

**Место встречи
изменить нельзя**
стр. 4,5,6,11,12,13

**Норильский
вектор**
стр. 14

**Горит огонь
спартакиады**
стр. 16

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

Завод, который нужен стране!

Компанией «Спецнефтетранс» построен и запущен в строй новый завод «Капри»

Производственный комплекс «Компаний автоприцепов» по выпуску автоцистерн для перевозки нефтепродуктов, метанола и нефтепромысловых спецтехники, открытый 11 сентября 2023 г. в Ленинградской области, является одним из самых совершенных в отрасли и не имеет аналогов в России.

По сути, с запуском нового производства завод «Капри», отметивший 27 августа свое 30-летие, получает второе дыхание.

Обратный отсчет

Идея организовать внутри одной компании диалог между теми, кто строит технику, и теми, кто ее использует, чтобы конструировать и выпускать наиболее совершенные машины, выгодна во всех отношениях.

С этой целью в 2017 г. «Спецнефтетранс» приобрел завод «Капри» в Ленинградской области, чьи полуприцепы до этого уже прошли проверку в дочерних обществах компании и зарекомендовали себя.

— На тот период доля ручного труда на производстве составляла 90%, — вспоминает Алексей Самсонов, заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству, который возглавлял «Капри» в 2017–2021 гг. — Большинство станков устарело, поскольку технологии закладывались еще четверть века назад. Поэтому нам предстояло постро-



Рабочее совещание «на ногах». Заместитель директора АО «Капри» по производству Р.В. Зайцев (слева) и бригадир участка окончательной сборки И.А. Новожилов обсуждают ход сборки нового полуприцепа.

ить завод, отвечающий технологиям XXI века.

Планы строителей в 2020 г. серьезно «поправил» коронавирус, свалившийся на всех нас. Тем не менее, работы на площадке не остановились, и к концу года коробка здания была возведена. Размеры производственного корпуса — 154 м в длину; 56 — в ширину; 13,5 — в высоту.

Новый завод «Капри» от старого, размещавшегося в поселке Павлово на территории бывшей лесопилки, что в 15 километрах от г. Никольское, — отличается, как небо от земли, а технологически между ними целая пропасть. Весь производственный процесс собран под одной крышей на

площади 7 тыс. м² и представляет конвейерное производство. На новом заводе ручной труд заменили умные станки и сварочные роботы. Помимо этого, здесь совершенно другие — современные — условия труда.

По случаю открытия склад металла сегодня сам на себя не походит. Не склад, а зал для торжественных приемов! 350 тонн металла, которые хранились здесь еще несколько дней назад, пришлось на время перебазировать, чтобы освободить пространство. Вместо стопок листов стали и алюминия — ковровая дорожка синего фирменного цвета «Капри», которая ведет к сцене с большим светодиодным экраном.

На сцене — микрофоны, цветы, тумба с символической кнопкой пуска, фоном за ней — синяя полета с девизом «Завод, который нужен стране!», перекрывающая вход на производство. Гости осматривают выставленные образцы изготавливаемой спецтехники, обмениваются мнениями. Всем интересно, насколько слова на воротах, ведущих в цех, оправданы?

Для председателя совета директоров АО «Спецнефтетранс» А.А. Баркова новый завод «Капри» — уже не первый крупный инвестиционный проект на территории Ленинградской области.

Продолжение на стр. 7

ООО «Покачевское УТТ» уверенно наращивает производственную программу.

По итогам первого полугодия бизнес-план предприятия по сравнению с началом года был скорректирован в сторону увеличения на 14%. И, несмотря на рост производственной программы на 255 тыс. маш.-ч, план по итогам 9 месяцев обществом был перевыполнен на 2 тыс. маш.-ч, план по доходам выполнен на 101,4%.

Второе рождение в текущем году получат 18 автомобилей ООО «Когалымское УТТ».

Модернизация и капитальный ремонт спецтехники на шасси «КамАЗ» — ГПА, АКН-10, АНРВ, УДС и других в условиях экономической нестабильности позволяет более эффективно распоряжаться инвестициями и обеспечивать выполнение производственных задач, — уверены на предприятии.

Уверенность подкреплена экономическими расчетами: при проведении модернизации в ходе капремонта ресурс АТС восстанавливается на 70-80%, срок полезного использования увеличивается. При этом стоимость нового авто практически втрое выше затрат на модернизацию и дальнейшее содержание.



12 единиц техники (одна из ГПА на фото) после реновации уже вернулась в строй и выполняет свои обязанности, остальные выйдут на линию до 10 декабря. А там и до нового года, который на предприятии на этот раз ждут с особым нетерпением, рукой подать!

В рамках разработанной совместно с ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» комплексной программы обновления транспорта, парк УТТ в течение пяти лет пополнят 428 новых АТС. И 105 из них должны поступить уже в следующем году. Масштабное обновление парка позволит снизить средний возраст техники, задействованной на объектах основного заказчика, что повысит эффективность использования парка и качество услуг.

В сентябре отпраздновал новоселье шиномонтажный участок ООО «Авторемонтное предприятие».

После реконструкции участка, оснащенный современным оборудованием, размещается в просторном, теплом боксе.

«Одновременно мы можем обслуживать четыре авто — два легковых и два грузовых, — отметил директор предприятия Д.Н. Журков. — В городе таких автосервисов по ремонту колес для большегрузов больше нет. И мы готовы обслуживать не только наших основных заказчиков — коллег из «Урайского УТТ» и «Нефтедорстроя», но и другие предприятия и города».

СТРОИТЕЛЬСТВО

«Властелины колец»

Работников «Дорстройсервиса» в Когалыме называют «властелинами колец». В каждой шутке есть доля шутки — все пять кольцевых развязок в городе построили они.

Кроме этого, на содержании предприятия находится 5 тыс. км дорог Югры. В условиях вечной мерзлоты, сурового климата и перепадов температур дорожное покрытие изнашивается быстрее. Да и требования к асфальтобетону сегодня гораздо выше.

Одним словом, возможностей двух установок по производству асфальтобетона «Тельтомат-100», работающих в Когалыме еще с конца XX века, уже недостаточ-

но. Каждая из них может выдать сегодня не более 60 т смеси в час.

Летом «Дорстройсервис» приобрел новый современный асфальтобетонный завод «RD130X». Быстровозводимая асфальтосмесительная установка блочного типа за час может произвести смеси больше, чем два «ветерана» асфальтного дела, — 130 т. Завод собран в Казахстане по итальянской технологии. Высокая степень автоматизации производства, более

низкие уровни энергопотребления и выброса вредных веществ, — все это позволит изготавливать смесь в соответствии с новыми ГОСТами, расширить номенклатуру выпускаемых смесей, привлечь новых заказчиков.

— Равномерное и быстрое смешивание битума происходит благодаря впрыскивающей конструкции, — поделился В.А. Грибанов, главный инженер «Дорстройсервиса», — а внутренняя часть мешалки, состоящая из усиленных стоек, высокопрочных лопаток и брони, гарантирует срок эксплуатации до 100 тыс. замесов.

Еще одно преимущество нового завода — мобильность. При необходимости установка может быть перемещена ближе к объекту строительства.

Монтаж и пусконаладочные работы нового комплекса на пло-



Идет монтаж нового АБЗ ООО «Дорстройсервис».

щадке АБЗ предприятия были завершены в конце сентября, и уже следующим летом «RD130X» сможет показать себя в деле. Параллельно с ним продолжают работу и «тельтоматы».

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Ни хао, «ПТП»!

В третьем квартале парк «Пермского транспортного предприятия» пополнили пять двухосных седельных тягачей «Sitrak» C7H480, производимых в Китае по лицензионным технологиям от «MAN». Новые машины будут использоваться для магистральных перевозок фасованных масел.



■ В ООО «Дорстройсервис» подвели итоги летнего дорожно-строительного сезона.

В текущем году объемы по капремонту дорог с твердым покрытием составили 567 тыс. м², по капитальному строительству — 72,5 тыс. м³, выпущено 37,5 тыс. т асфальтобетона.

Знаковым объектом для предприятия стало благоустройство территории Образовательного центра в Когалыме.

— Кампус филиала Пермского национального исследовательского политехнического университета на 380 мест строится в соответствии с соглашением о сотрудничестве между Минобрнауки России, правительствами Югры и Пермского края и компанией «ЛУКОЙЛ», — сообщил директор ООО «Дорстройсервис» **С.Д. Снурницын**. — И мы благодарны нашему заказчику за доверие и возможность участвовать в этом проекте.



Предприятию были поручены работы по устройству асфальтобетонного покрытия на площади 20 тыс. м², укладке тротуарной плитки — 37 тыс. м², обустройству спортплощадок и зон отдыха — на 4,3 тыс. м². Было произведено озеленение на площади 42 тыс. м² с высадкой более 6 тыс. деревьев и кустарников разных пород, установлены малые архитектурные формы. Несмотря на сжатые сроки, «Дорстройсервис» с этой задачей успешно справился. В ходе работ на объекте было задействовано более 40 работников и 18 единиц техники.

Также летом проводилась реконструкция автодорог на месторождениях ТПП «Покачевнефтегаз» с заменой асфальтобетонного покрытия и укреплением обочин щебнем. В третьем квартале было произведено асфальтирование, ремонт ливневой канализации и переустройство наружного освещения во дворах домов № 8 и №12 по ул. Ленинградская и домов № 9 и №11 по ул. Молодежная.

ПРОИЗВОДСТВО

Год поступательного развития

«Спецнефтетранс» укрепляет производственные мощности

Каковы результаты работы компании за три квартала текущего года? С этого вопроса начался наш разговор с заместителем генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству А.А. Самсоновым.

— Итоги 9 месяцев оцениваю положительно. Автотранспортные общества достигли установленных показателей. При плане 14 264 тыс. маш.-ч. фактически было выработано 14 622 тыс. План по доходам выполнен на 105%.

Успешно работают и наши дорожники. «Дорос» наращивает объемы в Пермском крае на объектах «ЛУКОЙЛ-Пермь». На Таймыре «ДТК Ямал» ведет активный поиск новых заказчиков, расширяет портфель заказов и географию. Объектами работ на левом берегу Енисея стала реконструкция двух веток трубопровода — для газового конденсата и метанола — компании «Норильсктрансгаз».

Значимые проекты в Когалыме реализует «Дорстройсервис» — это благоустройство кампуса Образовательного центра (филиал Пермского национального исследовательского политехнического университета), строительство которого ведет ПАО «ЛУКОЙЛ», и монтаж собственного нового АБЗ.

По авторемонтным обществам произошло общее снижение объемов работ. Это в значительной степени связано с масштабным обновлением парка компании за последние годы. При этом растет доля сторонних заказчиков. Лидером здесь выступает «Пермское ремонтное предприятие».

Наиболее острая проблема, с которой сталкиваются все дочерние общества компании, — кадровая.

— **Алексей Алексеевич, насколько успешно идет реализация инвестпрограммы компании?**

— В условиях значительного роста цен на технику, ее дефицита, на текущий год был определен лимит на закуп техники, — 4,8 млрд рублей. По итогам трех кварталов выполнение составило около 35%. Приобретено 122 АТС.

Из наиболее значимых инвестпроектов следует отметить приобретение ООО «Дорос» 76 единиц техники на сумму около 800 млн рублей в рамках мобилизации техники на содержание дорог по югу Пермского края. Около 500 млн было направлено на обновление подвижного состава в Западно-сибирском регионе и Республике Коми.

Большое влияние на реализацию инвестпрограммы оказывает складывающийся дефицит на рынке отечественных полноприводных шасси с колесной формулой 6х6 для промышленной спецтехники. Это приводит к ажиотажу и спекуляции, — за прошлый и текущий годы цены на эту технику выросли вдвое. В связи с этим мы начали поиск альтернативных моделей, выпускаемых «КамАЗом» и «Заводом Урал». Было рас-



➤ Производственная база, построенная ООО «Покачевское УТТ» на Средне-Назымском месторождении.

смотрено несколько моделей, и выбор пал на шасси 2538 АТ производства «BeiBen Truck». В августе прошли переговоры с руководством этой компании. Сейчас ведется работа по получению свидетельства одобрения типа транспортного средства (ОТТС). Это позволит нам устанавливать на данное шасси верхнее оборудование, включая производимое на нашем новом заводе «Капри», запуск которого состоялся в сентябре. Это еще одно из наиболее значимых для компании событий текущего года.

— **В развитии темы инвестиций: каковы основные параметры разработанной совместно с ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» комплексной программы обновления АТС на период 2024-2028 гг.?**

— Программа была разработана в рамках стратегического Соглашения о сотрудничестве, действующего между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс». В течение ближайших пяти лет планируется приобрести более 1000 АТС, треть из них — уже в наступающем году.

Если вы помните, совместный проект подобного уровня уже был реализован нами ранее, — в период первой пятилетки работы компании «Спецнефтетранс» в Западной Сибири, — в 2009-2014 гг.

Добавлю, что сегодня на этапе согласования находится аналогичная программа по нашим основным заказчикам и в Прикамье. В течение пяти лет по «ЛУКОЙЛ-Пермь» планируется закупить около 270 единиц техники. Напомню, что за последние два года для обслуживания объектов нефтедобычи в регионе «Чернушинское УТТ» уже было приобретено около 300 единиц нефтепромышленного и пассажирского транспорта. Для обслуживания технологии нефтепереработки на объектах «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» за этот же период в «Пермское транспортное предприятие» планируется закупить

около 90 АТС.

— **Сотрудничество с нефтяниками в Прикамье в последние годы развивается очень динамично.**

— Да, «Чернушинское УТТ», которое в этом году отметило 65-летие, сегодня обеспечивает технологию добычи на территории всего Пермского края. В третьем квартале предприятие также приступило к содержанию 800 км дорог по Северной группе месторождений «ЛУКОЙЛ-Пермь». С января эти объемы будут переданы в «Дорос». С этой целью дорожниками уже законтрактована 41 единица дорожной техники. Отдаю, что предприятие, которое в декабре отметит полувековой юбилей, уверенно наращивает объемы и выходит из кризиса.

— **В текущем году особое внимание уделяется также развитию социальной производственной инфраструктуры в ряде дочерних обществ. Как бы Вы оценили ход реализации этих проектов?**

— Это не менее важное направление, поскольку надежный тыл обеспечивает качественное оказание услуг заказчику и комфортные условия труда и отдыха нашим работникам.

«Покачевское УТТ» завершает обустройство производственной базы на Средне-Назымском месторождении. Уже сдан быстровозводимый каркасный ангар с утепленной мембраной, запущено в строй общежитие модульного типа на 100 с лишним мест, АЗС, линия подогрева двигателей.

«Усинское ТТУ» на своей базе на Головных сооружениях переоборудовало простаивавшее здание «вахта-40» в столовую и АБК. Проведен газ, смонтированы новая система отопления, ограждение и ворота.

«Чернушинское УТТ» на базе в г. Оса реконструировало общежитие, провело утепление бокса для техники и установку системы отопления. В разработке находится проект строительства собственной производственной базы

на севере Пермского края. Идея: отработать типовой проект с применением быстровозводимых модульных конструкций: стояночных боксов, вспомогательного производства, объектов административно-бытового назначения, который можно было бы в рамках компании масштабировать под конкретные потребности и условия. Условно говоря, надо, — оперативно ставим базу на 50 единиц техники, надо — на 150.

— **Как идет реализация еще одного важного для компании инфраструктурного проекта — по автоматизированному заполнению путевых листов?**

— В соответствии с задачами, которые ставит головная компания, в обществах проводится большая работа по оптимизации затрат. Это позволило за 10 лет снизить удельный расход топлива примерно на треть. Речь идет о сотнях миллионов, миллиардах рублей, которые мы смогли перенаправить на обновление парка, производственной инфраструктуры, повышение зарплаты работникам. И большую роль здесь играет именно проект по АЗПЛ.

В текущем году проект был введен в промышленную эксплуатацию в «Урайском УТТ» — оснащено 263 единицы техники. В «Усинском ТТУ» уже оборудовано 90 единиц техники при выходе на линию 774 собственных АТС. Оснащение парка запланировано завершить в зимний период, когда появится возможность добраться до удаленных участков, — к апрелю 2024 г. В перспективе — оснащение парка Усинского ПУ «ДТК Ямал», «Нижневожского УТТ», «Лангепасского УТТ», дорожных обществ.

Проект по АЗПЛ позволяет компании «Спецнефтетранс» не только снизить расход топлива и пробеги ТС, но и оставаться конкурентоспособной в условиях рынка и непростых современных реалиях.

— **Спасибо за интервью.**

Олег ОПУТИН

МУЖСКОЙ ХАРАКТЕР

Верность родному предприятию

Продолжаем цикл публикаций о «Заслуженных работниках компании «Спецнефтетранс». Среди представленных к высшей награде компании – Александр Николаевич Хлебников, который многое сделал для развития «Чернушинского УТТ».



➤ Александр Хлебников четверть века посвятил «Чернушинскому УТТ», пройдя путь от автослесаря до директора.

Сегодня «Чернушинское УТТ» — одно из крупнейших автотранспортных обществ Группы «Спецнефтетранс», которое обеспечивает автотранспортом технологию нефтедобычи ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» на территории всего Пермского края. Для справки: 1,3 тыс. работников, 950 единиц техники, объем производственной программы — 2,9 млн маш-ч.

