

**Соглашение работает**

стр. 2

**НПК открывает дорогу**

стр. 7

**Спортсменов собрала Чернушка**

стр. 8

РЕГИОНЫ «СНТ»

## Укрепляем позиции в Коми

**Н**аши транспортники и дорожники наращивают объемы работ на объектах нефтяников в Республике Коми в рамках Соглашения о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс».



➤ Новая техника для автозимников поступила в Усинское управление «ДТК Ямал».

Производственная база ООО «УсинскоеТТУ» на Головных сооружениях с 2014-го была законсервирована, а этим летом здесь начались ремонтно-строительные работы. С 1 октября предприятие возвращается на Головные. Годовая производственная программа по двум цехам нефтегазодобычи ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» — это 460 тыс. машино-часов, 130 единиц техники.

Диспетчерский и медицинский пункты разместились в стандартном 40-футовом морском контейнере, выкрашенном в красно-белые цвета «СНТ». Сейчас маляры выкрашивают в фирменные цвета автомобильную эстакаду.

— Это временное решение, — поясняет зам директора по производству «Усинского ТТУ» **Рустам Сагдинов**, — пока идет реконструкция сборно-щитового здания АБК, где также разместится столовая. Горячее полноценное питание будет организовано здесь, на базе. Вахтовики пока будут проживать в городе, а на следующий год планируется установить на базе общежитие модульного типа на 150 мест.

➤➤➤ **Продолжение на стр. 6**

# В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ТРУДОВАЯ ГОРДОСТЬ

## Человек на своем месте

**Ё**шкин кот! Это просто-речие, порой срывающееся с уст Антонины Георгиевны Долгачёвой, в зависимости от ситуации могло передавать разные эмоции: удивление, досаду, недоумение, восхищение, радость.

Честью быть упомянутым главным бухгалтером «ЛУКОЙЛ-Транса», а затем «Спецнефтетранса», любимец Бабы-яги кот Баюн обычно был обязан хаосу, царившему в «лихие» девяностые в финансовой системе народного хозяйства. Неплатежи, натуральный обмен в виде бартера, векселя, взаимозачеты и другие денежные суррогаты, инфляция. Про налоги и говорить нечего. То, что еще сегодня было белым, завтра уже запросто могло именоваться «серыми схемами» или наоборот. Как в условиях такой экономической неопределенности планировать финансовую деятельность компании?

У Антонины Долгачёвой, несмотря на большой опыт в бухгалтерском деле, были ответы далеко не на все эти вопросы. Но она их умела находить. И это было одним из тех качеств, которые при первом знакомстве отметил в ней М.М. Смоляев, член Совета директоров АО «Спецнефтетранс». В 1990 г. он был назначен начальником Сургутского ДРСУ треста «Сургут-



➤ Антонина Долгачёва с коллегами на 10-летию компании «Спецнефтетранс», 2015 г.

нефторестройремонт», где Антонина Долгачёва работала главным бухгалтером.

— Антонина Георгиевна знала свое дело досконально, — вспоминает Михаил Михайлович, — и когда возникала сложная задача, она не говорила «нет», «нельзя» или «инструкции не позволяют». Она предлагала решения.

### Северная закалка

Малая родина А. Долгачёвой — село Мужы, затерявшееся в лесо-

тундре Приполярного Ямала. Из окрестных достопримечательностей — Малая Обь, разливающаяся по весне порой до горизонта, рассказы старожилов про найденного когда-то на покосах младенца снежного человека и про гигантские следы; да ближайший город Березов, что в 160 километрах южнее, где в ссылке окончил дни свои сподвижник Петра I светлейший князь Меншиков. В середине XX века и сегодня жизнь в этих краях размерена и нетороплива.

Младшая в семье, Тоня за тремя братьями была, как за каменной стеной. В вагоне мальчишек со своей улицы она была за «своего парня». Вместе и на покосы, и рыбу удить, и на лыжах, даже если мороз под тридцать. Суровый быт, сдержанная природа, окружение воспитали ее стойкой, научили защищать свою позицию и понимать мужскую психологию, что ей очень пригодится в жизни.

➤➤➤ **Продолжение на стр. 3**

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

## Осваиваем Заполярье

**Т**акой техники в компании «Спецнефтетранс» еще не было! Парк Норильского производственного управления ООО «ДТК Ямал» пополнили «SANY» SKT90S.

Четыре карьерных самосвала «Сани» 20 августа были доставлены в порт Дудинка из Красноярска паромом. После выгрузки — стокилометровый автопробег по единственному шоссе в Таймырской тундре на базу предприятия в Норильск. Пятый самосвал этим же маршрутом прибыл на базу «ДТК Ямал» в сентябре.

