия до Баренцева моря».

Гостем этого номера газеты стал **А.И. Мигунов**, директор одного из старейших дочерних обществ компании – ЗАО «Нижневожское УТТ». И вполне естественно, что наш разговор с Александром Ивановичем начался с экскурса в историю.



– Наше управление впитало историю и традиции нескольких автотранспортных предприятий, поэтому не будет преувеличением, если поставить знак равенства между «Нижневожским УТТ» и транспортным обслуживанием нефтяников Волгоградской области и Нижнего Поволжья в целом.

Созданная в декабре 1951 года АТК треста «Сталинграднефть», впоследствии была преобразована в Жирновское УТТ. В процессе развития в его состав вошли Коробковское, Котовское и Волгоградское УТТ, Арчединский и все другие цеха спецтехники, все НГДУ региона, все транспортное обеспечение ОРСов, совхозов и подсобных хозяйств нефтяников. К началу этого столетия мы выросли до 1 800 единиц техники и до 2 300 человек.

В 2007 году управление было передано из ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневожскнефть» в состав компании «Спецнефте-транс».

– Кто сегодня является основными заказчиками предприятия, какова география работы?

– Сегодня «Нижневожское УТТ» имеет в своем составе 540 единиц техники и 739 работников и успешно закрывает потребности в транспорте предприятий группы «ЛУКОЙЛ». В домашнем регионе это, прежде всего, нефтедобыча «РИТЭК», работаем с Котовским ГПЗ, «ЛУКОЙЛ-Волгоградэнерго», «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг».

Доминирующим объемом по Астраханской области является «ЛУКОЙЛ-Нижневожскнефть». Наша техника обеспечи-

вает в порту «Ильинка» погрузку и разгрузку судов, которые обслуживают месторождения «ЛУКОЙЛа» на Каспийском шельфе. Также мы работаем по договору с «ЛУКОЙЛ-Трансом» по автотранспортному обеспечению магистрального газопровода «Точка выхода на берег – Ставролен», который проходит по территории Калмыкии и Ставрополья. Это основные объемы и объекты.

– Как на деятельности предприятия отразился экономический кризис, вызванный в минувшем году пандемией и падением цен на нефть?

– Из-за ограничений, вызванных коронавирусом и сделкой ОПЕК+, 2020 год выдался очень непростым. Из-за введенного во втором квартале локдауна произошло падение по оперативному, пассажирскому и легковому транспорту. Мы сильно просели и на вывозе НСЖ, а это один из самых интересных для нас видов работ, который генерирует значительную долю прибыли и дает возможность стабильно развиваться. Названные вами ограничения усилила конкуренция со стороны танкерного флота. В период навигации провозные возможности, грузоподъемность и себестоимость перевозки у речного транспорта несравнимы ни с чем.

Несмотря на это, год мы отработали с положительным результатом, практически все плановые показатели по финансовой составляющей были выполнены.

– Как складывается ситуация в этом году, какое влияние оказывает подписанное соглашение о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и АО «Спецнефте-транс»?

– Соглашение, которое закрепило объемы производственной программы, порядок формирования тарифов, индексации заработной платы и сроков оплаты, стало для нас большим подспорьем. Нам стало проще разговаривать и отстаивать свою точку зрения.

Например, с начала этого года мы заключили уже восемь допсоглашений по индексации топливной составляющей в тарифах. ТСМ – одна из основных составляющих наших затрат. Без соглашения, думаю, это было бы невозможно.

Если говорить о тарифе в целом, то в остальной части он долгие годы остается неизменным. Честно скажу, мы бы хотели иметь более справедливые тарифы, позволяющие работать безубыточно и обновлять парк в интересах нефтедобытчиков. Мы находимся в постоянном диалоге с заказчиком по этому поводу – даем весь расклад, не утаиваем ничего.

По действующим расценкам новую технику окупить невозможно. При том диком росте цен на технику, который мы имеем за последние годы, в наших тарифах уже давно нет никакой инвестиционной составляющей. А без обновления парка мы теряем свою привлекательность и в глазах заказчика, и при найме персонала.

И я благодарен нашей материнской компании, – в этом году нам была согласована инвестиционная программа на 26 единиц новой вахтовой техники, которую мы вывели на линию уже в июле-августе. Мы тут все «охали» и «ахали», – такого масштабного обновления по одной группе техники уже давно не было!