— А.Н. Хлебников за четверть века работы в УТТ прошел путь от автослесаря до директора и внес большой вклад в его развитие, — говорит директор ООО «Чернушинское УТТ» А.Л. Симанов. — Александр Николаевич, которого, к сожалению, уже нет с нами, был предан предприятию и коллективу до последнего дня жизни. Многие, кому довелось с ним работать, и сегодня вспоминают его добрым словом.

Предлагаем вниманию читателей материал об Александре Николаевиче Хлебникове.

■ Родом из детства

Осенью 1985 г. вчерашний пограничник Александр Хлебников шел в УТТ устраиваться на работу. Шел по стопам своего отца, проходя между рядами грузовиков, подъемников, автобусов, вдыхал знакомую смесь запахов масел и горючего. Так в детстве пахла рабочая куртка бати, в которую сын утыкался, когда тот приходил с работы, его руки. Александр вспомнил, как году в семидесятом отец в первый раз привел его в Управление...

Тогда он впервые в жизни забрался в кабину «КраЗа»: ноги не доставали до педалей, а через лобовое окно он мог видеть только стоя. Сердце у Сашки от счастья чуть не выпрыгнуло из груди, когда самосвал, послушный руке шофера дяди Сережи, тронулся с места. Тот круг по парку стал в его

жизни первой поездкой на настоящее «автомобиле».

Дома он получил от матери нагоняй за перепачканные в солидоле брюки, но даже это не испортило дня — Саня уснул самым счастливым человеком на свете.

■ Начало пути

А в 1985-м директор УУТ В.Ф. Ковин встретил его вопросом: «А водительские права у тебя есть?» Прав не было.

— Тогда что у тебя могу предложить? Твой отец начинал у нас с шоферов, а ты со слесарей начнешь. А там посмотрим.

Александр был оформлен в агрегатный цех и уже через год мог вслепую отремонтировать редуктор «КамАЗа». Одним из первых на предприятии он освоил ремонт ведущего моста «Татры». А на время отпуска начальник агрегатного Анатолий Егоров уже смело оставлял Александра исполняющим обязанности. В ноябре 86-го А. Хлебникова назначили механиком автоколонны №6. Около ста единиц нефтепромысловой спецтехники: АДПМ, промысловые агрегаты «Азинмаш», ЦА-320, автозаправщики и автоцистерны. А уже в 24 года Хлебников стал самым молодым за всю историю УТТ начальником автоколонны. В коллективе «шестой» это назначение встретили хорошо, — многие водители работали еще с его отцом Николаем Александровичем. Помогали молодому начальнику советами, а при необходимости силой коллективного разума ставить на место лодыря или прогульщика.

■ Главное — люди

Лихие девяностые стали испытанием для коллектива УТТ — неплатежи, техника подпирает забор и стареет, парк не обновляется. Чтобы залатать дыры на

промыслах, обеспечить выход техники на линию, автоколонну Хлебникова в 1993 г. расформировывают, а ему поручают создать участок по ремонту верхнего и навесного оборудования. Вскоре к участку присоединяют агрегатный цех.

— Период становления Александра Николаевича как руководителя и организатора производства пришлось на время сложных перемен в нашей стране, — вспоминает С.Б. Вечернин, зам. директора ООО «Чернушинское УТТ» по производству, многие годы проработавший с Хлебниковым, — перестройка, «лихие» девяностые, неплатежи, инфляция, переход от плановой экономики к рыночным отношениям. Прежняя система отношений в обществе и экономике была сломана, а новую нам еще только предстояло построить методом проб и ошибок.

Это было время, когда помимо выполнения производственных задач, перед руководителем любого уровня стояла задача сохранить предприятие и коллектив в условиях нестабильности и максимальной неопределенности. Александр Николаевич с этой задачей успешно справлялся на любом посту, поскольку хорошо понимал, что главное — это не железо, а люди.

В 1997-м Александр Николаевич был назначен начальником колонны №10. 20 подъемников для подземного ремонта скважин работали практически 24 часа в сутки. Коэффициент технической готовности парка должен быть чуть ли не стопроцентным.

Одновременно новый руководитель начал борьбу с перерасходом и сливами топлива. Систем спутникового мониторинга тогда не было, и все приходилось изме-

рять вручную. Установили на АЗС счетчики, изготовили специальные линейные мерники. Теперь каждый машинист был обязан при сдаче-приеме смены расписаться за количество горючего, находящегося в баке. В одиночку с этой задачей было бы не справиться, и здесь большую помощь оказали диспетчеры УТТ, особенно Розина Мукаева.

И уже первые результаты превзошли все ожидания: расход топлива снизился почти вдвое!

■ Новые высоты

И снова гром среди ясного неба — приказ по «Пермнефти»: передать технику колонны №10 в Чернушинское управление по ремонту скважин. Вместе с людьми. Хлебникову предлагают перейти на новое место работы. Но он остался верен УТТ и сознательно уходит на серьезное понижение в должности — на старшего мастера агрегатного цеха.

Чувствуя, что багаж практических знаний становится недостаточно, Александр Николаевич поступает на заочное в вуз на инженера-механика.

«Вернулся я в 2000 г. с сессии, — вспоминал Александр Николаевич в книге «Наперекор судьбе и бездорожью», вышедшей к 45-летию УТТ, — и на следующий день вызывает меня директор и ставит вопрос в лоб: пойдешь главным инженером? И времени на раздумье не дал».

Вклад Александра Николаевича Хлебникова в развитие отрасли, компании «Спецнефтетранс» и «Чернушинского УТТ» отмечен Почетной грамотой Министерства промышленности и энергетики РФ, Благодарностью министра транспорта РФ, Почетной грамотой ПАО «ЛУКОЙЛ». В 2015 г. А.Н. Хлебников был отмечен высшей наградой транспортной компании — ему было присвоено звание «Заслуженный работник АО «Спецнефтетранс».

Работу новому руководителю технической службы предприятия пришлось начинать с «открытия Америки». «Америкой» для него лично и всего УТТ стал проект модернизации ремонтного производства. Тогда это даже в голове не укладывалось — всегда второстепенный авторемонт, куда проштрафившихся водителей отправляли на перевоспитание, как в армии на «губу», должен был стать визитной карточкой, лицом предприятия!

Глаза боялись, а в итоге сделали! А. Хлебников руководил реконструкцией центральных РММ, агрегатно-моторного цеха, базы производственного обслуживания, приобретенной предприятием в рамках этого проекта.

В июне 2002 г. Хлебников был назначен директором чернушинского УТТ. Опыт, накопленный Александром Николаевичем, стремление в каждом вопросе докопаться до сути вещей, личная ответственность за эти годы, оказался востребованным и на уровне компании.

■ Имя в компании

Нет, не случайно именно А. Хлебникову компания поручала самые сложные производственные проекты в Прикамье, Республике Коми, Западной Сибири. И каждый раз, отправляясь в очередную командировку, Александр Николаевич щедро делился с коллегами своим опытом.

В начале 2000-х в г. Усинске под руководством Хлебникова была создана база производственного обслуживания, где УТТ ремонтировало технику, мобилизованную на освоение месторождений Тимана. Эту базу можно считать бабушкой нынешнего ООО «Ремспецтранс-2», объединившего в 2012 г. ремонтные мощности усинских дочерних обществ компании.

В 2009 г., когда в АО «Спецнефтетранс» была поставлена задача повышения эффективности ремонтного комплекса, А. Хлебников начал этот проект в Чернушке. Так в компании было создано первое авторемонтное общество — «Автотормашсервис».

В 2010 г. для реализации «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса АО «Спецнефтетранс» Александр Николаевич был направлен на работу в Западную Сибирь, где им было создано два новых дочерних общества. Используя чернушинский опыт, он руководил созданием «Ремспецтранс-1» на основе ремонтных мощностей «Когальмского УТТ». А.Н. Хлебников вел эту работу, одновременно возглавляя «УТТ-1».

После успешной реализации проекта в Западносибирском регионе, Александр Николаевич вернулся в родное «Чернушинское УТТ», где до конца своих дней, 2016 г., работал заместителем директора по производству.

БЛИЦ-ОПРОС

Самый
интересный
доклад

Хотите знать, насколько итоговое решение конкурсной комиссии Х НПК, определившей лучшие работы, совпало с мнениями самих участников конференции?

Вот какие ответы были получены редакцией в результате опроса:

■ **Сергей ВАСИЛЬЕВ**, директор ООО «ПРП»:

– Мне был интересен доклад по АТС, работающим на водородном топливе. Теперь будем ожидать данные об особенностях эксплуатации и экономическом эффекте от внедрения.

На конференцию я ехал в «разведку», мне было важно понять, насколько конкурсные работы проработаны, связаны с наукой и действующим производством. Для себя отметил: практически все работы перекликаются с повседневной деятельностью обществ.

■ **Иван СОЧНЕВ**,

начальник ПТО ОАО «ПТП»:

– На мой взгляд, особо важными направлениями для предприятий являются работы по снижению затрат и укомплектование персоналом.

■ **Иван ТРЕГУБОВ**, начальник транспортного отдела ООО «АТП-СНТ»:

– Интересна идея Вадима Кочергина (ОАО «ПТП») по электромобилям. Планируем на следующей НПК представить более глубокое изучение данного направления. Работа Дмитрия Рубцова (ООО «ПУТТ») об использовании АТС на водородном топливе интересна с точки зрения экологии. Переход к массовому применению мог бы дать значительный экономический эффект в отдаленных районах.

Наша работа на тему «Бережливое производство», в которой отражены практические результаты внедрения данной методики за 2019-2021 гг., награды не была удостоена, но главным ее результатом считаем сохранение обществом своего потенциала в качестве эффективной бизнес-структуры АО «Спецнефтетранс», способной качественно выполнять любые поставленные задачи.

■ **Дарья ОВЧИННИКОВА**, ведущий инженер по организации и нормированию труда ООО «Когальское УТТ»:

– Отмечу проект коллег из «Капри» по внедрению PDM-системы, что демонстрирует важность эффективного документооборота и полноты информации на любом производстве.

■ **Полина СМЕРНОВА**, старший мастер дорожного участка ООО «Дорос»:

– Доклад Ю. Касимовской («ДТК Ямал») по планированию работ на удаленных объектах. Эта разработка может быть применена и в других строительных обществах. В ходе НПК удалось обсудить производственные моменты с коллегами из «Капри» и «ПТП».

X НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

Место встречи изменить нельзя



Совсем неудивительно, что X научно-практическая конференция АО «Спецнефтетранс» 12-16 сентября проходила именно в С.-Петербурге. Место встречи тех, с кем компания связывает надежды и перспективы своего развития, изменить было нельзя.

Первая причина, конечно же, открытие нового завода «Капри» — современное, технологичное производство, визитная карточка компании. И было важно, чтобы участники инженерного форума смогли побывать на его площадке, оценить технологии, оборудование, продукцию и культуру производства.

Вторая, — сам Петербург, который известен не только как «культурная столица», но и как колыбель отечественной науки и инженерной мысли.

Именно здесь Петром I в 1724 г. была основана Российская академия наук, и уже вскоре Питер стал местом притяжения одаренных людей со всех концов страны и из-за рубежа. Среди них: гений русской науки **Михаил Ломоносов**, изобретатель электродвигателя **Борис Якоби**, великий химик **Дмитрий Менделеев**, «отец» радио **Александр Попов**, изобретатель электролампочки **Павел Яблочков**...

Кстати, если взять пример ближе к деятельности «СНТ», первая отечественная «тесла» также была собрана в Питере. В 1899 г. 35-летний инженер-любитель **Ипполит Романов** представил свой электромобиль, а вскоре и первый в мире электроомнибус, который мог перевезти 17 человек со скоростью 11 км/ч на расстояние 64 версты. Пароконную тягу в нем заменил электромотор мощностью 12 л.с.

Но из-за финансовых проблем изобретение в серию тогда не пошло...

Альтернативное топливо

В сентябре 2023-го **Вадим Кочергин**, техник ОАО «Пермское транспортное предприятие», внес первый вклад в развитие электро-

мобильного направления в компании «Спецнефтетранс», представив на X НПК более свежие расчеты экономической эффективности.

Э-мобили, считает он, могли бы, в первую очередь, заместить АТС, работающие в течение светового дня на коротких маршрутах (пробег до 150 км в сутки) с множеством остановок. В «ПТП» это, прежде всего, транспортные средства, которые работают на территории НПЗ и перевозят пассажиров и грузы по городу.

Сравнительный анализ пассажирских и грузопассажирских «Газель Next Electro» с имеющимися в парке предприятия моделями «Газон Next», «ПА332053-110-07», «Mercedes-Benz Sprinter», работающими на соляре, показал экономии затрат по топливу почти в пять раз. Еще больший эффект достигается при замещении легковых «Toyota Corolla» на электромобиль «Москвич 3 а». При этом на 20% снижается и срок окупаемости. Замена низковольтных городских автобусов большого класса «НЕФАЗ», работающих на метане и дизтопливе, на электробус «КамАЗ-6282» даст экономии по топливу втрое.

Однако, несмотря на это и отмену транспортного налога на э-мобили, экономический эффект на данном этапе минимален. Весомые минусы — цена, неразвитая инфраструктура по их обслуживанию и зарядке. Снять эти проблемы призвана принятая недавно правительством «Концепция по развитию производства и использования электрического автомобильного транспорта в РФ на период до 2030 г.».

— Посмотрите на те же электрогрузовики «Komatsu», — приводит Кочергин в качестве

аргумента опыт предприятия, — которые мы эксплуатируем на площадках «ЛУКОЙЛ-ПНОС» и «ЛЛК-Интернешнл». Затраты по топливу на них более чем в три раза ниже, на ремонт и содержание — на 60-70% ниже, чем на дизельные, а стоят они всего на 5-10% дороже.

Поэтому «ПТП» уже сейчас стоит приобрести электромобили для тестовой эксплуатации, подготовки внутренней инфраструктуры и водителей. Это необходимый вклад в будущее.

К слову сказать, на днях в Пермь прибыли первые три из шестнадцати электробусов, которые будут работать на городских маршрутах.

Тему оптимизации затрат по топливу поддержал его коллега — начальник ПТО **Иван Сочнев**. В своем докладе (диплом II степени НПК) он напомнил, что «ПТП» на протяжении уже нескольких лет по сути является в компании площадкой по тестированию газомоторной техники. И отказ от привычного топлива в пользу газа обоснован результатами испытаний.

В 2018 г. проходил тестовое испытание магистральный битопливный «КамАЗ-5490» (ДТ + КПП (метан)). Снижение расхода топлива составило 16,5%. На чисто метановой «Scania G410» этот показатель еще выше — 58%.

В рамках инвестиционной программы за период 2019-2022 гг. было приобретено и взято в аренду восемь АТС на газе. Также переоборудовано 17 единиц техники для работы в битопливном режиме — газ/бензин. Благодаря этому экономия по топливу составила 5,9 млн рублей.

В декабре минувшего года «ПТП» приступило к реализации проекта по переводу на газодизельный режим парка магистральных тягачей — «Mercedes-Benz Axor 1840 LS» — 7 единиц, и «КамАЗ 5490-S5» — 9.

Экономия топлива по 16 тягачам, благодаря переходу на ГМТ,

в год была рассчитана на уровне 5,7 млн рублей в год. С учетом переоборудования АТС, затрат на ТО оборудования и мотивацию персонала экономический эффект должен был составить около 2,7 млн рублей. Срок окупаемости — 20 месяцев.

Однако результаты эксплуатации за семь месяцев первых четырех газодизельных «мерседесов» превзошли ожидания. Если фактическое снижение затрат по топливу по этим АТС оказалось на запланированном уровне, то затраты на переоборудование оказались на 20% ниже. В результате затраты на километр пробега сократились на 19%, что в полтора раза улучшило первоначально рассчитанный показатель. А значит, дальнейшая работа по развитию газомоторного парка будет продолжена.

Далее всех в поисках топлива будущего на конференции взглянул **Дмитрий Рубцов**, механик АТЦ «Ямал» «Покачовского УТТ». На просторах ЯНАО, равных по площади половине Западной Европы, всего около сотни заправок, а станций зарядки электромобилей всего две, водородное топливо — заманчивая альтернатива.

Общую картину по альтернативному топливу завершил анализ эффективности его использования в работе «верхнего» оборудования нефтепромышленной спецтехники на примере «Лангепасского УТТ». Докладчики — главный механик **Иван Клементьев** и главный энергетик **Рузиль Насырьянов** — представили опыт перевода ППУА и АДПМ ППУ на битопливный режим работы. Замещение традиционного ДТ на газ привело к сокращению затрат по топливу на 40%. Дополнительным преимуществом является невысокая стоимость оборудования и возможность замены тепловой горелки с газовой на дизельную в полевых условиях.

Продолжение на стр. 5

X НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

Место встречи изменить нельзя



Начало на стр. 4

Без проводов

Еще одна историческая параллель напросилась сама собой — первый практический шаг в эпоху информационных технологий в конце XIX столетия также был сделан в Петербурге. Изобретение радио **А. Поповым** подарило человечеству связь без проводов, спутниковую навигацию, Интернет.

X НПК показала растущую роль IT в развитии компании. Ведущий инженер ПТО «Чернушинского УТТ» **Любовь Пичкалева** доложила о преимуществах и перспективах использования автоматической АЗС в условиях автоматизированного закрытия путевых листов (диплом I степени X НПК). Источников экономии несколько. Основной из них — приобретение топлива по оптовой цене. Второе — сокращение холостых пробегов до АЗС (2,5 км) и обратно, что позволило предприятию сэкономить около 36 тонн ДТ в год. Третье — снижение накладных расходов за счет работы ААЗС без оператора. Помимо этого, автоматизация обеспечивает эффективный учет и контроль над нефтепродуктами, их учет в системе АЗПЛ.

Анализ эффективности работы ССМ, усовершенствование методов контроля за работой техники на линии и расходом топлива представили в своем докладе коллеги из Лангепаса: **Виталий Базаров**, начальник отдела правового обеспечения, кадровой работы и нормирования труда; **Наталья Беликова**, ведущий инженер группы по учету ТСМ; водитель **Роман Нечаев**. В разработке (диплом III степени + премия за особую значимость темы) приведены результаты, полученные за шесть лет реализации проекта. Удельный расход топлива по предприятию сокращен более чем на 15%. Это позволило сэкономить 9 млн рублей. На момент оснащения отклонение пробега АТС по показаниям спидометров от показаний ССМ составляло 14%. За этот период данный показатель снижен до 6%. Исключение приписок и мониторинг случаев отклонения от маршрута дало эко-

номии по топливу еще на 14 млн, а увеличение интервалов между ТО сэкономило дополнительно 5 млн рублей. Это значительно перекрывает затраты предприятия, связанные с внедрением ССМ.

— Центральной фигурой в деле экономии топлива является водитель, — убежден **В. Базаров**. — От его квалификации зависит, прежде всего, быстрое выявление и устранение неисправностей, влияющих на расход топлива. Особую роль играет и наличие навыков экономного вождения.

В качестве примера докладчики представили статистику по двум водителям, работающим на одном вахтовом автобусе. Сравнение данных по времени в наряде, расходу топлива, пробегу, скорости наглядно показали, что водитель с более агрессивной техникой вождения допустил перерасход топлива относительно нормы на 4,29%; а у второго, наоборот, экономия составила 2,13%. Безусловно, что экономичную езду следует пропагандировать и поощрять.

Свои предложения по развитию ССМ представил **Константин Матвеев**, контролер технического состояния АТС «Когалымского УТТ». Благодаря внедрению проекта по АЗПЛ и повышению ответственности водителей, удельный расход топлива по предприятию за пять лет снижен на 18%. Следующим этапом должно стать внедрение электронных путевых листов, данные в которые будут загружаться автоматически. Также предложено внедрить систему видеоконтроля над состоянием водителей, что позволяет повысить дисциплинированность работников и безопасность дорожного движения.

Чувствительная информация, к которой относятся производственные и экономические показатели компании, требует защиты. О необходимости целенаправленной работы по выявлению и пресечению инцидентов информационной безопасности доложил **Батырхан Торгаев**, начальник службы АСУ «Когалымского УТТ». Им предложена сетевая схема работы DLP-системы и соответствующие методические рекомендации.

Опыт организации управления производством «ДТК Ямал» в условиях географической удаленности представила **Юлия Касимовская**, ведущий инженер по календарно-сетевому планированию (диплом I степени + премия за ОЗТ). Для дорожно-строительного общества, подразделения которого работают в четырех часовых поясах, — на Ямале, в Коми, Норильске и Москве, — это актуальная тема.

В основе доклада — разработанные на предприятии способы удаленного управления строительством. Внедренная система позволяет быстро и с высокой точностью рассчитать себестоимость предстоящих работ, ускоряет и автоматизирует процесс закупки материалов, оптимизирует рабочее время.

Проект автоматизации производственных процессов и документооборота на базе PDM-системы (диплом II степени) защищали хозяева площадки, представители завода «Капри» — главный бухгалтер **Анна Альбова** и главный технолог **Андрей Киселев**. Его внедрение обеспечит управление и интеграцию всей информации на весь жизненный цикл продукции — от проектирования до утилизации.

— Главное отличие от традиционных БД, — отметил **А. Киселев**, — в том, что в PDM можно вносить информацию любых форматов и типов, и система выдает ее пользователям в структурированном виде.

По мнению разработчиков, внедрение PDM-системы приведет к экономии и дополнительной прибыли завода за счет сокращения сроков вывода новой продукции на рынок (до 75%), снижению затрат на проектирование (до 30%), доли брака и объема конструктивных изменений (до 70%), расходов на подготовку документации (до 40%).

Возможно, по сравнению с проектом питерских коллег, предложение ведущего бухгалтера «Ремспецтранс-2» **Александры Воробьевой** внедрить ЭДО не открывает Америки, однако польза его очевидна уже тем обществам, где документооборот уже автоматизирован. Это позволит усовершенствовать

бизнес-процессы в авторемонтном обществе; повысит уровень управления и контроля при решении задач; ускорит процессы обработки и выполнения заказ-нарядов на ремонт, обслуживание и мойку ТС, реализацию ТМЦ. При этом затраты на канцелярские и почтовые расходы, сроки документооборота и взаиморасчетов с контрагентами сократятся на 60%. Оборачиваемость дебиторской задолженности — на 15%. Экономия рабочего времени составит 25%.

Дистанционный доктор

Настоящий батл случился по теме внедрения дистанционных предрейсовых и послерейсовых медосмотров (ПРМО) водителей. Свои разработки представило сразу пять дочерних обществ — «Нижевожское УТТ», «Усинское ТТУ», «Чернушинское УТТ», «Урайское УТТ», «Пермское транспортное предприятие».

Поскольку речь идет о повышении безопасности дорожного движения, — это особо значимая тема в рамках конференции. Вдобавок, актуальная — с 1 сентября медосмотры дистанционно разрешены.

Все докладчики сошлись в том, что автоматизация ПРМО посредством телемедицинских терминалов позволяет объективно оценивать состояние здоровья работников удаленно, вести учет результатов и анализов. А вот по вопросу экономического эффекта позиции разошлись.

— Расчеты по всем шести производственным участкам «Нижевожского УТТ» показали, что при сегодняшней стоимости «классического» медосмотра переход на телемедицину (с арендой оборудования) приведет к росту затрат на 656 тыс. рублей в год, — пришли к выводу **Владимир Горбачев**, начальник отдела ОТ, ПБ и БДД и инженер отдела **Надежда Шамова**.

Представленный инженером по охране труда «ПТП» **Семеном Елькиным** расчет показал снижение затрат на 9%, которые дает приобретение четырех комплексов ПРМО. И сегодня этот проект уже внедрен на предприятии.

Продолжение на стр. 6

БЛИЦ-ОПРОС

Самый интересный доклад

■ **Юлия КАСИМОВСКАЯ**, ведущий инженер по календарно-сетевому планированию ООО «ДТК Ямал»:

— Мы все здесь показываем результаты своей деятельности, обсуждаем, пытаемся добиться максимальной эффективности работы наших обществ. Мой доклад был об управлении объектами строительства, которые разбросаны по разным регионам страны. При слабом контроле над такими проектами могут возникнуть ошибки, перерасход ресурсов, срыв сроков и убытки.

■ **Андрей КИСЕЛЕВ**, главный технолог «Капри»:

— Отмечу все доклады, где затрагивалась тема цифровизации для упрощения планирования производства и материально-технического обеспечения проектов. Участие в НПК — это проверка на компетенцию, а одно из призовых мест — подтверждение правильности направления работы.

■ **Альберт ДАШДЕМИРОВ**, инженер ПО ООО «Дорстройсервис»:

— Интересным считаю доклад коллеги из «Дороса» об использовании инновационных технологий при проведении работ по содержанию автодорог. Хотелось бы увидеть применение данных технологий на практике в дочерних обществах «Спецнефтьтранс».

■ **Вячеслав БАЛАЕВ**, заместитель генерального директора АО «Спецнефтьтранс» по региональному развитию — директор ООО «ДТК Ямал»:

— Отмечу проект по внедрению DLP-системы от «Когалымского УТТ». Мы также работаем, чтобы избежать утечек информации. Были представлены вопросы, о которых мы задумывались, но практической реализации они пока не получили. Например, комплексы дистанционного медосмотра было бы вполне разумно внедрять не только для водителей, но и других категорий работников. Это позволит быть уверенным или температурой, что он здоров, трезв. Это вклад в укрепление охраны труда, промбезопасности и дисциплины на производстве.

■ **Наталья ВОСТРЕЦОВА**, специалист по кадрам ООО «Когалымское УТТ»:

— Меня заинтересовала работа по ТС на водородном топливе. Подобные проекты приведут к улучшению экологии и к экономии природных ресурсов. Коллег из «Нижевожского УТТ» заинтересовала наша работа, обменялись контактами.

■ **Петр БАЛЫЧЕВ**, механик ОТК ЗАО «Нижевожское УТТ»:

— Работа «Кадровое планирование и управление персоналом на примере «Когалымского УТТ» является важной, поскольку кадровый вопрос стоит остро во всех обществах компании. Мы этой теме коснулись и в нашей разработке.

Участие в X НПК дало понимание того, что руководство компании заинтересовано не только получать предложения и обратную связь от работников по вопросам совершенствования рабочих процессов, но и внедрять эти улучшения.

БЛИЦ-ОПРОС

Самый
интересный
доклад

■ **Батырхан ТОРТАЕВ**,
начальник службы АСУ
ООО «Когалымское УТТ»:

— В связи с острым кадровым голодом считаю актуальным доклад своих коллег «Кадровое планирование и управление персоналом в современных организациях».

■ **Александр ВАСИЛЬЕВ**,
механик
ЗАО «Нижневожское УТТ»:

— Работы по организации дистанционных предрейсовых осмотров актуальны для всех обществ, имеющих удаленные подразделения, где сложно организовать медосмотры «очным» способом.

Участие в X НПК дало лучшее понимание структуры компании, ее географии, процессов, происходящих в разных подразделениях компании.

■ **Семен ЕЛЬКИН**, инженер
по ГО и ЧС ОАО «ПТП»:

— Доклады по дистанционным медосмотрам, безусловно. У себя мы уже начали внедрять, а общение с коллегами дало еще больше уверенности в правильности этого решения.

■ **Александра ВОРОБЬЕВА**,
ведущий бухгалтер
ООО «Ремспецтранс-2»:

— Детально, буквально до копеечки был просчитан проект «Универсальный мочный комплекс для грузовых и легковых автомобилей», представленный Аленой Щепетовой из «Урайского УТТ». Думаю, возможно будет рассмотреть применение такого комплекса и в нашем обществе.

■ **Анастасия ПОПОВА**
зам. начальника отдела ОТ
ПБ и БДД и **Алина ЮШИНА**,
ведущий специалист отдела
ООО «Усинское ТТУ»:

— Хотелось бы отметить темы, касающиеся оптимизации затрат на топливо, и доклад об автоматической АЗС («Чернушинское УТТ»). Представленные цифры показали существенную экономическую выгоду.

■ **Александр МЕРЗЛИКИН**,
старший инженер ОЗ
ЗАО «Нижневожское УТТ»:

— Несколько работ по комплексам дистанционного медицинского контроля дают возможность рассмотреть и проанализировать данный вопрос с разных сторон.

■ **Елена ШВЕДСКОВА**,
председатель
ППО «Нижневожское УТТ»:

— Три дня праздника интеллекта и общения! Было интересно пообщаться с молодыми и перспективными специалистами, еще лишний раз удивиться широкой географии деятельности компании «Спецнефтетранс».

Порадовалась за нашего молодого специалиста Александра Мерзликина. Его доклад по повышению экономических показателей вызвал большой интерес у генерального директора Р.Ф. Габдуллина, который выразил одобрение и поддержку конкурсанту.

■ **Иван КЛЕМЕНТЬЕВ**,
главный механик
ООО «Лангепасское УТТ»:

— Выступили все-таки не на полную мощность, нужно было поработать побольше для того, чтобы лучше раскрыть тему по переоборудованию верхнего оборудования спецтехники на газ. Тема технически сложная, актуальная. Нужно полностью обезопасить автомобиль, обезопасить людей.

X НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

Место встречи изменить нельзя



Начало на стр. 5

Представители «Чернушинского УТТ» — инженер по БДД **Антон Ленин** и водитель **Иван Радчиков** — напротив, в своей работе представили анализ затрат с арендой оборудования ПРМО. На примере двух участков экономия по стоимости медосмотра составит 40%. В своей работе коллеги пошли дальше, предложили интегрировать электронную систему медосмотра с автоматизированной системой контроля и управления доступом на предприятие, учетом рабочего времени.

Для УТТ, в структуре которого 18 баз и участков (общее количество точек проведения ПРМО — 21, — ред.) на территории Прикамья, это важно, поскольку работа на объектах «ЛУКОЙЛ-Пермь» требует специальных инструктажей и допусков в области промышленной безопасности.

Таким образом, помимо финансового результата, проект снижает риски по допуску к работе водителя, который не соответствует требованиям охраны труда и, соответственно, возникновению несчастных случаев, профзаболеваний, ДТП, штрафных санкций.

Анастасия Попова, заместитель начальника ООТ, ПБ и БДД и **Алина Юшина**, инженер по техническому надзору «Усинского ТТУ» представили расчет, подтвердивший целесообразность дистанционного медицинского контроля на примере удаленного Южно-Шапкинское месторождения. Экономия достигается за счет снижения ФОТ, затрат на получение медицинской лицензии, организации медкабинета, а также расходов на услуги сторонних медицинских организаций.

В основу доклада **Вячеслава Харитонов**, начальника отдела БДД и ТК, ООО «Урайское УТТ» на эту тему положен сравнительный принцип трудовой занятости — на центральной базе предприятия в штате находятся три медработника и действует один комплекс ПРМО. Расчет

показал, что при замещении медицинских работников еще двумя комплексами, экономия составит 52% и проект окупится менее чем за год.

— Экономическая эффективность только по одному этому пункту ПРМО составляет около 1,4 млн рублей в год, — приходит к выводу докладчик. — Внедрение подобных комплексов в масштабе АО «Спецнефтетранс» позволит расширить инвестиционные возможности компании и направить сэкономленные средства на развитие других перспективных проектов.

■ Дела дорожные

За виртуальными технологиями на конференции не было забыто и прямое производство. Перспективное направление в дорожном строительстве — производство теплых АБС — представил **Альберт Дашдемиров**, инженер ПО «Дорстройсервис» (диплом II степени). Переход на ТАС снизит затраты при ее производстве, увеличит долговечность покрытия, продлит строительный сезон. С этой целью предложено оснащение АБЗ установкой для вспенивания битума. Срок окупаемости проекта — два года.

Скашивание травы вокруг дорожных знаков — то еще удовольствие, — трудоемкая необходимость. Трава выше 15 см — получай от заказчика понижающий коэффициент при оплате услуг по содержанию. Навесная дорожная косилка здесь не подойдет. Поэтому берешь триммер и гуляешь с ним по обочине от указателя к указателю. И так несколько раз за лето. Когда у тебя на содержании, как у ООО «Дорос», — 2,5 тыс. км автодорог, то такие променады влетают в копейку.

Старший мастер Чернушинского дорожного участка «Дороса» **Полина Смирнова** предложила решение, которое исключает затраты по скашиванию травы (диплом II степени).

Пилотным проектом стало устройство специальных пологов из дорнита вокруг стоек тридцати знаков-указателей на конкретном

участке дороги протяженностью около 7,5 км. Результаты показали, что новинка эффективно борется с травой. В результате затраты на трудовые ресурсы сокращены на 89%, на транспорт — на 83%. По представленным в докладе расчетам, материалы, затраченные на изготовление пологов и укреплений, окупаются уже на второй год содержания. А из расчета на трехлетний период содержания дорог выгода составляет 54%.

Для компании «Спецнефтетранс», на содержании которой находится более 11 км автодорог, это маленькое распределение может иметь большой экономический эффект!

■ Тарифы, тарифы...

В условиях, когда стоимость новой промышленной техники растет на 40-50% в год, а спрос на нее на рынке гораздо выше предложения, вопрос капремонта и модернизации парка приобретает особое значение. Экономическую эффективность их проведения начальник ПТО «Когалымского УТТ» **Дмитрий Кушничук** обосновал в своем докладе (диплом III степени).

Расчет производился на примере «КамАЗ-4326 ГПА» 2010 г.в., который в конце прошлого года прошел капремонт и модернизацию. Цена вопроса — 3,75 млн рублей. В качестве альтернативы был взят новый ГПА на шасси «КамАЗ 43118-3027-50», стоимость которого в августе составила 9,9 млн рублей.

Расчеты показали, что приобретение нового АТС при действующих ценах и тарифах нерентабельно, в то время, как срок окупаемости затрат при модернизации составил 2,5 года. При этом затраты на модернизацию основных фондов в соответствии с действующим в Югре региональным законодательством подлежат льготному налогообложению. Кроме этого, стоимость ТО нового автомобиля оказались на 104,6% выше.

— В условиях нестабильного рынка и логистических цепочек поставки запчастей и материалов, в целях обеспечения транс-

портными услугами основного заказчика, — отметил Д. Кушничук, — проведение капремонта и модернизации АТС считаем актуальным.