Для этого предварительно мы согласовали с заказчиком менее затратные АТС: вместо «ПАЗиков», например, поставили «ГАЗели Нехт», которые и в эксплуатации, и по расходу топлива более экономичны. В значительной степени этот компромисс стал возможен по объективной причине – снижению пассажиропотока. Но самое главное, – новый подвижной состав позволил повысить безопасность и комфорт пассажиров.

– Какими Вам видятся перспективы развития «Нижневожского УТТ»? Поделитесь планами.

– Технологический транспорт в значительной степени консервативен. Задачи и объемы транспортной работы во многом определены процессами добычи нефти и газа в регионе.

Если говорить о перспективах,

то важно сохранить фронт работ, определенный Соглашением, продолжить работать над справедливыми тарифами и обновлением подвижного состава.

Если говорить по новым направлениям, то мы неплохо отработали по рекультивации для «РИТЭКа», в Астрахани приросли объемами пассажирских перевозок по Корпоративному учебному центру «ЛУКОЙЛ».

В этом году мы обновили красную технику, – приобрели у «Когальмского УТТ», взяли седельные тягачи, цементировочные агрегаты, вездеходные автоцистерны для вывоза НСЖ. Понимание по тарифам позволит более четко определиться с дальнейшим инвестированием в парк.

Выше мы говорили уже о постоянном росте цен на ТСМ. В связи с этим будем добиваться снижения удельного расхода топлива. В рамках этой работы уже более 200 ТС оборудовано системами объективного контроля. Показатели коэффициента корректности данных и коэффициента исправности оборудования у нас довольно высокие, находятся на уровне 0,98 и 0,97 соответственно.

– Как строятся взаимоотношения с работниками? Насколько остро на предприятии стоит кадровый вопрос?

– Мы традиционно большое внимание уделяем работникам. Действует колдоговор, ежегодно проводится индексация заработной платы. Но, помимо экономических стимулов, есть еще нормальные человеческие отношения. В слове «персонал» мы видим людей.

Есть социальное партнерство с нашей профсоюзной организацией, – вместе мы многое делаем для создания безопасных и комфортных условий труда. В условиях пандемии забота о здоровье и жизни людей вышла на первую роль.

Среди ИТР текучки сильной нет, – молодые специалисты приходят, закрепляются. Более того, немало из них, поднабравших опыта, потом забирают к себе нефтяники. Каждый раз, когда приходится с кем-то расставаться, испытываешь двойное чувство. С одной стороны, появляется кадровая проблема, с другой, чувство гордости: воспитали, вырастили специалиста, который теперь знает, что такое непростая транспортная работа. И это понимание в будущем принесет нам пользу. Поэтому при приеме мы всегда говорим: у нас вы наберетесь опыта, а потом, если сможете и решите идти дальше, никто силой держать не будет.

По рабочим специальностям ситуация сложнее, молодежь сегодня плохо идет на вакансии водителей, механизаторов, автослесарей. В этом, думаю, мы не одиноки, это общероссийская тенденция.

Тем более что сейчас еще Москва, вахта «крадет» людей. Кто возвращается, обычно берем, – они уже могут сравнивать и рассказывать коллегам, что не везде хорошо, где нас нет. А здесь стабильная и белая зарплата, Трудовой кодекс, спецодежда, социальные гарантии. И каждый человек волен выбирать сам, какой дорогой идти.

– Спасибо за беседу, Александр Иванович.

Интервью вел
Олег ОПУТИН

РЕГИОНЫ «СНТ»: ПЕРМЬ

На хорошей скорости



➤ Девиз «Пермского транспортного предприятия». Решением жюри XI фотоконкурса среди работников компании «Спецнефтетранс» фотографии А.А. Одинцова, и.о. главного инженера «ПТП», присуждено II место.

На хорошей скорости подошел коллектив «Пермского транспортного предприятия» к профессиональному празднику.

— Программа по маш.-часам обществом выполнена на 106%, по грузоперевозкам — на 104%, в том числе по перевозке СНП — на 105%. Доходы составили 104% к плану, — сообщил с гордостью С.В. Катаргин, ведущий экономист ПЭС ОАО «ПТП».

Наряду с работой на традиционных заказчиков — «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» и «ЛЛК Интернешнл» (сегодня доля нефтяников в общем объеме услуг «ПТП» составляет 80%, — ред.), — автотранспортники активно привлекают новых заказчиков.