С другой стороны на проблему, когда тарифы и стоимость новой техники не совпадают, посмотрели в «Нижневожском УТТ». Алгоритм, как нерентабельное начинает приносить прибыль, если подойти к решению задачи нестандартно, участникам X НПК представил старший инженер ОЗ «Нижневожского УТТ» **Александр Мерзликин** (диплом III степени). В основе разработки — активная переговорная работа и проработка с заказчиком — ООО «РИТЭК» — вариантов по замещению экономически неэффективной техники, использование универсальной, многофункциональной спецтехники, что позволяет одной единице АТС замещать две-три. Например, седельный тягач с КМУ заменил панель и автокран. Хотя есть и обратный пример. Замещение «АКН-10» на «УАЗ» с переносной вакуумной установкой и автоцепку с ППЦ на 28 м³. Прицепная ППУ, которая доставляется на удаленные объекты работ разрезным дежурным автомобилем вместе с персоналом, заменяет паровую установку на шасси. Замещения, позволившие выйти в плюс без увеличения бюджета заказчика, были проведены еще по целому ряду позиций пассажирской, грузовой, дорожно-строительной техники.

■ Бережливое производство

Не тарифом единым. Коллеги в своей разработке на тему «Бережливое производство» **Петр Бальчев**, механик ОТК и механик **Александр Васильев** из «Нижневожского УТТ» упор сделали на сокращение затрат на отопление. Если даже для самого южного дочернего общества «СНТ» этот вопрос актуален, то что говорить о коллегах, которые работают в Югре, на Ямале, в Коми, на Таймыре, в Прикамье или на «берегах Невы»?!

Продолжение на стр. 11

НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

Завод, который нужен стране!



Начало на стр. 1

Вначале двухтысячных он, на посту вице-президента компании «ЛУКОЙЛ», руководил строительством морского нефтеперерабатывающего комплекса Высоцк II. А железнодорожную ветку на свайно-ростверковом основании протяженностью 18 км, построенную по болотам в обход Выборга от станции Верхне-Черкасово к терминалу всего за девять месяцев, так и называли – «Дуга Баркова».

– Проект нового завода «Капри» мы продумывали несколько лет, – говорит Анатолий Барков. – Выбрали регион, где будет верно расположить новое производство с точки зрения логистики поставок материалов и комплектующих, наличия квалифицированных кадров. Время потребовалось, чтобы спроектировать, определить технологии и оборудование.

Строительство нового завода «Капри» велось в рамках стратегического развития компании «Спецнефтетранс» и на основании Соглашения, подписанного с правительством Ленинградской области на XVIII Российском инвестиционном форуме в Сочи в 2019 г.

– В ходе строительства возникло немало вопросов, но их

удавалось решать максимально быстро, без бюрократических проволочек, – подчеркнул Анатолий Александрович. – От лица компании выражаю благодарность руководству Ленинградской области за поддержку.

– Открытие нового завода – значимое событие для Ленинградской области, – в словах ведущего торжественной церемонии нет преувеличения. Это и рабочие места, и дополнительные отчисления в бюджет.

– Нам очень важны и нужны такие проекты, – отметил Дмитрий Ялов, заместитель председателя правительства Ленинградской области. – Они повышают устойчивость экономики, помогают нам выстоять против санкций.

Новый завод «Капри» – проект мирового уровня, он ничем не уступает зарубежным аналогам. Все сделано хорошо, продуманно, с уважением к тем, кто здесь работает. Это очень важно. Хотелось бы, чтобы и другие инвесторы Ленинградской области применяли лучшие практики.

Вся ответственность по строительству и технологическому оснащению новой производственной площадки легла на плечи директора «Капри» Андрея Жигало. Одновременно с этим на заводе продолжался выпуск продукции.

– Уважаемые Анатолий Александрович, Дмитрий Анатольевич, – докладывает директор, – завод построен, введен в эксплуатацию и готов к пуску.

Вот они, самые волнительные мгновения...

– Пять, четыре, три..., – начинается обратный отсчет ведущий. – ... Пуск!

Приглашенные на сцену руководители втроем нажимают кнопку пуска, она загорается, полета за сценой поднимается, открывая вид на производство.

Аплодисменты, крепкие рукопожатия, радостные улыбки, фото для истории. Новый завод «Капри» открыт. Добро пожаловать!

Превращения металла

Директор завода представляет гостям технологическую цепочку превращения листа металла в автоцистерну.

Со склада металл поступает в первый пролет. Его сердце – оптоволоконный лазерный станок. Он, словно гиперболюид инженера Гарина, способен резать металл толщиной до 25 мм. То, что Алексей Толстой описывал 95 лет назад в своем фантастическом романе, – реальность нового завода «Капри».

После выкройки две обечайки одним листом поступают на

четырёхвалковый листогиб. Оператор участвует только в моменте погрузки и выгрузки листа. Все остальное делает автоматическая система измерения радиуса.

Другой листогиб, куда после раскроя на лазере попадают более мелкие заготовки, напоминает портал в будущее. Пресс с усилием в 40 тонн обеспечивает точность формовки детали в трех измерениях до сотой доли миллиметра. Станок автоматически учитывает упругость материала и, действительно, является тем оборудованием, которое определяет завтрашний день «Капри».

Роликовый фланжировочный станок точно по оцифрованному лекалу режет и гнет многоцентровые и круглые доньшки будущих цистерн. Алюминий – за 400 секунд, сталь – за 600 секунд, – и готово!

Установка плазменной сварки продольным швом замыкает обечайку, а в финале сварочный робот производит ее сварку с внутренней перегородкой.

Через зенитные фонари на крыше на гостей мягко струится дневной свет – хорошее замещение излишкам искусственного освещения. День сегодня выдался теплым и яркий, под стать событию.

Продолжение на стр. 8

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Зависит от людей

Роботизированные сварочные комплексы, автоматизированные лазерная резка и листогибы, другое современное оборудование только подчеркивают значимость роли человека в развитии «Капри».

■ Роберт ГАБДУЛЛИН, генеральный директор АО «Спецнефтетранс»:

– В советский период заводы строились через специально создаваемые дирекции строительства, которые занимались только стройкой и ничем больше. Говоря о «Капри», следует отметить большую заслугу руководства и коллектива завода. Люди строили новое производство и при этом выпуск техники не прекращался.

Завод, который мы открыли, имеет большой потенциал развития, способен выпускать красивые, безопасные, экономически эффективные машины, которые будут работать в интересах заказчиков и страны. Предстоит еще немало сделать, чтобы отладить все технологические тонкости, выйти на заявленный уровень производительности. И на этом этапе, несмотря на высокую степень автоматизации и роботизации производственных процессов, успех, как и в ходе строительства и подготовки завода к пуску, также будет зависеть от людей.

■ Николай ЛЯПИН, член совета директоров АО «Спецнефтетранс»:

– Построить новый комплекс и перенести производство с одной площадки на другую – это колоссальная задача. При этом завод выполнял производственную программу и не потерял заказчиков, что в условиях рынка очень не просто. Но пуск завода – это не повод для самоуспокоения. Предстоит доказать рынку качество и возможности нового производства, не забывая, что конкуренты тоже развиваются.

■ Михаил КОСАРЕВ, генеральный директор индустриального парка «М10»:

– Для «М10» завод «Капри» – предмет особой гордости. Я вспоминаю этапы проекта, как в конце 2018 г. мы выбирали оптимальный земельный участок, а уже в феврале 2019-го на форуме в Сочи было подписано Соглашение о стратегическом партнерстве. И потом, бывая на площадке, я видел, как, несмотря на все сложности, выпавшие на период строительства, рос корпус, как производство насыщалось оборудованием, как компания выполняла взятые обязательства. И когда в результате слаженной работы десятков, сотен людей появляются такие суперсовременные предприятия, – это здорово!

30 КАПРИ
Эволюция
История завода, созданного в непростые девяностые, как эволюция бочки. 30-летнюю летопись предприятия можно сравнить с продукцией, выпускаемой здесь, – всегда в движении и наполнена событиями.



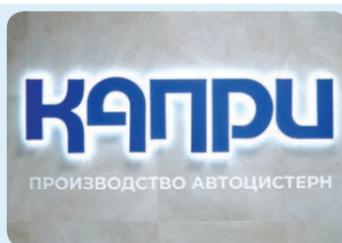
1993

В ТОО «КП «Техавтотранссервис», имевшей сеть АЗС в г. С.-Петербург и Ленинградской области, создан участок по производству полуприцепов-цистерн для перевозки топлива.



1995

Построен первый российский ППЦ объемом 37 м³. На следующий год выпущено еще четыре. Производство размещено на стапелях «Северная верфь» (г. С.-Петербург).



1997

Участок по изготовлению ППЦ получает статус юрлица и имя – ЗАО «Компания автоприцепов», сокращенно «Капри».



1998

Директором завода назначен А.В. Могучий, возглавлявший завод два десятка лет. Благодаря ему предприятие было сохранено. Произведена первая партия продукции для стороннего заказчика – 25 ППЦ по 37 м³.

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Сошлись
во мнении

Презентация нового завода «Капри» заказчикам 18 сентября выявила сходство взглядов тех, кто ППЦ производит, и тех, кто их эксплуатирует.

■ Андрей ЖИГАЛО, директор АО «Капри»:

— По большому счету, мы впервые показывали завод гостям, ничего не скрывая, с гордостью. На старое производство в Павлово мы заказчиков практически не водили, поскольку реально мог возникнуть диссонанс между продукцией и кустарными условиями, в которых она производилась.

За тот период времени, что «Капри» работает в составе АО «Спецнефтетранс», произошли тектонические сдвиги. По сути, был совершен технологический прорыв, переход на современное оборудование. То, о чем мы в 2017 г. даже не могли мечтать, сегодня уже применяется нами в работе! Спасибо руководству компании «Спецнефтетранс» за доверие коллективу и возможность реализовать этот проект!

■ Антон МЕРЗЛИКИН, главный инженер ЗАО «Нижневолжское УТТ»:

— На новом производстве завода «Капри» меня, как инженера, удивила степень автоматизации производственных процессов и точность изготовления и подгонки деталей. Формовка заготовок на листогибочных станках, сварочные роботы выдают шов без каких-либо погрешностей, без человеческого участия, — это просто супер!

■ Андрей КИСЕЛЕВ, главный технолог АО «Капри»:

— Новый завод в г. Никольское отличается тем, что базируется на современных технологиях, все процессы и оборудование собраны, аккумулированы в одном помещении, где все грамотно спланировано и расставлено. Прежде всего, это лазерный раскрой, роботизированные сварочные комплексы.

Большой шаг сделан в области цифровизации. Все базы данных переведены в электронный вид, что существенно облегчило работу на каждом участке. Мы имеем возможность на всех этапах отслеживать точность, ритмичность производства, повысить качество и объемы изготавливаемой продукции.

■ Александр МЕЛЕХ, заместитель директора по эксплуатации ООО «Чернушинское УТТ»:

— Я рад, что наши коллеги и поставщики продукции достигли таких высоких показателей. Завод сегодня стал настолько высокотехнологичным предприятием, что гордость берет и за «Капри», и за нашу компанию «Спецнефтетранс», которая реализовала такой проект! Уверен, что у «Капри» большое будущее!

НА ПЕРВОМ МЕСТЕ

Завод, который нужен стране!



Начало на стр. 7

Второй пролет — участок сборки.

Корпус будущей емкости формируется на сборочном стапеле. Он на рельсовом ходу — две параллельные узкоколейки имеют в длину метров по двадцать. Наверное, это самые узкоколейные и короткие железные дороги в мире. По этим путям на роликовых опорах перемещается высокоточная оснастка, повторяющая контур сечения ППЦ. Универсальный сборочный комплекс построен на новосибирском заводе «Тяжстанкогидропресс» и может работать с двумя типами сечений емкостей, которые применяются на «Капри», — «евро» и переменного типа. Они оптимальны, поскольку позволяют понизить центр тяжести будущего полуприцепа. Это имеет особое значение при движении машины на трассе.

Обечайки с помощью сложной системы крепежей на стапеле устанавливаются в бандажные кольца диаметром около 3 м, и вагончиками, друг за другом, стыкуют в единое целое. Сколько будет отсеков — три, четыре, шесть — зависит от пожелания заказчика. На «Капри» могут собирать цистерны длиной до 14 м.

Собранная емкость перемещается на кантователи, которые также на рельсовом ходу, и в дело вступает сварочный робот.

После этого еще один сварочный робот железной рукой превращает отдельно взятые обечайки в цистерну. Звуковой сигнал — и вход за периметр оператору запрещен. Пересек, робот тут же прекратит работу — защита от человеческого фактора. Обученный человеком робот на обварку всей емкости тратит не более восьми часов. В отличие от ручной сварки, шов получается прямой, без наплывов и непровара. Это значит, что емкость останется герметичной и прослужит заказчику дольше.

Сварочные роботы изменили условия и содержание труда специалистов, которые обслуживают новый комплекс. Теперь это не сварные в привычном представлении, а операторы автоматических линий, которые имеют возможность контролировать процесс сварки, — повелители тех самых роботов.

Бочка со сварочной колонны на тележке с электроприводом отправляется на следующий участок, а ее место занимает следующий комплект обечайек, собранный на стапеле.

Николаю Ляпину, члену совета директоров АО «Спецнефте-

транс», объяснять, что такое автомобилестроение, не надо. В 1971 г., по окончании автомобильного факультета Волгоградского политехнического, он прибыл по распределению на Всесоюзную ударную комсомольскую стройку в Набережные Челны, где уже поднимались первые цеха будущего автогиганта на Каме. За 28 лет работы на «КамАЗе» Николай Алексеевич прошел путь от молодого специалиста до заместителя исполнительного директора по транспорту.

— Современный завод и оборудование получился, — констатирует Николай Алексеевич. — Далеко шагнули технологии. Это повысит качество, а возможность гибкой перенастройки оборудования позволит расширить линейку продукции, учитывать потребности заказчиков, среди которых и дочерние общества нашей компании. В этом году на «Капри» уже выпущена партия нефтепромысловой техники для «Чернушинского УТТ» и «Усинского ТТУ». Отрадно, что «Спецнефтетранс» вносит свой вклад в развитие отечественного автомобилестроения.

Гостей, среди которых немало журналистов, на новом заводе интересует все.

— Проекты и технологические

решения нового производства мы начали прорабатывать с 2017 г., — рассказывает журналистам Роберт Габдуллин, генеральный директор АО «Спецнефтетранс». — Несмотря на санкции и ограничения, завод построен в той задумке, в которой инженеры его закладывали изначально, когда видели его еще в чертежах.

— Насколько сложно это все было организовать и выстроить? — интересуется корреспондент «Лен ТВ 24» Семен Егоров.

— Это хороший вопрос, поскольку мы, как компания, которая эксплуатирует транспорт, таких компетенций в полном объеме не имели. Мы больше понимали, каким продукт должен быть на выходе, а как его грамотно и эффективно изготовить, — это была отдельная серьезная задача.

Поэтому у нас были партнеры, которые нам помогли с технологической точки зрения. Сказать, что для них это был простой проект, нельзя, потому что, к сожалению, таких заводов в стране пока строится не так много. В год не больше десятка предприятий такого уровня, а может, и меньше. И мы вместе с нашими подрядчиками приобретали этот опыт.

Продолжение темы на стр. 9



2002

Начало международного сотрудничества. Совместно с финской компанией «Eurotank Oy» разработана и изготовлена партия полуприцепов премиум-класса 39 м³.

TITAN
AVIATION

2004

Завод «Капри» переехал в пгт Павлово. Совместно с французской компанией «Titan Aviation» построен первый авиатопливозаправщик для Алжира.



2008

Получен сертификат по системе ISO9001 на проектирование и производство автотранспортной техники, машин и механизмов. Новые модели проходят испытание на специальном полигоне.



2013

ЗАО «Капри» выпустило 1000-й полуприцеп-цистерну. Заказчик АО «Автобау».

Узнать больше, чем другие

Поскольку в день открытия производство работало в демонстрационном режиме, у наших читателей есть возможность узнать о новом заводе «Капри» несколько больше, чем увидели гости.

■ «Малевичи» из третьего пролета

Участок подготовки и окраски изделий занимает половину третьего пролета. Четыре огромные камеры, метров по 20 в длину каждая, как две пары сиамских близнецов, — не отличишь. В двух из них емкости готовят к покраске. Для стальных предусмотрен дробеструйный дождь мелким стальным горохом. Для алюминиевых своя технология — водные процедуры — душ специальным химсоставом.

В это время в колеровочной идет подбор цвета с помощью компьютера и системы автоматического смешивания. И пока краски смешиваются, немного и мы смешаем день сегодняшний с историей.

Помимо своего «magnum opus» авангардист Малевич, творивший в Петербурге в начале XX века, создал еще пару квадратов — красный и белый. Как в воду глядел. Все три — фирменные цвета «СНТ», «ЛУКОЙЛа» и еще многих компаний нефтегазовой отрасли. Для Казимира Севериновича, апологета неутраченного искусства, — это, наверное, было бы уже слишком...

На «Капри» особо супрематического значения цветам не придают, — построенный полуприцеп будет выкрашен строго в соответствии с пожеланиями заказчика, его фирменной стилистикой. Поэтому «намалевать» — это не про «Капри». Но и значение творческого подхода в решении производственных задач на заводе не преуменьшают.

Колеровка произведена, и мы снова в третьем пролете.

Очищенные и отмытые до блеска емкости перемещают в две покрасочные камеры. Благодаря новым технологиям и материалам процесс подготовки, грунтования, окраски и сушки по времени сократится вчетверо. Раньше эта операция занимала, кажется, целую вечность — 4-5 дней.

Из сушки, поблескивая свежей краской, выплывает, словно атлантический лайнер, новая цистерна. Монтажники подхватывают «бочку» за округлые бока и устанавливают на шасси. Начинается монтаж световых приборов, запорной арматуры, насосов.



После проверки электрики и тормозов новый полуприцеп уйдет на взвешивание и тарировку на соседний участок, а оттуда — заказчику.

■ Взгляд в будущее

А вот и святая святых «Капри». Конструкторское бюро завода, если одним словом, то это — футуризм чистой воды. Здесь воплощаются мечты заказчика, рождается облик полуприцепов будущего, а вместе с ними — завтрашний день «Капри».

КБ — это индивидуальное творчество отдельных хранителей знаний и стусок интеллекта. Персональные компьютеры объединены в единую сеть коллективного разума. Гениальные идеи приходят в светлые головы и обретают воплощение, сначала в чертежах, а потом в серийном производстве...

Здесь нет кульманов и рулонов документации, покрытых толстым слоем пыли. Они уже давно составили компанию пантографу, тубусам, циркулю и прочим принадлежностям из готвальни. На «Капри» со вчерашним днем распрощались без сожаления, — архив оцифрован, все решает система автоматизированного проектирования (САПР).

Мерцают мониторы, на них будущие полуприцепы можно рассмотреть в любой проекции. Это важно — в каждой машине больше

тысячи деталей и комплектующих.

— 3D-проектирование упрощает процессы конструирования и проектирования, — рассказал **Дмитрий Павлов**, главный конструктор АО «Капри». — Есть возможность поворачивать модель, увидеть скрытые элементы, интерференции, задать нужные привязки, которые обеспечат необходимую конфигурацию.

Особенность «Капри» — индивидуальный подход в рамках конвейерного производства при максимальной унификации узлов и деталей. Это позволило уйти от дикого сортамента и сократить складские запасы. На этапе разработки проекта конструкторы отработывают все пожелания заказчика, которые не противоречат законам физики и технологии. В зависимости от задач и условий, в которых технике предстоит работать, в КБ создают совершенно разные модели.

— Сейчас, например, на сборке находится две абсолютно разные модели, — пояснил **Алексей Суббота**, ведущий конструктор, — усиленный полуприцеп на 46 кубов, пятимиллиметровая сталь, вес 13 т, три оси, двускатная ошиновка. Он создан для автозимников в Сибири, где много снега и лютые морозы. Большой, тяжелый, надежный и проходимый. Рядом на сборочном стапеле трехосная бочка для шоссе и «Платона» — 5,6 т, объем 31 м³, алюминий. Благодаря

3D-проектированию удалось снизить ее вес на полторы тонны.

Помимо автоцистерн для светлых нефтепродуктов, в КБ «Капри» были спроектированы и запущены в серию емкости для перевозки битума, цемента, кислот, пищевых продуктов и даже для перевозки мальков семги; лесовозы и контейнеровозы. Об авиационных топливозаправщиках и нефтепромысловой спецтехнике мы уже рассказывали выше.

— А «старая гвардия» предпочитала чертить вручную в карандаше, — вспоминают на заводе.

Ведущего конструктора **В.А. Долгова** (в 1993-2015 гг.) на заводе называли «генератором идей». Практически все элементы первых машин он проектировал сам. Идеи в его голове рождались настолько быстро и неожиданно, что коллеги шутили: кульман у Владимира Александровича стоит даже в огороде на даче.

При **Юрии Владимировиче Антонове**, главном конструкторе «Капри» (в 2010-2018 гг.), началось производство техники в современном конструктиве. Он разработал цементовоз, модели ППЦ для пищевых продуктов, термоса, нефтевозы больших объемов.

Практически вся линейка продукции, выпускаемой заводом и по сей день, была сформирована этими людьми.

Продолжение темы на стр. 10

БЛИЦ-ОПРОС

Увидеть изнутри



НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «СНТ» СЕНТЯБРЬ 12-16 СЕНТЯБРЯ 2023
СПЕЦНЕФТЕТРАНС
ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

Посещение нового завода «Капри» 13 сентября стало одним из ярких событий X НПК компании «Спецнефтетранс», проходившей в эти же дни в С.-Петербурге. Участники конференции делятся своими впечатлениями с читателями:

■ Альберт ДАШДЕМИРОВ, производитель работ ООО «Дорстройсервис»:

— Я впервые посетил такое производство, как «Капри», и был приятно удивлен, насколько ответственно и организованно подошли коллеги к реализации проекта. Сколько сил и терпения понадобилось, чтобы воплотить задуманное в жизнь! Современное оборудование, все автоматизировано. Обратил внимание на высокий уровень условий труда и производственной безопасности.

■ Иван ТРЕГУБОВ, начальник транспортного отдела ООО «АТП-СНТ»:

— На новом заводе «Капри», словно на «фабрике «лего», собирают автоцистерны для перевозки топлива, кислот и щелочей, которые поставляются заказчику не только по России, но и в ближнее зарубежье.

■ Иван СОЧНЕВ, начальник ПТО АО «ПТП»:

— Хорошая возможность узнать производство изнутри. Современные технологии и оборудование позволяют автоматизировать процесс, исключить брак по причине человеческого фактора.

■ Елена ШВЕДСКОВА, председатель ППО «Нижневолжское УТТ»:

— Испытываю гордость за нашу компанию! Все этапы — от раскроя металла до покраски емкости — на высоком технологическом уровне.

■ Полина СМЕРНОВА, старший дорожный мастер ООО «Дорос»:

— Высокая степень организации производственного процесса, четко обозначены и распределены обязанности между участниками, что позволяет свести человеческий фактор к минимуму.

■ Александр ВАСИЛЬЕВ, механик ЗАО «Нижневолжское УТТ»:

— Современный завод с высоким уровнем автоматизации. Удалось обсудить с директором проблему дефицита основного производственного персонала.

■ Наталья ВОСТРЕЦОВА, специалист по кадрам ООО «Когалымское УТТ»:

— Это производство XXI века с использованием роботизированных процессов и цифрового проектирования. И внешне завод выглядит ярко, современно. На таком хочется работать!



2017

«Капри» входит в состав АО «Спецнефтетранс». Завод приступил к выпуску нефтепромысловой техники. Первая «АКН-10» пополнила парк ООО «Когалымское УТТ».



2018

Завод выпустил 2000-й ППЦ. Заказчик — АО «Спецнефтетранс».



2019

В феврале на XVIII Российском инвестфоруме в Сочи подписано Соглашение с правительством Ленинградской области о строительстве роботизированного производственного комплекса «Капри».



2020

Начато строительство нового завода «Капри» на территории технопарка «М-10» в г. Никольское Ленинградской области.

БЛИЦ-ОПРОС

Увидеть
изнутри

■ **Анастасия ПОПОВА**,
зам. начальника отдела ОТ,
ПБ и БДД

ООО «Усинское ТТУ»:

— Было здорово своими глазами увидеть новый производственный комплекс «Капри». Никакие локдауны, кризисы, санкции не смогли помешать реализации этого проекта.

■ **Петр БАЛЫЧЕВ**, механик
ОТК ЗАО «Нижневожское УТТ»:

— Современное оборудование позволяет точно производить детали и операции и на выходе получать продукцию высокого качества.

■ **Константин МАТВЕЕВ**,
ведущий инженер ОЭ
ООО «Когалымское УТТ»:

— Удивила четкая последовательность производственных процессов, безопасность, порядок. Отмечу автоматизированные комплексы по сварке, резке металла, окрасочный участок.

■ **Семен ЕЛЬКИН**, инженер
по ГО и ЧС АО «ПТП»:

— Заводом впечатлен! Было интересно увидеть весь процесс производства ППЦ, которые эксплуатирует наше предприятие, — от склада металла до выхода бочки на тарировку.

■ **Александр МЕРЗЛИКИН**,
старший инженер ОЭ
ЗАО «Нижневожское УТТ»:

— Коллеги держат руку на пульсе, развитие компании идет полным ходом. Рабочие места организованы на высоком уровне безопасности.

■ **Батырхан ТОРТАЕВ**,
начальник службы АСУ
ООО «Когалымское УТТ»:

— Высокий уровень автоматизации и роботизации позволяет организовать технологические процессы с минимальным участием человека.

■ **Александра ВОРОБЬЕВА**,
ведущий бухгалтер
ООО «Ремспецтранс-2»:

— Новый завод «Капри» — современное, высокотехнологичное производство. Я впечатлена высокой степенью автоматизации, особенно в части процессов сварки.

■ **Дарья ОВЧИННИКОВА**,
ведущий инженер по организации
и нормированию труда
ООО «Когалымское УТТ»:

— Завод впечатлил современными технологиями и квалифицированными специалистами, которые демонстрировали работу оборудования. Отметила высокий уровень охраны труда и промбезопасности.

■ **Любовь ПИЧКАЛЕВА**,
ведущий инженер ПТО
ООО «Чернушинское УТТ»:

— «Капри» производит впечатление! Оборудование, специалисты, которые его обслуживают, — настоящие профессионалы. Многие процессы находятся под контролем автоматики.

■ **Вадим КОЧЕРГИН**, техник
по учету ПТО АО «ПТП»:

— Современный завод с передовыми технологиями, — команда «Капри» развивается и совершенствуется. Хочется пожелать коллегам дальнейших успехов!

Показать «Капри» лицом



На целую неделю после открытия новый завод «Капри» стал центром притяжения и демонстрационной площадкой новых возможностей.

Одними из первых с передовыми технологиями познакомилась участница X научно-практической конференции компании «Спецнефетранс».

А 18 сентября состоялась презентация нового производства для тех, кто эксплуатирует технику «Капри». Среди заказчиков продукции «Капри» — компании, осуществляющие доставку светлых нефтепродуктов на сети АЗС «ЛУКОЙЛ», «Газпром нефть», «Сургутнефтегаз», «ТД Нефтьмагистраль». ППЦ «Капри» можно встретить на дорогах по всей стране, — от Калининграда до Дальнего Востока.

Покупателям и дилерам был представлен весь производственный цикл — от раскроя до сборки и выкатки готового полуприцепа.

Среди потребителей продукции и дочерние общества компании «Спецнефетранс», для которых завод изготавливает не только полуприцепы-цистерны, но и нефтепромысловую технику. В этом году, например, была выпущена большая партия — «АКН-10»

для ООО «Чернушинское УТТ» и ООО «Усинское ТТУ».

В ходе презентации завода было подписано генеральное соглашение о сотрудничестве между «Капри» и компанией «ТРК Туполев Сервис», для которой завод

сегодня изготавливает партию аэродромных топливозаправщиков. Каждый полет начинается на земле, поэтому, образно говоря, «Капри» расправляет крылья...

Сегодня доля предприятия на отечественном рынке новых по-

луприцепов для перевозки нефтепродуктов, который оценивается в 3-3,5 тыс. единиц техники в год, составляет 6%. С выходом на проектную мощность — 500 АТС — производительность завода вырастет втрое.

ЗАВОД, КОТОРЫЙ НУЖЕН СТРАНЕ!

Не менее важно, чем будущий рост объемов производства, и то, о чем в той или иной степени на открытии завода говорили многие, — то, что нельзя пощупать или увидеть, но можно представить и понять; то, что принято называть бэкграундом события, — история «Капри» и строительства; обстоятельства, которые способствовали или, напротив, препятствовали реализации проекта.

Когда в одной точке сходятся передовые технологии и инженерные разработки, многолетний опыт, глубокое понимание рынка и стремление созидать, — рождается не только уникальное производство, способное создавать продукцию высокого качества. Рождаются новые смыслы. Новый завод «Капри» — воплощенные инновации и новые возможности, так необходимые сегодня России.

Сама история строительства нового производства — пример успешной борьбы с внешними обстоятельствами, настойчиво-

сти и упорства в достижении целей. Пандемия, локдауны, экономический кризис, санкции... При этом завод продолжал выпуск техники.

Проект «Капри» — пример ответственного подхода в бизнесе, который реализует компания «Спецнефетранс» во всех направлениях своей деятельности. В его основе — прозрачные и честные отношения с государством и работниками, — налоги, «белая» зарплата, инвестиции, создание безопасных условий труда.

В компании «Спецнефетранс» убеждены, — развитие

реального сектора экономики — основа развития и социальной стабильности в отдельных регионах и в стране в целом. И в этом смысле такие компании очень нужны стране.

Соглашение, заключенное на XVIII Российском инвестфоруме Сочи-2019, — пример успешного государственно-частного партнерства, когда при поддержке органов власти в регион приходят инвестиции, создаются рабочие места, растет наполняемость бюджета.

Еще один аргумент в пользу нужности завода. Новый завод «Капри» — это пример уважительного отношения к людям, создания современных условий труда и высокой культуры производства. Это хорошая возможность для сотрудников расти и созидать вместе с предприятием и всей страной!

«Капри» — это завод, который нужен стране!



2020

Перевод проектирования продукции на 3D-моделирование.



2021

Спроектирован и изготовлен первый российский бензовоз-автозаправщик (16 м³) с двухосным прицепом (15 м³) для премиум-сегмента. Автопоезд представлен на XVI международной выставке «COMTRANS 2021».



2022

Завершена поставка и начат монтаж оборудования и технологической оснастки нового завода «Капри».



2023

Новый завод «Капри» введен в эксплуатацию. Начато серийное производство нового вида продукции — авиационных топливозаправщиков для компании «Туполев Сервис».

X НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

Место встречи изменить нельзя



Начало на стр. 6

Доклад — весьма детальная методичка по сокращению затрат на энергоресурсы, дополнен предложением по внедрению автономной сетевой электростанции на солнечных батареях. В результате расчетов, произведенных по Волгоградской базе предприятия, экономия электроэнергии составит 47,6%, срок окупаемости СЭС мощностью 15 кВт при заявленном сроке службы 20 лет составит 7,5 лет.

Не меньший интерес у слушателей вызвали и взгляды авторов на принципы мотивации сотрудников при переходе на «Бережливое производство». Наверняка с ними будет полезно ознакомиться не только коллегам из кадровых служб дочерних обществ, но и руководителям самых разных уровней.

Своим опытом внедрения «Lean production» в «АТП-Спецнефтетранс» поделились начальник транспортного отдела **Иван Трегубов** и **Ольга Котова**, начальник ПЭО. В финансово-хозяйственном разрезе был представлен опыт и результаты за период с 2019 г., полученные благодаря более рациональному использованию ресурсов. В результате удалось снизить удельные затраты по страхованию ТС, запчастям, шинам, амортизации и лизингу, повысить коэффициент полезного использования парка, который сегодня поддерживается на уровне не ниже 0,94. За счет сокращения затрат на топливо, ТО и ремонт, часть средств удалось перераспределить и направить на оплату труда работников и обновление парка.

■ Авторемонт предлагает

Представители ремонтных обществ компании также не упустили возможность представить свои разработки. Доклад директора «ПРП» **Сергея Васильева** «Повышение прибыльности авторемонтного направления —

франшиза авторемонтного предприятия» открывал пленарное заседание X НПК.

В целях увеличения прибыльности и диверсификация структуры дохода автор поставил к обсуждению идею — организовать сеть СТО по ремонту грузовых авто, прицепов и автобусов по франшизе. Цель — получить масштабируемый бизнес с минимальным первоначальным финансированием и возможностью дальнейшего выхода на рынки стран СНГ и Европы.

Развитие проекта — создание сети из 126 СТО — рассчитано на горизонте семь лет с достижением оборота в 330 млн рублей и чистой прибылью 146 млн. Паушальные взносы, роялти, отчисления с продажи запчастей к этому времени должны обеспечить уровень рентабельности в 123%. Срок окупаемости — 5,7 лет.

Предложенное С. Васильевым новое направление деятельности было представлено мощно, проработано масштабно. Это задало планку всей конференции.

Доклад начальника ПТО «Ремспецтранс-2» **Руслана Вагнера** об организации линии ТО, напротив, закрывал конференцию. Проект, конечно, несопоставим с франшизой, но экономический расчет проведен не менее основательно. В Усинске сегодня всего один пункт проведения ГТО, поэтому, как считает автор, новая услуга станет для предприятия дополнительным источником дохода.

Экономическую эффективность работы пункта технического осмотра АТС также постарались оценить делегаты форума из «Покачевского УТТ» — зам. начальника ОЭ **Артем Григорьев** и **Сергей Звекон**, начальник отдела АСУ. Главный аргумент — отсутствие в городе пункта ГТО, в связи с чем технику УТТ приходится гонять в соседний Лангепас за 70 км. Организация пункта на базе предприятия в г. Покачи исключит затраты на ФОТ водителей и топливо, связанные с перегонами, что снизит затраты на

прохождение техосмотра в пять раз. Отказ от холостого пробега также сократит потребность в подменных ТС, износ техники и количество ТО, увеличит доходы предприятия (передача помещений и оборудования в аренду). Окупаемость проекта — 2,3 года.