Весной был заключен договор с филиалом ПМУ АО «ОХК Уралхим», расположенным в том же промышленном узле «Осенцы». По условиям контракта програм-

ма по транспорту на три года составляет 222 тыс. маш.-часов с передачей в аренду 29 АТС и переводом работников. С марта по август на данного заказчика было отработано 34 тыс. маш.-часов пассажирским транспортом и спецтехникой.

Также «ПТП» развивает сотрудничество с компаниями группы «Газпромнефть». За 8 месяцев объемы перевозок СНП для ООО «Газпромнефть-Терминал» к аналогичному периоду прошлого года выросли на 56,4%.

— Особое внимание мы уделяем безопасности движения и сохранности перевозимого груза, — отметил И.М. Новиков, директор ОАО «ПТП». — На это нацелена система объективного



контроля и мониторинга, которой оборудованы наши бензовозы. Система многократно расширяет возможности контроля при эксплуатации АТС. Пять видеокамер позволяют в режиме реального времени следить за ситуацией на дороге и в салоне автомобиля, контролировать налив и разгрузку. Это также дисциплинирует работников, стимулирует их качественно исполнять свои обязанности.

Растут объемы и по ООО «Газпромнефть-Региональные продажи». Объем перевозок палетированных присадочных пакетов 3 и 9 классов опасности в бочках за 8 месяцев превысил показатель аналогичного периода прошлого года почти на треть. В сентябре по данному заказчику был получен новый контракт. Благодаря этому в следующем году объем перевозок вырастет еще на 60%.

Качественному выполнению обязанностей способствует обновление парка «ПТП». В текущем году уже закуплено 21 АТС на сумму 60 млн рублей. Наиболее значимым приобретением стали три газомоторных автобуса «НЕФАЗ 5299» для доставки работников ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» и АО «ОХК Уралхим», а также два тентовых полуприцепа «K ssohret» для междугородных перевозок фасованной продукции. Также закуплено пять погрузчиков «Komatsu», грузовой фургон «Mercedes Benz Sprinter», четыре микроавтобуса (три «Volkswagen Caravelle» и один «Hyundai H-1»), карета «скорой помощи» ИАЦ-1767 М6 на базе «ГАЗ 2217» для перевозки маломобильных пациентов, пять легковых авто (четыре «Toyota Camry» и «LadaNiva»).

Сегодня пермские транспортники прорабатывают вопрос обновления парка седельных тягачей для развития междугородных перевозок с перспективой выхода на международные. А что?! Помните, как в классике советского кино «Берегись автомобиля» на сцене группы народного театра:

— Не пора ли, друзья мои, нам замахнуться на Вильяма, понимае ли, нашего Шекспира?

— И замахнемся!

И никакой самодельности при этом — исключительно профессиональная транспортная работа.

Олег ОПУТИН

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



За работу в профсоюзе

За активную и плодотворную работу в профсоюзе и в связи с 30-летием Нефтегазстройпрофсоюза России, юбилейным нагрудным знаком были награждены наши коллеги — члены ОППО «Спецнефтетранс»:

- **БЕРЕГОВОЙ Анатолий Иванович**, председатель ЦПО автоколонны №6, водитель ООО «Когалымское УТТ».
- **БЕХБУДОВА Елена Петровна**, председатель профкома ППО ООО «Лангепасское УТТ».
- **БОЧКОВА Анна Сергеевна**, председатель профкома ППО ООО «Покачевское УТТ».
- **БУЛЫЧЕВ Илья Анатольевич**, председатель профкома ППО ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **ВАНЬКОВ Виктор Васильевич**, председатель профкома ППО ООО «Чернушинское УТТ».
- **ГОЛБАН Борис Николаевич**, уполномоченный профсоюза по охране труда, водитель автоколонны №1 ООО «Дорстройсервис».
- **КРАТЮК Василий Николаевич**, председатель профкома ППО ООО «Урайское УТТ».
- **ПЕТРЕНКО Татьяна Петровна**, главный бухгалтер ППО ЗАО «Нижеволжское УТТ».
- **СУРИКОВ Сергей Анатольевич**, уполномоченный профсоюза по охране труда, заместитель начальника автоколонны №3 ООО «Усинское ТТУ».



Эта награда — оценка не только общественной работы награжденных, — отметил А.Г. Каримов, председатель ОППО «Спецнефтетранс», — но и вклада нашей профсоюзной организации в развитие социального партнерства.