В г. Урай другая проблема — нет мойки для грузовых автомобилей. При этом в «Урайское УТТ» в год поступает более 200 обращений от транзитных перевозчиков, которым надо авто помыть. По данным ГИБДД ежедневно в город доставляют груз разного назначения порядка 89 грузовиков.

Спрос рождает предложение. Проект «Универсальный моечный комплекс для грузовых и легковых автомобилей» (диплом III степени), представленный **Аленой Щелетовой**, руководителем группы МТС, призван этот спрос удовлетворить. Разработка предусматривает установку автоматической портальной мойки с высокой пропускной способностью — шесть еврофур в час и мойки самообслуживания для легковых на два поста. В результате реализации проект, рассчитанный «под ключ», не только покроет расходы УТТ на мойку собственных АТС за счет сторонних потребителей, но и принесет прибыль.

■ Люди — главное

О людях говорили почти все выступающие. Сегодня общества компании испытывают острую нехватку квалифицированных кадров, особенно по рабочим специальностям. Это во многом связано с объективными причинами. Разрушены системы трудового и профессионального обучения, доминирующие в общественном сознании на протяжении последних десятилетий: пренебрежительное отношение к рабочим профессиям как к второстепенным, демографический кризис, миграция населения в крупные города. Эти и другие серьезные проблемы, стоящие перед компанией и дочерними обще-

ствами, не отменяют задачи, как в условиях острой конкуренции найти, привлечь и удержать профессионалов, разделяющих интересы предприятия и компании в целом?

На этот вопрос попытались ответить коллеги из «Когалымского УТТ» — **Наталья Вострцова**, специалист по кадрам и **Дарья Овчинникова**, ведущий инженер по организации и нормированию труда. Их анализ систем управления персоналом и эффективности труда заслужил диплома I степени хотя бы потому, что в нем названы проблемы по формированию кадрового резерва, обучению, мотивации и стимулированию персонала. В основе исследования, сообщили авторы, — анкетирование 557 работников УТТ, собеседования и изучение личных дел.

■ Вместо заключения

Вот коротко о том, о чем говорили участники конференции. И если вы думаете, что десятая по счету НПК — это о технических новинках, экономии топлива или машино-часах, то это так. Но не только. Конференция — это о людях. Так же, как и «Бережливое производство», о котором шла речь выше.

Конференция — это возможность показать себя тем, кто способен проявить себя на рабочем месте как профессионал и рационализатор. Конференция — это трамплин личного и профессионального роста для тех, кто готов генерировать и воплощать новые идеи, двигать свои общества, развиваться вместе с компанией «Спецнефтетранс».

Для этого в С.-Петербург в сентябре и съехались водители и инженеры, бухгалтеры и дорожные мастера, технологи и кадровики, руководители... Съезд работников дочерних обществ из Сибири, Прикамья, Республики Коми, Нижней Волги и обеих столиц...

Олег ОПУТИН

Продолжение темы на стр. 12

БЛИЦ-ОПРОС

Самый интересный доклад

■ **Константин МАТВЕЕВ**, ведущий инженер ОЭ ООО «Когалымское УТТ»:

— Доклад Дмитрия Кушнирчука по капремонту и модернизации АТС — емкий и экономически обоснованный. Этот опыт можно применять в масштабах всей компании. С Вадимом Кочергиным из Перми обсудили перспективы использования электромобилей. В перерывах и после пленарных заседаний обсуждали темы докладов коллективно, высказывались, анализировали.

■ **Дмитрий КУШНИРЧУК**, начальник ПТО ООО «Когалымское УТТ»:

— Представленная тема затрагивает, прежде всего, капремонт и модернизацию промышленной спецтехники. Это позволяет в условиях нестабильного рынка автотранспорта и высоких цен выполнять обязанности перед заказчиком.

■ **Вадим КОЧЕРГИН**, техник по учету ОАО «ПТП»:

— В нашей секции отмечу работы по дистанционным медосмотрам, универсальный моечный комплекс, кадровое планирование и управление персоналом в современных организациях.

■ **Любовь ПИЧКАЛЕВА**, старший инженер ПТО ООО «Чернушинское УТТ»:

— Интерес представляет доклад об электромобиле. Было бы здорово внедрить эту новацию на нашем предприятии, что позволило бы снизить удельный показатель по топливу. Директор ООО «Лангепасское УТТ» Владимир Адамович Некрашевич после моей защиты поделился опытом контроля топлива на своем предприятии. Очень полезно использовать успешный опыт коллег из других предприятий.

Проект «Внедрение DLP-системы в ООО «Когалымское УТТ»» считаю важным для компании в целом.

■ **Роман НЕЧАЕВ**, водитель ООО «Лангепасское УТТ»:

— Потрясающая творческая атмосфера на конференции! Такое впечатление, что масштаб мышления увеличился за эти четыре дня. Голова стала работать намного больше. Потрясающая атмосфера, люди, все очень понравилось.

Интересных докладов много, особенно те, которые позволяют посмотреть на проблему с разных сторон. Например, «Бережливое производство». Коллеги из «АТП-СНТ» представили полученные результаты исключительно с точки зрения снижения затрат. А нижеволжцы постарались раскрыть тему с позиции влияния человеческого фактора, чтобы инициатива шла не только «сверху» от руководства, но и «снизу» от работников. Ведь если в экономике будут заинтересованы не десять человек, а сотни, весь коллектив, тогда и результат будет выше.

Как видите, где-то мнения жюри и участников конференции совпали, а где-то нет. Кстати, а почему бы на следующей конференции не ввести отдельную номинацию, победителя в которой будут определять сами участники НПК? Может, уважаемые читатели, среди них будете и вы?! И среди победителей.

БЛИЦ-ОПРОС

Окно
возможностей

Если Петр I замыслил Петербург как «окно в Европу», то участники Х НПК воспринимают конференцию как своего рода окно возможностей для профессионального роста и развития. К такому выводу пришла редакция, получив ответы на вопросы: что дало вам участие в конференции, и какие события этих дней в Питере наиболее запомнились?

■ Батырхан ТОРТАЕВ, ООО «Когалымское УТТ»:
— Х НПК дала опыт и возможность изучить интересную тему на более глубоком уровне. В досуговой части запомнился Петергоф своими фонтанами, архитектурой, ландшафтным дизайном.

■ Роман НЕЧАЕВ, ООО «Лангепасское УТТ»:
— Впервые побывал в Питере и Петергофе. Под огромным впечатлением! Не представляю, какие масштабы были у человека, какие амбиции были у Петра, чтобы это задумать и создать!

■ Альберт ДАШДЕМИРОВ, ООО «Дорстройсервис»:
— Участие в НПК дало мне бесценный опыт выступить самому и послушать интересные предложения коллег. Каждый день был спланирован с утра до вечера. Выступления, экскурсии, тимбилдинг, организация проживания и питания — все это было на высоком уровне.

По приезду посоветовал своим коллегам участвовать и уже начинать готовить работы на будущий год.

■ Константин МАТВЕЕВ, ООО «Когалымское УТТ»:
— Конференция — это возможность не вариться в собственном соку, а поделиться мыслями с коллегами; узнать, над чем они работают, увидеть новую идею, получить опыт публичного выступления.

■ Вадим КОЧЕРГИН, ОАО «ПТП»:
— Это новый опыт, знакомства, пища для ума. Участвовать буду и коллег подтяну! Я бы посоветовал подключать советы молодых специалистов и профсоюзные первички для популяризации рационализаторской работы. Вообще, хотелось бы большей активности СМС в масштабе всей компании.

■ Любовь ПИЧКАЛЕВА, ООО «Чернушинское УТТ»:
— Уже от имен — Санкт-Петербург, Петергоф — дух захватывает. Погода радовала, было тепло и солнечно. Прогулки на теплоходе напомнили много прекрасных моментов моей семьи.

■ Александр МЕРЗЛИКИН, ЗАО «Нижевожское УТТ»:
— Подготовка к конференции и профессиональное общение с коллегами дают возможность найти пути решения производственных задач. Из докладов на НПК можно почерпнуть актуальные идеи и темы, которые стоит применять в работе.

■ Дарья ОВЧИННИКОВА, ООО «Когалымское УТТ»:
— Вместе с дипломом лауреата было приятно получить и весомое материальное вознаграждение. Это стимулирует к развитию.

X НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

По Питерским местам



Начало на стр. 11

Научно-практическая конференция АО «Спецнефтетранс» — это не только выступления, доклады, презентации. Форум всегда наполнен разнообразной культурно-досуговой программой. На этот раз организаторы Х НПК преуспели сами себя.

Положа руку на сердце, сделать это было нетрудно — «Петра творенье» предлагает своим гостям столько всего, что даже выбрать непросто. Но поскольку император 320 лет назад новую столицу замыслил как Северную Венецию, определенно следует начать с воды.

■ На «Ряпушке» по Неве...

Маршрут по Неве — один из достопримечательностей. Прогулка на ресторан-теплоходе «Ряпушка» сопровождается интересным рассказчиком и улыбающимися официантами. От Адмиралтейской набережной, мимо памятника Петру, проходим под Дворцовым мостом. Справа — Эрмитаж, слева — ростральные колонны на стреле Васильевского острова. Фонари на них не горят — погода и видимость отменные. Словно ожидая участников Х НПК, лето на эти дни задержалось в Петербурге, часто дождливо и ветрено в эту пору. Народ мелким горохом высыпал на верхнюю палубу. Даже в футболках совсем не холодно. Отсюда город мостов и островов, музеев и дворцов, соборов и парков открывается во всем своем великолепии.

Солнце золотит и отражается на куполах Исакия, шпильях собора Петра и Павла и Адмиралтейства. Плавный вираж напротив Петропавловской крепости, и «Ряпушка», пропустив встречный прогулочный теплоход, по длин-

ной дуге уходит в рукав Малой Невы. Здесь, чем ближе к выходу в Финский залив, архитектуру классицизма сменяет модерн, а за ним — промышленная застройка.

Справа и слева по борту вдоль причальных стенок пришвартованы сторожевые катера и корабли береговой охраны — один, второй, пятый...

— Верфи завода «Алмаз», — поясняет директор «Капри» А.В. Жигало, пока экскурсовод взял небольшую паузу, чтобы перевести дух, — на нашем производстве емкостей для полуприцепов многое взято именно из судостроения. Не только технологии, даже терминология, — палуба, корма полуприцепа.

— Практически все, что есть в этой сфере, можно применять и у нас, — поясняет А.В. Киселев, главный технолог предприятия. — Много конструктивно схожих узлов. Понятно, что мы ограничены весами, но сами идеи можно смело заимствовать.

Все это еще больше подогревает интерес к завтрашней поездке на новый завод «Капри». Показывать новое роботизированное производство будет главный технолог завода Андрей Киселев — инженер-сварщик, пару лет назад окончил Корабелку. Для него это уже вторая НПК, на предыдущей, в 2017 г., он выступал в качестве бригадира участка шасси. Какую роль в профессиональном и карьерном росте Киселева сыграла конференция? Прямою.

Западный скоростной диаметр — четыре полосы в одну сторону, четыре в другую, — по касательной нанизал Васильевский и Крестовский острова. Прошли под эстакадой и над ЗСД на теплоходе в акваторию Финзалива. На берегу три флагштока по 180 м в высоту с флагами трех эпох — Российской Империи, СССР и Российской Федерации, подсвеченные солнечным светом. Размер каждого полотнища — 60 на 40 м. Обойдя Крестовский остров по Средней Невке, вдоль выстроившихся яхт и дворцов

современных буржуа, «Ряпушка» берет курс на легендарную «Аврору».

Выходящий к Неве гранитный фасад Петропавловской крепости в лесах, — идет самая грандиозная и масштабная реконструкция за всю историю памятника. Что происходит за натянутым баннером с изображением оригинала, остается только догадываться или подождать еще полгода.

У участников Х НПК этого времени нет, поэтому самые нетерпеливые после высадки на причале у Кунсткамеры направляются в сторону крепости. Другие — через Дворцовый мост «брат» Зимний или Невский. Те, у кого доклады уже завтра, выбирают готовиться и отправляются автобусами в гостиницу.

■ Наследие прошлого

«Второй серией» досуговой программы участников конференции стал Петергоф. Все доклады заслушаны и обсуждены, комиссия определяет лучшие работы. Самое время для вылазки на природу! Тем более что погода снова на нашей стороне, — солнце, и на небе ни облачка.

Утром 15-го судно на подводных крыльях уносит нас снова от пристани у подножья Медного всадника. Короткая справка для участников НПК и не только о теплоходе, который, пока неторопливо и вальяжно покачивается на волнах, разворачивается в фарватере Невы.

«Метеоры», созданные еще в конце пятидесятих годов прошлого столетия, — символ советской инженерии и конструкторской мысли. Интернет услужливо подсказывает, что это самое массовое в мире СПК (выпущено более 400 единиц) поставилось в два десятка стран и продолжало служить людям даже после списания на берег. Например, «Метеор-105» использовался под детское кафе «Лукоморье» в парке г. Покази.

А летом прошлого года был спущен на воду первый из двух

теплоходов нового поколения «Метеор-2020», предназначенных для Югры, второй — в июне этого.

За считанные минуты теплоход проходит Малую Неву, и вот мы уже в акватории Финского залива. «Метеор» встает на крыло, и от его былой неспешности не осталось и следа. Крейсерская скорость у наследия советского прошлого — 75 км/ч, и его кильватерная струя уже разгоняет белые барашки волн. Курс — на Петергоф.

И через полчаса участники конференции в сопровождении экскурсоводов уже прохаживаются по дорожкам Нижнего парка. «Посмотрите налево, посмотрите направо...». Большой дворец, к которому ведут Морской канал и аллея фонтанов, которую венчает «Самсон, раздирающий пасть льва».

Экскурсовод Федор, учитывая профессиональную специфику группы, упор делает на инженерные решения дворцово-паркового ансамбля.

Как и в XVIII веке, комплекс из 147 фонтанов работает без насосов и электричества благодаря естественному перепаду высот, 40-километровому водоводу и принципу сообщающихся сосудов. А фонтаны-штухи реагируют на променивающиеся без всяких датчиков движения и фотореле.

Фонтаны — каскадами, аллеи — терракотовыми стрелами из дробленой кирпичной крошки делят парк, вековые дубы-колдуны, Большая оранжерея, бесстрашные белочки, выхватывающие орешки прямо из рук посетителей... Дворец Монплеизр на берегу залива как готовый к отплытию корабль. Здесь все пропитано историей трех столетий — Петровская пора, Золотой век Екатерины, расцвет и закат империи, два с половиной года оккупации и второе рождение после Великой Отечественной.

В Петергофе можно пропасть на целый день, но нас еще ждет «Машина Голдберга»!

Продолжение темы на стр. 13

Х НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ

«И быстрых разумом Невтонов...»



Человечество своей эволюцией во многом обязано инженерной мысли, носители которой, стараясь улучшить окружающий мир, постоянно совершенствуют старое и изобретают что-то новое.

«Машины Голдберга» в ряду изобретений, пожалуй, являются исключением как класс. Они абсурдны, а потому практически нереализуемы в реальной жизни. Типичный пример — устройство из фильма «Назад в будущее», которое готовит изобретателю машины времени Доку Брауну утренний кофе и тосты, включает телевизор и заодно вскрывает консервы для его пса Эйнштейна.

Перед участниками X конференции стояла задача потруднее — запустить большой воздушный красный шар с логотипом «СНТ». Причем, для ее выполнения надо было пройти предельно сложным, вычурным и длинным путем. С помощью заумной машины, которую предстояло построить всего за пару часов.

Но разве это задача не для пытливых умов?! Тем более, что в Питер съехались самые светлые головы компании. Директора обществ и кадровики, инженеры и водители, бухгалтеры и дорожники из разных уголков страны, как колода козырных тузов произвольно растасована на восемь команд. Сегодня все равны, и каждый имеет право предложить коллегам свою идею.

Немного механики и очень-очень много фантазии, благо со стройматериалами и деталями проблем нет. К услугам самоделкин — комплекты разнообразных планок и плашек, шестеренок, колесиков, уголков, пружин, вентиляторы, наборы тросиков. За венчик для взбивания теста

организаторам особое спасибо! Они учли специфику компании, и к услугам конструкторов — целый парк игрушечных авто, брендированных символикой «СНТ».

Одним словом, командам предложен набор самых разных по размерам, материалам, предназначению деталей, обычно не сочетаемых друг к другу в повседневной жизни.

Восемь проектных офисов с головой ушли в конструирование. Каждому предстоит построить свой фрагмент общего механизма, действующего последовательно по принципу домино. Необходимо, чтобы цепная реакция не только прошла по своему участку, но и перекинулась к соседям. От работы и мышления каждого, взаимодействия и взаимопонимания зависит, заработает ли в итоге машина, когда все звенья будут соединены в единое целое, и взмоет ли шар под купол шатра в петергофском Летнем дворце?

И вот цепочка из восьми фрагментов, хитро переплетенных между собой, общей протяженностью более 50 м, построена.

Модель колесного вездехода, похожего на «Борей» с инерционным механизмом, точно врежется в стопку формочек для кексов. Установленный на ней развес-гирька приводит в действие платформу, которая по направляющим с грохотом врежется в музыкальную тарелку в роли гонга, шарик катится по желобу к соседям, включая по дороге вен-

тилятор, парус надувается...