В этом смысле показательна большая работа руководства компании «Спецнефтетранс» и профсоюзной организации по противодействию COVID-19, сохранению здоровья работников и трудовых коллективов. На борьбу с пандемией компанией уже направлено более 500 млн рублей, в период локдауна работникам были сохранены все выплаты, было сделано все, чтобы не допустить увольнений.

Наша организация является заметной в составе МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ» и «Нефтегазстройпрофсоюза», — 17 ППО 8,5 тысяч работников и ветеранов. Мы делаем все, чтобы укрепить взаимодействие с основными заказчиками. Важнейшим событием стало подписание соглашения о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс». Председатель МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ» Г.М. Кирадиев, который встречался с представителями нашего профсоюза в Прикамье и, зная проблемы транспортников, активно способствовал подготовке этого документа, который позволяет обеспечить работникам фронт работ и уверенность в завтрашнем дне.

Вклад в развитие

Премьера сезона! С июля «Пермское ремонтное предприятие» начало оказывать услугу по диагностике, обслуживанию и ремонту автомобилей, работающих на метане.



— Раньше техника наших постоянных клиентов, таких, как ООО «Итеко Россия», с данным оборудованием уезжала к официальным дилерам, а сегодня — без гордости сообщил С.А. Васильев, директор «ПТП», — ремонтируется и обслуживается у нас. Для этого наши специалисты прошли обучение в «Техническом центре «РариТЭК» (Набережные Челны). Приобретены необходимое диагностическое оборудование, расходные материалы для диагностики, ТО и ремонта данной группы автомобилей, организованы рабочие места для сброса газа.

Это позволяет нам выполнять весь комплекс работ по диагностике и ремонту ГБО, кроме опресовки баллонов и заправки их газом (сейчас такая возможность рассматривается). Планируем, что данные услуги позволят нам увеличить среднемесячную выработку в 2022 году на 300-400 н/ч.

Вот так, вроде бы, понемногу, по зернышку курочка клюет, а в результате «Пермское ремонтное предприятие» из года в год наращивает объемы работ. Вот и в текущем предприятии идет со значительным опережением плана. За 8 месяцев производственная программа по н/ч выполнена на 116%, при этом по сторонним заказчикам — более чем на 200%! Доходы составили 118,9% к плану.

Неудивительно, что накануне профессионального праздника директор ООО «ПТП» С.А. Васильев был отмечен благодарностью АО «Спецнефтетранс» за вклад в развитие компании.

В отличие от газа, с производственным участием на пять постановочных мест, открытым весной на территории филиала ПМУ «ОХК Уралхим», «ПТП» пока не связывает особые перспективы.

— Участок больше стратегический, с точки зрения развития нашего основного заказчика — «Пермского транспортного предприятия», — признается Сергей Александрович, — поскольку присутствие на территории завода ремонтно-технического подразделения связано с требованиями завода и условиями договора.

Объем работ на данной площадке мал, и предоставляемая для ТО и ТР техника не является для нас целевой. Поэтому мы сейчас ищем такой алгоритм работы, который будет экономически эффективным и для клиента (цена, оперативность, качество услуг) и для нашего предприятия в части снижения финансовой нагрузки.



«Бореи» идут на север

В «Спецнефтетрансе» хорошо знают, что Чернушка — родина «Бореев»!

Именно здесь, на юге Прикамья, на мощностях ООО «Автосервис» пять лет назад был создан этот чудо-снегоболотоход на огромных шинах низкого давления, способный передвигаться по бездорожью, снегам, болотам, преодолевать водные преграды. И не просто передвигаться, но и доставлять в непроходимые места людей, оборудование и необходимые грузы. После показательного тест-драйва, прошедшего в Перми в апреле 2016-го для руководителей добывающих обществ компаний «ЛУКОЙЛ» и «РИТЭК», партия «Бореев» была направлена в ряд дочерних обществ компании для нужд нефтяников.

В сентябре «Автосервис» осуществил поставку еще двух снегоболотоходов «Борей» для норильского участка «ДТК Ямал».

— Техника приобретена в Норильске в качестве аварийно-спасательных машин, — пояснил В.А. Балаев, заместитель генерального директора по региональному развитию компании — директор «ДТК Ямал», — именно для работы в экстремальных условиях Крайнего Севера.

Например, в случае невозможности по погодным условиям смены экипажей и дорожников с дальних участков работ предстоящей зимой. Также эти машины будут использоваться для обследования районов предполагаемых объектов работ при отсутствии подъездов автомобильным транспортом.

ТВОРЧЕСТВО

ОДИН ВЗГЛЯД НАЗАД

В конце октября были подведены итоги XI фотоконкурса АО «Спецнефтетранс» «Мой взгляд на «СНТ». В номинации «Лучший фоторепортаж» I место присуждено серии фотографий «Взгляд назад», представленной Е.В. Шведсковой из «Нижевожского УТТ».

Мы попросили автора, председателя профсоюзной первички, поделиться секретами мастерства и успеха.

— Ежегодно наш профком в содружестве с Советом молодых специалистов принимает участие в корпоративном фотоконкурсе. И вот в течение уже нескольких лет снимки наших работников занимают призовые места.

Никакого особого секрета или мохнатой руки в жюри у нас нет. Просто есть творческий подход и желание жить интересно. Мы ведь участвуем не для «галочки»! И это касается не только фотографий. В сентябре прошлого года в творческом проекте «Поем вместе!» все участники проявили себя артистично и с большой выдумкой. Исполненная вместе песня еще больше сдружила нас, помогла раскрыть творческий потенциал каждого, вовлечь в общественную жизнь УТТ молодежь и работников со стажем.

Как это обычно у нас бывает, мы собрались нашей инициативной группой, чтобы обсудить темы и идеи очередного фотоконкурса. А почему бы, подумали мы, накануне 70-летия нашего Управления технологического транспорта, не снять ретро-се-



➤ Серия фотографий «Взгляд назад» (автор Е.В. Шведскова, ЗАО «Нижевожское УТТ») — победитель XI фотоконкурса среди работников компании «Спецнефтетранс».

рию на тему «Взгляд назад»? Это название, кстати, подсказал наш директор А.И. Мигунов. И не только подсказал, но и сам сделал все, чтобы идея была воплощена! Александр Иванович договорился с руководителем дружественного автотранспортного предприятия В.Н. Спиридоновым по поводу нужного нам ретро-автомобиля. Валерий Николаевич был начальником УТТ с 1991 до 2004 года и с удовольствием поддержал коллег. Он написал нам для съемки «ГАЗ-63», выпущенный в середине пятидесятых годов прошлого столетия. Этот заслуженный «старичок» —

постоянный участник городских автопробегов и праздников.

Пришлось, конечно, изобретать топливо для того, чтобы грузовичок смог тронуться с места. Ведь необходимый для заправки низкооктановый бензин «А-66» был снят с производства еще в начале 70-х.

Нашему водителю Александру Нарочному, работающему в УТТ уже почти четверть века, даже в молодости на такой машине ездить не доводилось. Сначала он откликнулся на наше предложение исключительно из профессионального любопытства, но вскоре сам с энтузиазмом

включился в творческий процесс. Пока Александр Викторович занимался заправкой машины, в чем ему помогала Ира Никлюкова, слесарь по ремонту автомобилей, остальные участники съемки вели подбор ретрореквизита.

Перед нами стояла непростая задача — постараться воспроизвести сценки во время уборочной с участием работников транспортной конторы треста «Сталинграднефть» достоверно даже в мельчайших деталях.

Из маминой коллекции старинной керамики бухгалтер Ольга Минаева позаимствовала крынку из-под молока. Инженер

по охране труда, промбезопасности и БДД Надежда Шамова из родительского сарая позаимствовала большую эмалированную кружку. Старинные бабушкины и мамыны платя, шали и платки достали из сундуков и шкафов бухгалтеры Светлана Попова (она же председатель СМС) и Марина Валюнина. Рабочий инструмент — грабли и вилы — нашелся на участке. Помощь в подборе места для фотосессии предложили местные фермеры. Одним словом, все складывалось удачно!

День съемок выдался жарким, и как здорово было ехать с ветерком на бортовом «ГАЗе» из советского прошлого по полевой дороге, представляя себя на месте молодых наших мамочек и бабушек!

В предвкушении чего-то сказочного мы добрались до места. Непринужденный настрой девчонок поддержал наш водитель. Саша настолько вошел в роль заправского шофера, направленного из города на уборочную, так хохлил и веселил девчонок, что на съемочной площадке все получалось по-настоящему, как в жизни. Этому способствовала и нещадная жара, которая дополняла атмосферу полевых работ.

Участники фотосессии настолько вжились в образ, что никому не нужно было подсказывать, как и где встать, как держать инвентарь, повернуться или как взглянуть на разбитного шофера.

Мне оставалось только успевать выбирать ракурсы поинтереснее и нажимать на кнопку фотоаппарата!