Построенный механизм приходит в движение по частям и оживает. Конец одного действия — импульс для начала другого. Крутятся шестеренки, катятся автомобильчики; по желобам, трубам и серпантинам устремляются подвластные законам физики шары; летит ракета, технично складываются костяшки домино... Через 48 секунд шар «СНТ» взмывает вверх!

Ошибаются те, кто полагает, что «машина Голдберга» — это лишь инженерная забава, дескать, отдача от нее нулевая. Помимо хорошего настроения и удовольствия от сотворчества, это и опыт коммуникации в коллективе, и возможность развить навыки принятия совместных решений и творчески подойти к решению задачи.

Путешествие во времени

Но что такое заморская «машина Голдберга» против изобретения нашего инженера Тимофеева?! Да-да, того самого Шурика, который построил машину времени в домашних условиях гораздо раньше упомянутого выше мистера Брауна?!

Да, «может собственных Платонов и быстрых разумом Невтонов Российская земля рождать», — писал М.В. Ломоносов и добавлял: «Науки юношей питают...».

Встречу с изобретателем из кинокомедии «Иван Васильевич меняет профессию» организаторы конференции оставили на десерт, — на тот самый вечер, когда конкурсная комиссия должна назвать имена победителей X НПК.

В сентябре 2023 г. исполнилось 50 лет с выхода на экран фильма Леонида Гайдая. В честь юбилея и

X НПК режиссер Якин (актер Московского театра «Et Cetera» Данил Никитин), попавший на конференцию благодаря изобретению инженера Тимофеева (исп. Дмитрий Ефремов), берется за фильм о компании «Спецнефтетранс». Если коротко, то с помощью чудо-машины Якин метеором пронзывает пространство и время. Вот он в заснеженном Норильске в шубе с царского плеча, а вот с тросточкой в руках прогуливается по набережной на острове Капри в Средиземном море, куда бездушная железка его ошибочно забросила вместо завода в Ленинградской области. Съёмки также приходят в Западной Сибири и в Прикамье, в Республике Коми и на Нижней Волге... Одним словом, везде, где работают дочерние общества «СНТ».

Таким образом, церемония награждения победителей конференции сопровождается увлекательно-познавательным видеопутешествием по истории и дню сегодняшнему компании «Спецнефтетранс», которое участники X НПК совершают вместе с героями кинокомедии и артистами гала-концерта. Хиты «Звенит январская вьюга!» Зины Тимофеевой (исп. Виктория Канаткина) и «Разговор со счастьем» Жоржа Милославского (исп. Вадим Мичман) при танцевальной поддержке балета «ChistoTa», даже спустя полвека после выхода фильма на большой экран, не утратили задора и заряжают участников вечера хорошим настроением и энергетикой. Общение, танцы, веселье, и так не хочется завтра разъезжаться по домам...

Великолепный финал X научно-практической! Спасибо, Питер! До новых встреч!

БЛИЦ-ОПРОС

Окно возможностей

■ Александра ВОРОБЬЕВА, ООО «Ремспецтранс-2»:

— Питер дал возможность проявить себя. Неважно, с победой ты или нет, главное, что ты смог показать себя с профессиональной стороны, попробовать свои силы. Поэтому каждый из участников уже победитель.

■ Петр БАЛЫЧЕВ, ЗАО «Нижневолжское УТТ»:

— Убедился, что руководство компании заинтересовано выслушивать предложения сотрудников по улучшению рабочих процессов и внедрять их. Для более активного вовлечения работников в НИОКР я бы отметил роль материального стимулирования.

■ Виталий БАЗАРОВ, ООО «Лангепасское УТТ»:

— Конференция вносит свой вклад в развитие предприятий, повышая профессиональный уровень работников. Это мотивация для участников, движение вперед. А для кого-то результатом будет и карьерный рост.

■ Иван ТРЕГУБОВ, ООО «АТП-СНТ»:

— Было очень полезно собраться для обмена мнениями по насущным вопросам, обсудить планы и перспективы. Также была очень познавательная, насыщенная и интересная культурная программа.

■ Полина СМЕРНОВА, ООО «Дорос»:

— Это возможность абстрагироваться от повседневной текущей, посмотреть на профессию под другим углом.

На меня, как человека с техническим складом ума, яркое впечатление произвела «машина Голдберга». Увлекает не только процесс ее построения, но и общая идея, основанная на взаимодействии внутри отдельной команды и всего коллектива.

■ Сергей ВАСИЛЬЕВ, ООО «ПРП»:

— Понравилось командообразующее мероприятие, когда на одной территории отдельными группами удалось собрать рабочий механизм и передать движение по всему залу. Особенно важна эмоциональная составляющая, — когда все команды нацелены и соперничают за один результат.

■ Иван СОЧНЕВ, ОАО «ПТП»:

— Конференция — отличная возможность проявить себя. При этом никого силком для галочки на НПК загонять не надо. Желание участвовать должно быть у самого работника. Когда человек хочет, — он делает. Сравнить с двумя предыдущими НПК в Сочи, отмечу количество и качество экскурсий. Особенно запомнилось построение машины Голдберга.

■ Дмитрий КУШНИРЧУК, ООО «Когальмское УТТ»:

— Это хорошая возможность проявить себя и молодому специалисту, и опытным работникам. Хочу поблагодарить коллег и друзей, которые помогали нам подготовиться.

■ Семен ЕЛЬКИН, ОАО «ПТП»:

— Участие в конференции дало возможность пообщаться с коллегами, обменяться опытом, задать вопросы руководству компании и быть услышанным. Ну и, что немаловажно, — посетить С.-Петербург и замечательно провести время!

НПК — это настоящее окно возможностей, отличный шанс проявить себя и быть услышанным! Главное — не бояться! Лучше попробовать и сделать, чем потом жалеть, что не попробовал.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Труженики ООО «Нефтехдорстрой» приложили свои добрые и умелые руки к скейт-парку, открытому в сентябре в Урае.



Новый спортивный объект площадью 300 м², построенный дорожниками в рамках программы социального партнерства между ПАО «ЛУКОЙЛ» и правительством ХМАО-Югры, разместился в районе площади Первооткрывателей. Теперь местной детворе есть, где погонять на скейтах, велосипедах, роликах или самокатах.

— К работам мы приступили в июне, — сообщил руководитель ПТГ ООО «Нефтехдорстрой» А.А. Чернышов. — Сначала из грунта был выполнен рельеф с искусственными неровностями, затем их покрыли дорожной одеждой и закатали асфальтом. Также были установлены опоры освещения и произведена дорожная разметка.

Кроме этого, в рамках партнерства минувшим летом нами было произведено строительство асфальтированной дороги по ул. Солнечная, капремонт автодороги Урай – Головные, а также благоустройство дворовой территории дома № 13, в микрорайоне «Западный».

■ В конце сентября новоселье отметили работники АТЦ «Средне-Назымское месторождение» «Покачевского УТТ».

В эксплуатацию введено общежитие на 109 мест. Переезд из вагончиков в благоустроенное здание блочно-модульного типа позволил значительно улучшить бытовые условия для вахтовиков, работающих за 1 тыс. км от центральной базы предприятия.

Производственная программа по Средне-Назымскому месторождению на текущий год составляет 294 тыс. маш.-ч. На объектах нефтяников работает около 80 единиц специализированной, нефтепромысловый и дорожно-строительной техники, грузового и оперативного транспорта.

■ Девять из 11 единиц дорожно-строительной техники отечественного и импортного производства, запланированной к приобретению в «Дорстройсервис» в 2023 г., уже поступило в общество.

Также произведена модернизация 11 гусеничных бульдозеров и КДМ «МД-651» (на шасси «КамАЗ 65115»), которая была переоборудована под автогудронатор с масляной системой обогрева.

В рамках программы обновления подвижного состава, разработанной совместно с заказчиком — ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», в ближайшие пять лет в общество поступит 79 единиц новой техники.

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

Результат дают люди

В октябре исполнилось три года с начала работы компании «Спецнефте-транс» в Норильске. Осенью 2020 г. десант из трех дочерних обществ — «Дороса», «ДТК Ямал» и «Транс-Строя» — приступили к строительству дорог на Мокулаевском месторождении известняка и защитной дамбы на хвостохранилище «Лебяжье».

О том, какие проекты на Таймыре реализуются сегодня, редакции рассказал В.А. Балаев, заместитель генерального директора АО «Спецнефте-транс» по региональному развитию — директор ООО «ДТК Ямал»:

— В начале сентября Норильское производственное управление сдало заказчику участок дамбы третьего поля хвостохранилища «Лебяжье», предназначенного для складирования хвостов переработанных руд цветных металлов Норильской обогатительной фабрики (НОФ). На объекте нами было отсыпано более миллиона кубов скального грунта, возведена ограждающая дамба высотой до 10 м с системой освещения и ограждения, на площади 325 тыс. м² уложен гидроизоляционный экран с армирующей сеткой.

«Лебяжье» позволило нам развить компетенции по работе с геосинтетическими материалами. Также получен опыт бурения по вечной мерзлоте не только установками «Сани», но и экскаваторами с помощью навесных гидровращателей.

Опыт по геомембране был применен нами в этом году в ходе реконструкции другого производственного объекта компании «Норникель» — Талнахской обогатительной фабрики (ТОФ). На строительстве маневровой емкости было настелено 170 тыс. м² гидроматов. Темпы укладки достигали 5-6 тыс. квадратов в сутки.

■ Наш знакомец Мокулай

В летний период по договору с ООО «Востокгеология» (входит в группу ГК «Норникель») мы провели благоустройство дорог на Мокулаевском месторождении известняка, которые построили в 2020-2021 гг. Была устроена дорожная одежда в объеме 90 тыс. кубов щебня и барьерное ограждение. Наши экскаваторщики пробурили более 2 тыс. трехметровых скважин под столбики барьерного ограждения. Параллельно на комплексе гидросооружений Мокулаевского карьера мы вели строительство двух прудов-отстойников. Были проведены работы по укреплению основания и откосов котлованов скальным грунтом, щебнем и песком, уложены гидроматы и защитный слой.

■ Катализатор компетенций

По проекту «Рудник Заполярный». Комбинированная отработка оставшихся запасов



➤ Дорожники «ДТК Ямал» ведут строительство руслоотвода ручья Чужой на площадке «Черногорского ГОК» в Норильске.

вкрапленных руд месторождения «Норильск-1», в который мы вошли в июле 2021 г., и, который стал своего рода катализатором освоения новых компетенций, ситуация следующая.

В связи с необходимостью актуализировать проектную документацию, заказчик весной прошлого года приостановил работы. К этому времени на строительстве дорог мы уже отсыпали около 1 млн м³, силами созданных на предприятии сварочно-монтажного, электромонтажного и бурового участка начали прокладку инженерных сетей, линий освещения и электропередач.

Перепроектирование, которое сегодня ведет институт «Гипро-никель», затем, Главгосэкспертиза и определение стоимости нового проекта, — все это достаточно продолжительные по времени этапы. Исходя из этого, сторонами было принято решение о расторжении договора. Заказчик принял наши расчеты и произвел оплату выполненных работ в полном объеме. При этом, претензий по их качеству, объемам и стоимости не поступало. Генеральный директор ООО «Медвежий ручей» В.И. Зайцев направил нам благодарственное письмо. Обе стороны рассчитывают в будущем сотрудничество по «РЗ-КОМу» продолжить.

Несмотря на то, что этот важный и интересный для нас проект пока поставлен на паузу, он дал нам многое в части освоения новых навыков и понимания многих вопросов в новом для компании регионе. Благодаря тому, что в ходе геологических изысканий, трассировки и строительных работ, мы все на объекте прошли своими ногами и руками пощупали, получено более полное представление о категориях местных грунтов и условиях работы. Сейчас мы понимаем, кто и как ведет взрывные работы, какая техника более эффективна, каков порядок ценообразования.

■ Труба на Тухард

Опыт «РЗ-КОМа» пригодился нам в ходе переговоров с новым заказчиком — АО «Но-

рильсктрансгаз» (входит в группу ГК «Норникель»), которое осуществляет доставку газа и газового конденсата предприятиям Заполярного филиала «Норникеля», Норильского промышленного района и портовой Дудинки.

В октябре мы вошли в газотранспортный проект «Техническое перевооружение конденсатопровода и метанолапровода «Тухард — Мессояха — Ю.-Соленинское — С.-Соленинское». Речь идет о реконструкции трубопроводной системы протяженностью более 150 км на левом берегу Енисея. На месторождения по одной трубе поставляется метанол, обратно на Дудинку по параллельной трубе идет газовый конденсат.

В течение трех лет нам предстоит произвести бурение скважин и установку новых свай, замену опорно-ригельной части, монтаж-демонтаж линий, работы по укрупнительной сборке прямолинейных участков трубы, антикоррозионной защите и окраске. Бурение зимой планируем вести четырьмя экскаваторами, на монтаже задействуем трубоукладчики из «Дороса». Плюс, обеспечивающая техника. Всего мы мобилизовали под Тухард около 30 единиц техники и 30 вагон-домов.

Благодаря нарабатанному за три года в Норильске опыту, а также навыкам по обустройству ДРП на автотрассах, это вполне понятная для нас история.

■ Нефть Таймыра

Интерес представляет проект «Восток Ойл», который на севере Красноярского края и в ЯНАО реализует НК «Роснефть». Если в двух словах, то это 13 арктических месторождений, свыше 6 млрд тонн премиальной малосернистой нефти.

В этом году в аэропорту «Алыкель» начаты работы по строительству дополнительной инфраструктуры по обслуживанию авиаперевозчиков и вахтового персонала, задействованных в проекте «Восток Ойл».

В связи с этим, генподрядчик строительства компания «Rizzani de Eccher S.p.A» (Италия) поручила нам производство и доставку 250 тыс. м³ щебня фракции 0-200, а также завоз песка из Дудинки. Требования к щебню по морозостойкости жесткие. Мы понимаем, где эту селективную скалу брать, и, конечно же, рассчитываем на собственный карьер, разработка которого сегодня ведется в Норильске.

Думаю, наш диалог с заказчиком продолжится, поскольку Дудинка и Алыкель — это ключевые объекты для развития транспортной инфраструктуры проекта «Восток-Ойл».

■ Развиваем базу

Весной планируем запустить карьер Двугорбый, чтобы обеспечить качественной скалой собственные дробильный комплекс и АБЗ.

Мы провели дорогу и контрольное бурение шести скважин на глубину до 100 м. Сейчас ведется анализ керна и составляется 3D-модель, которая отразит геологическое строение участка. Задача по карьру — добывать миллион кубов в год. При таких темпах запасов хватит на столет. Так что, как видите, планы у компании «Спецнефте-транс» по Таймыру серьезные! Планы по асфальтобетону на следующий год — 80 тыс. т.

Отдельное направление работы — развитие производственно-технической базы предприятия в Норильске и, в первую очередь, цеха металлоконструкций, чтобы активно привлекать заказчиков собственным сварочным производством, пескоструйной обработкой, АКЗ. В этом году планируем в цехе установить еще одну кран-балку и вентиляционные установки. Готовимся запустить до нового года на новой площадке вахтового городка банно-прачечный комбинат, тренажерный зал. Построенные в этом году два новых общежития начнем заселять с ростом численности.

Задача — обеспечить производство специалистами, а персонал — фронтом работ и нормальными условиями. И тогда люди дадут результат.



Наш Герой

Обычно директор Информационно-технологического центра АО «Спецнефетранс» Руслан Габдуллин на страницах нашей газеты выступает на производственные темы, например, по проекту АЗПЛ. А сегодня Руслан Фанузович у нас в гостях в другом качестве, – с воспоминаниями о прошлом и личном:

– 25 октября исполнилось 120 лет со дня рождения Героя Советского Союза **Ф.Г. Габдрашитова**, моего деда. В эти же осенние дни 80 лет подвигу, который он совершил в годы Великой Отечественной.



ГАБДРАШИТОВ Фазулла Габдуллинович (1903-1975) – Герой Советского Союза, наводчик станкового пулемета 2 эскадрона 60-го гв. кавалерийского полка 16-й гв. кавдивизии.

Принимал участие в битве за Москву, оборонительных боях за Сталинград, в освобождении Украины, Белоруссии, Польши, в Берлинской наступательной операции. Войну закончил на Эльбе.

В ночь на 28 сентября 1943 г. рядовой Габдрашитов под покровом ночи первым в полку переправился через Днепр в районе деревни Нивки Брагинского района Гомельской области, огнем из пулемета уничтожил врагов, что позволило остальным подразделениям форсировать реку и закрепиться на правом берегу.

Указом Президиума Верховного Совета СССР от 15 января 1944 г. за образцовое выполнение боевых заданий командования на фронте в борьбе с немецкими захватчиками и проявленными при этом отвагой и героизмом рядовому Габдрашитову Ф.Г. присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая Звезда» (№ 1663).

Эти события и стали причиной моей поездки в Башкирию, в село Буздяк, где жил дед. От Перми туда – 600 км, семь часов пути. За окном монотонный, осенний пейзаж. Самое время для воспоминаний и размышлений...

Годы, когда деревья были большими, прошли в Буздяке. Вспоминаю, как летом пасли коров и пололи огород, друзей-однокурсников, с которыми на связи все эти годы и увижу уже сегодня. Но сначала – с родителями, которые накануне приехали поездом из Москвы.