Все участники съемки получили незабываемые впечатления и, похоже, задумка настолько удалась, что наши идеи и настроения передались и жюри фотоконкурса. Иначе, чем объяснить нашу победу?! Спасибо большое за оценку нашего творчества! Мы старались.

Да, еще добавлю: в ходе многочисленных дублей все реквизитные пирожки и яблоки были съедены с большим аппетитом.

Елена ШВЕДСКОВА

УВЛЕЧЕНИЕ

Не ищут легких путей

Водители автоколонны №5 «Пермского транспортного предприятия» Константин Четин и Руслан Гребнев — обычные парни. И работа у них совсем не примечательная. Один на ПНОСе трактором таскает тележки с нефтешламом, — зараз по пять штук. Другой — на погрузчике. Сплошная проза жизни.

А вот увлечение у них редкое даже по российским меркам — езда по бездорожью. Офф-роуд.

— Как давно вы увлекаетесь этим видом досуга, спортом? — даже не знаю, как назвать это увлечение своих собеседников.

Вопрос ставит моих собеседников в тупик — раньше им давать интервью не доводилось, и они не сразу определились, кто будет отвечать первым.

— Годика два назад, — отвечает, немного подумав, Гребнев, — как обзавелся «котлетой».

Так Руслан называет свою багги на базе «Нивы».

Узнать в оранжевом обрубке на фото прославленный отечественный вездеход сложно. Не родился красивой, — это как раз про «котлету».

Зато на бездорожье она самому навороженному джипу даст хорошую фору.

— Вот «УАЗики» — это вообще «отстой», — смеются ребята, — они тяжелые, как рюхнутся в грязь или яму... и все, ты его не вытащишь на руках...

— Я для этого и создавал свою, — говорит пермский роден, отсекающий от своей «Нивы» все лишнее, — чтобы легонькая была, проходимая.

— Ради этого пришлось пожертвовать и комфортом?

— Комфортом? Никогда! «Котлета» моя двухместная. Там даже магнитола есть!

«Вольнь» Константина Четина годами будет постарше своего хозяина, — ей уже 35. Автомобиль, который ушел в историю с распа-



➤ «Котлета» Руслана Гребнева застряла. Фото С. Петровых, «Пермская нефть» №21, октябрь 2020 г.

дом СССР, сегодня редкий гость на дорогах России. В четинском экземпляре от «ЛуАЗ-969М» осталось, пожалуй, лишь название и кузов.

— Я ее взял на ходу, начал понемногу городить. Сейчас уже и двигатель другой стоит — инжектор, и колеса тракторные «елочкой». А вот плавать так и не научилась. Тонет. Убедился, когда шел в брод через Бырму. В общем, все вымокли.

— Где больше времени проводите-то, на трассе или в гараже?

— Сейчас уже на трассе. Гаражный период прошел... Это сначала

было, а сейчас приехал, помыл, устранил поломку — все быстро.

Автомобили ребят не часто — раза четыре-пять в год — но изо всех сил стараются подтвердить своим хозяевам свой класс внедорожников — пройти там, где дорог нет. Или хотя бы там, где дороги когда-то были.

— Лес, ракетные шахты, заброшенные заимки и воинские части, — перечисляет контрольные точки маршрутов Руслан, — нынче в Кунгурский район катались, — просеки почти все заросли, узкоколейки, со спутниковых карт пло-

хо видно...

В этом деле выручают старые карты Генштаба, на которых ныне заброшенные и заросшие дороги нанесены по-военному четко. Такая краеведческая работа.

— Поездка по протяженности может быть километров на 8-10, а по времени на нее уходят сутки и более, — поясняет Константин. — Порой не машины нас, а мы их на себе вытаскиваем из разных дебрей.

Самое протяженное турне было в прошлом году — в сторону Белой Горы. До монастыря будет 110 км. Целый день ехали, прошли 62 км. Вовремя сообразили, что для такого похода надо дня три. Вернулись, чтобы на работу не опоздать.

— Как в походе распределяются обязанности?

— Все также, как в обычной жизни, — улыбается Руслан. — Водитель баранку крутит, штурман — маршрут по карте прокладывает. А также бегают, копают, толкают, если застрял. В общем, все он делает...

— Жаль, нынче летом не так интересно было кататься, — подхватывает мысль друга Константин и поясняет, — сушь стояла. А хочется трудностей, чтобы увязнуть в грязи... По пояс.

Мы все втроем смеемся...

Олег ОПУТИН