Детство было счастливым и беззаботным благодаря деду и миллионам советских людей,

победивших фашизм. И мы это знали. В школе нас с братом называли «внуки Героя», и это для нас была высокая честь и ответственность.

Дед никогда не выпячивал свои награды и звания, жил очень скромно, как самый обычный человек. Вспоминать о войне он не любил. Ордена и медали надевал по особому случаю – 9 Мая.

У нас в семье с улыбкой вспоминают такую историю. Ахмадулла, старший брат моего отца, очень переживал, что не сдаст экзамены в техникуме и попросил у отца ордена, мол, тогда преподаватели не будут его строго спрашивать.

– Нет, сынок, – спокойно ответил отец, – это будет неправильно. Эти награды я заслужил в бою. Вот когда ты заработаешь свои награды, тогда наденешь и пойдешь. Человек всего в жизни должен добиваться сам.

Уже повзрослев, я начал понимать, почему дед не любил вспоминать войну. Он молчал не только о своих подвигах, но и о «непарадной» стороне войны, которую познал во всем ее ужасе, несправедливости, ожесточении и боли. Даже в воспоминаниях он не хотел возвращаться снова в тот ад.

Война – это торжество ненависти. Свою ненависть к войне рядовой Габдрашитов утопил в Эльбе, где встретился с американцами. На фронте он всем сердцем ненавидел врага, но не хотел, чтобы в мирные дни это чувство отравляло наши души.

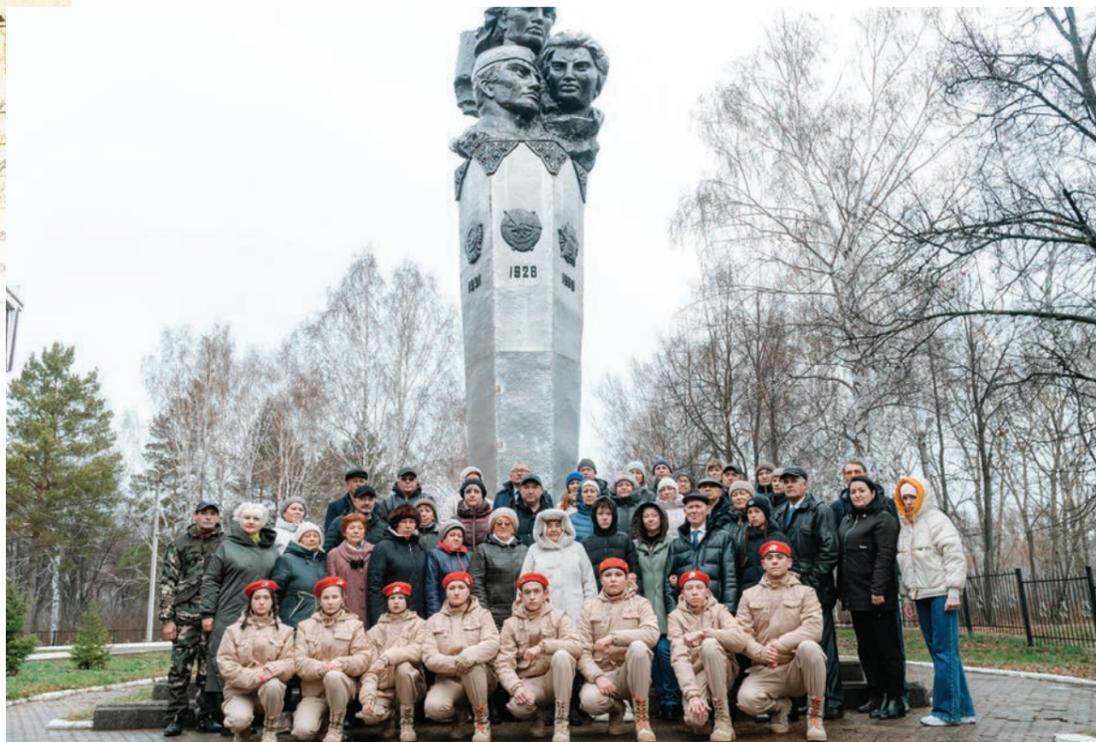
Как пулеметчику деду часто приходилось вести бои на самых тяжелых участках обороны и наступления башкирских конников. Из своего «максима» он свинцом косил врагов, а те в ответ били по нему из всех калибров. Шесть раз дед был ранен, но фронтовым медикам ни разу не удалось отправить его на лечение в тыловой госпиталь.

...Вот и Рязановский мост через Белую. В свинцовой ряби реки проплывает такое же низкое небо. Ловлю себя на мысли: вряд ли Днепр в эту пору многим теплее. Деду 80 лет назад, конечно, помогло то, что он хорошо плавал и был до ужаса отчаянный, ничего и никого не боялся.

Еще до войны как-то на Сабантуе он первым доплыл до острова Утрау на озере Кандрыкуль и вернулся обратно, за что получил от колхоза в награду молодого бычка. Эту историю еще в детстве рассказывала мне **Фануза Галиуллина**, сестра моего отца. К ней в Буздяк я и еду.

Новая мемориальная доска на доме напоминает прохожему, что здесь жил Герой. После встреч и объятий, уже за ужином, отец Фануз Фазуллич вспоминает:

– Я помню, как отец приходил в отпуск осенью 44-го. Мне тогда было четыре года. Значит, играем мы с ребятами на улице,



На Аллее Героев с Буздяк после возложения цветов.

вдруг подъезжает машина, из нее выходит военный. Мы испугались и на всякий случай, кто куда... А солдат меня поймал, смеется: «Не бойся, я твой папа!»

До сих пор не понимаю, как же он меня узнал?!

На глазах отца блеснули слезы. Он сам уже прадед, но первая встреча с отцом не отпускает.

– Мы тогда жили в деревне Таллы-Куль у родителей мамы. А дети отца от первого брака (их мать умерла еще в середине тридцатых) – два сына и дочь, – у его родных он как раз и написал заявление, чтобы семья воссоединилась. И ему, как Герою, выделили маленький домик в Буздяке. Перевез туда жену, пятерых детей, а сам обратно на фронт. Всего нас, детей, у него было девятеро.

Помню, как уже после Победы мы с мамой ходили на станцию встречать его с поезда. Он мне из Германии губную гармошку привез, только я ее в этот же день где-то на улице оставил. От радости, так спешил домой, к отцу.

Отец рассказывает о деде и о том, свидетелем чему в силу возраста я быть не мог. Тем не менее, эти истории мне хорошо знакомы, и сегодня важно даже не то, о чем он говорит, а как. Важны интонация, взгляд, каждая морщинка на его лице и улыбка того самого счастливого пятилетнего папана...

В Буздяке дед устроился сборщиком в заготконторе райпотребсоюза. Совсем не номенклатурная должность для Героя даже по тем временам. Ездил на лошадке по деревням, заготавливал шкуры, овощи, мед. Работа знакомая, – в заготконторе соседнего Туймазинского райпотребсоюза он работал еще до войны. Но, как говорится, не место красит человека...

У станции – самое примечательное сооружение во всей округе, где строение в три этажа редкость, – Буздякский элеватор на 100 тыс. т. Вроде бы ничего особенного, но постройка фундаментальная во всех смыслах.

На силосных бункерах, на высоте метров в 30, красными аршинными буквами выведено: «Хлеб – Родине». Коротко и ясно, что и нынешнее время не властно над истинными ценностями.

– Фундаменты на элеваторе ставил твой дед, – продолжает отец. – К тому времени я уже подросток и после школы приходил к



Фануз Фазуллич Габдуллин показывает внуку Глебу боевые награды своего отца.

нему туда, помогал и сам учился класть камни.

Также он строил и маслозавод, что по ту сторону железки. «Лихие» девяностые не пощадили предприятие, в цехах которого сегодня конторы да магазины. А вот элеватор выстоял. Хлеб – всему голова. И основа.

В начале восьмидесятых, и я это уже помню, отец работал на элеваторе начальником крупяного завода. Здесь он получил ордер на нашу первую квартиру – в доме на две семьи со всеми мыслимыми на то время в Буздяке удобствами – с холодной водой и центральным отоплением.

Оказалось, что даты, которые собрали нас в Буздяке, важны и значимы не только для членов большой семьи Габдрашитовых-Габдуллиных.

К юбилею Героя Советского Союза Фазуллы Габдуллиновича Габдрашитова администрация Буздякского района организовала день Памяти в рамках республиканского проекта «Гордость Башкортостана».

Утром на Аллее Героев у памятников землякам нас встретил почетный караул. Гимн России, минута молчания. Более тысяч жителей района встали на защиту Родины в годы Великой Отечественной. Около половины из них не вернулись.

Ведущая рассказывает о подвиге пулеметчика Габдрашитова. Зам. главы администрации Буздякского района по соцвопросам **Ляйсан Исхакова** приветствует гостей, съехавшихся из Старых Кандров, Уфы, Стерлитамака, Москвы, Новокузнецка, Самары, Перми, Набережных Челнов...

Звучит стихотворение о всадниках легендарной 112 Башкирской кавдивизии.

Этот день выдался насыщенным событиями и впечатлениями. Мы возложили цветы на могиле Героя, прошли по улице, носящей его имя, осмотрели экспозицию в историко-краеведческом музее.

На вечере Памяти в актовом зале Дворца культуры, где собрались взрослые жители села и школьники, воспоминаниями о Герое делились родные. Самая младшая дочь Героя **Римма Кубова**, приехавшая из Уфы, слыша в детстве, что окружающие называли отца Герой-абзый, Герой-курше, считала, что это его имя.

В праздничном концерте, подготовленном силами местных артистов, приняли участие и приехавшие правнуки Героя. **Глеб Габдуллин** (Москва) сыграл на фортепиано произведения Рахманинова и Шопена, **Розалина Галиахметова** (Стерлитамак) исполнила башкирский танец «Халкыма».

Слова ведущих со сцены завершили вечер: «Мы всегда будем помнить нашего земляка – Героя Советского Союза Фазуллу Габдуллиновича Габдрашитова».

На следующий день представилась возможность в этом убедиться. Утром остановились у элеватора, чтобы сделать снимок на память, охрана проявила бдительность моментально: что это за люди с фотоаппаратом у проходной стратегического объекта?! Но стоило нам только назвать фамилию Габдрашитов, все вопросы отпали сами собой.

Спасибо всем землякам-буздякам, которые чтят память о деде и о тысячах земляках, защитивших Родину в годы войны.

СПАРТАКИАДА «СНТ»

Незабываемое путешествие на север!

Осенью состоялись региональные спартакиады среди работников дочерних предприятий компании «Спецнефтетранс», десятые по счету.

21-23 сентября, Усинск. Впервые состязания обществ, работающих в Европейской части России, проходили на таких высоких северных широтах. Соответственно, и организация спортивного праздника со стороны ООО «Усинское ТТУ» была на высоте, а накал страстей на спортплощадках и теплая, дружеская атмосфера с лихвой компенсировали температуру за окном, стремившуюся к нулю.

Кто станет первым в футболе, волейболе, теннисе, плавании и шахматах? Ответить на этот бескомпромиссный вопрос пытались пять сборных: «Центр и Юг» («Нижневожское УТТ», «Спецнефтетранс»), «Пермь» («ПТП», «ПРП»), «Чернушка» («Чернушинское УТТ», «Автодормашсервис»), хозяева («Усинское ТТУ» и «РСТ-2») и команда «ДТК-Ямал». Учитывая географию работ последней — Коми, Ямал, Норильск, Москва, — ее также можно смело считать сборной. Сборной регионов.

Слова из «Марша транспортного спецназа» — «От Каспия до Баренцева» моря — это о маршруте спортсменов «Нижневожского УТТ» на спартакиаду. Костяк нашей футбольной дружины составили ребята с Астраханского участка. Дорога была долгой, в качестве бонуса — обзорная экскурсия по Москве перед поездом на Усинск. Еще одно вознаграждение — «Клуб кинопутешественников» — за окном вагона, как в телевизоре, смена ландшафтов и видов: прикаспийская полупустыня, степь, смешанные леса, каменные джунгли мегаполиса, тайга, тундра... Но всех восхитило северное сияние, которое мы, южане, увидели впервые!

Настоящая сенсация случилась в футболе, где мы довольствовались лишь четвертым местом, — фаворит и постоянный победитель — команда «ПТП» неожиданно уступила хозяевам со счетом 1:6 и победу в турнире. «Бронза» — у «ДТК Ямал».

В волейболе ожидаемо победила дружина «ДТК Ямал» (те, кто видел игру ребят год назад на спартакиаде в Чернушке, согласятся), вторыми были хозяева площадки, третье место — у чернушан. Мы, не взяв ни одной партии, замкнули турнирную таблицу. Набрать в двух видах спорта 9 баллов из 10 возможных и рассчитывать на какие-то медали? Но если исходить из турнирной арифметики, считайте, что мы усыпляли бдительность соперников.

В шахматах «Центр» выступил ожидаемо сильно — 2 место, после беспорных фаворитов, играющих за «Пермь», — сотрудников ИТЦ Руслана Габдуллина и



Дмитрия Рахманова. Старожилы не припомнят ни одной спартакиады, где бы наши айтишники уступили победу. Третьи — чернушинские коллеги, что еще раз подчеркнуло силу местной шахматной школы, ведь и представители ИТЦ — ее воспитанники!

Свои шансы на победу в плавании мы оценивали 50 на 50. Так и случилось в личном зачете: наша Марина Казакова («Спецнефтетранс») на 50 м выдала 36,32 сек., у мужчин вне конкуренции был Влад Каргин («ДТК Ямал») — 27,69. В эстафете «золото» оказалось за нами, но на 2 место неожиданно выплыла Чернушка, «ямальцы» — третьи.

В пинг-понге не было равных нашему тандему — двум Викторам — Баннову и Захарченко, которые уже много лет занимают только призовые места, видимо имя (в переводе с латинского «победитель») обязывает! Вторыми стали пермяки, «бронза» — у чернушан.

В итоге после семилетнего перерыва мы увезли переходящий кубок спартакиады в Жирновск! «Серебро» досталось команде из Перми, «бронза» — у «ДТК Ямал».

Елена ШВЕДСКОВА,
председатель ППО
«Нижневожское УТТ»

Приехали за победой

В Западной Сибири эстафету от усинцев принял «Дорстройсервис». Спортсмены из шести обществ «СНТ» боролись за победу 14-15 октября в Когалыме.

Первыми вступили в борьбу пловцы. У женщин равных не было Анжелике Бронских («Нефтедорстрой»), которая ракетой преодолела 25 м за 14,12 сек. Ее коллега Никита Плотников на 50 м, также первый — 27,77. А вот в командном зачете у фаворитов только третье место. Назад команду оттянул второй мужской номер, который показал только 12-й, последний результат. На второй позиции — команда «Урайского УТТ», лучшими стали покачевцы.

Шахматы. Внешне все тихо и мирно, но на досках кипят нешуточные страсти! Здесь прогноз подтвердился, — верх взяла команда «Когалымского УТТ». Но Альберт Юсупов, постоянный участник спартакиады, отдает должное коллегам: «Все игроки сильные! Тут первый смычок играет важную роль», «Первый смычок — первая доска». Второе место — «Урайское УТТ», третье — у покачевских шахматистов.

Турнир по теннису проходил в

спортзале «Когалымского УТТ». И здесь произошла настоящая сенсация — родные стены не помогли. Бессменные победители соревнований — супруги Иван и Наталья Гугля в упорной борьбе уступили дуэту из «Урайского УТТ». «Бронза» — у «Дорстройсервиса».

Групповые турниры по мини-футболу свел в матче за «золото» две когалымские дружины. Дорожники быстро открыли счет и на протяжении всей игры наращивали темп. В итоге 6:1 — убедительная победа «Дорстройсервиса». «Бронза» — у Покачей.

А волейбольный турнир открыло урайское дерби — «УУТТ» против «Нефтедорстроя». «Тут должна быть командная игра как в производственном процессе», — прокомментировал главный инженер ООО «Дорстройсервис» Владимир Грибанов.

Дорожники продемонстрировали большее сплочение — 2:1 и первое место в подгруппе «А». Во второй подгруппе победу праздновали организаторы спартакиады — волейболисты «Дорстройсервиса».

Матч за «золото» между ними стал ярким украшением спартакиады. Красивые комбинации,

силовые подачи, мощные атаки — главные заявки на победу. Первую партию взяли когалымчане — 25:22. Во второй урайцы отыгрались — 25:21. Победителя определил третий укороченный сет. Здесь фортуна улыбнулась «Дорстройсервису».

В итоге третье общекомандное место на спартакиаде за «Когалымским УТТ», «серебро» — у «Дорстройсервиса». «Золото» — у «Урайского УТТ», которое на минувшей спартакиаде (она проходила также в Когалыме) довольствовало «бронзой». Не зря коллеги на этот раз приехали за 900 км!

— Спартакиада — это не только медали, но и яркие эмоции, дружеское общение, сплочение коллег, заряд энергии, — сказал председатель ОППО «Спецнефтетранс» Евгений Крюков, благодарив спортсменов за красивую и бескомпромиссную борьбу. — При этом сами соревнования — это кульминация. В течение всего года, благодаря поддержке со стороны руководства обществ и профсоюз, работники «СНТ» имеют возможность заниматься спортом, поддерживать тонус и свое здоровье.

Сергей УФИМЦЕВ,
«Наши города»