На фоне приобретенного в этом году для норильского проекта внушительного ряда экскаваторов, бульдозеров, бетоносмесителей и другой техники, китайским «совкам» затеряться не получится. «Сани» — настоящие исполины по сравнению с теми же «КамАЗами», которые составляют большую часть самосвального парка «ДТК Ямал» и компании «Спец-

нефтетранс» в целом. И от этого они еще интереснее!

### «Сани» для Норильска

На высоте в два человеческих роста под массивным защитным козырьком кузова спрятана кабина. Из-под нее с плохо скрываемой мощностью урчит 460-сильный дизель. При собственном весе около 30 т самосвал способен перевозить груз вдвое больше. Привод на четыре колеса из шести. Глубокий протектор обеспечивает почти полтора метра в диаметре шин высокую проходимость и долговечность на скальнике, который даже усиленную резину режет, как бритва.

➤➤➤ **Продолжение на стр. 4-5**



➤ Новые грузовики «Сани», способные взять на борт 60 т груза, работают на стройплощадке Черногорского ГОК в Норильске.

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В третьем квартале ООО «Дорстройсервис» приступило к ремонту автодороги Сургут-Салехард на Ямале.

Ремонт шестикилометрового участка на объезде ст. Пуровка рассчитан на 2022-23 гг., но когалымские коллеги планируют завершить его в текущем году. На объекте проводится фрезерование покрытия, замена дефектных плит, устройство слоев оснований из черного щебня и слоев покрытия из крупнозернистого асфальтобетона и ЩМА смесей.

Кроме этого, в третьем квартале была проведена реконструкция 8 км дороги Нижневартовск-Когалым и ремонт дорог ТПП «Повхнефтегаз» протяженностью 5 км. На площади свыше 105 тыс. м<sup>2</sup> было отфрезеровано старое покрытие и устроено новое, обочины были укреплены щебнем и фрезератом.

■ В «ПРП» внедряется адресная система хранения.

Теперь каждая деталь на складе будет иметь свою ячейку хранения, независимо от того, для какого автомобиля она предназначена. То есть, подшипники хранятся с подшипниками, а не отдельно по моделям и маркам техники. Это позволяет экономить площади склада и ускоряет процесс инвентаризации.

■ «Когалымское УТТ» обновляет парк и бытовую инфраструктуру.

Для работы на объектах нефтедобычи ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» в августе приобретено три ППУ, четыре передвижные мастерские (две из них с КМУ) и седельный тягач «КамАЗ 43118».

Завершается модернизация пункта временного размещения вахтового персонала на Повховском месторождении. За лето были утеплены стены, произведена внутренняя перепланировка и отделка второго этажа здания. В сентябре планируется завершить работы по замене канализации, водопровода, теплотрассы, модернизации столовой, что позволит значительно улучшить условия проживания для работников УТТ.

■ В июне парк «ПТП», обслуживающий ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», был пополнен двумя единицами спецтехники.

Приобретены агрегат для обслуживания скважин УЗСТ 6619С-21 на шасси «КамАЗ-43118» и колесный экскаватор UMG E170W.

■ В августе ООО «Нефтедорстрой» сдал нефтяникам ряд объектов.

Реконструирована в щебеночном исполнении автодорога протяженностью 10 км, обеспечивающая круглогодичный проезд до ДНС «Потанайское» Потанай-Картопынского месторождения ТПП «Урайнефтегаз». На дороге Мортыма-Тетеревского месторождения капитально отремонтирован участок около 3 км, — выполнено восстановление земляного полотна в объеме около 25 тыс. м<sup>3</sup>.

Также силами предприятия было произведено благоустройство территории исторического комплекса первого нефтепромысла «Сухой Бор». Выполнено устройство тротуарной брусчатки и бордюрного камня, монтаж уличного освещения.

В августе проводилось благоустройство жилой застройки домов №11 и №12 микрорайона Западный. Помимо асфальтирования дорожных проездов, стоянок и тротуаров, произведен монтаж малых лавочек, детских игровых комплексов, урн.

## ПРОИЗВОДСТВО

## Развиваемся по Соглашению

**Показатели работы компании «Спецнефтетранс» за семь месяцев — выше плановых. Коротко отметим наиболее значимые события этого периода в разрезе основных направлений деятельности.**

## ■ Автотранспорт

Производственная программа по автотранспорту за семь месяцев выполнена на 105%, отработано около 8 млн машино-часов. Все общества сегмента с поставленными задачами справились. По доходам план выполнен на 104%.

— Большую роль в этом играет долгосрочное Соглашение о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс», — говорит А.А. Самсонов, заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству. — И сегодня идет подготовка к реализации нескольких крупных проектов в сегменте промышленного транспорта в Республике Коми, Пермском крае, Западной Сибири.

В частности, с октября «Усинское ТТУ» начнет обеспечивать автотранспортом технологию нефтедобычи на Головных сооружениях. Для выполнения дополнительных объемов предприятию была согласована инвестпрограмма на закупку 142 АТС. В Прикамье «Чернушинское УТТ» готовится к выводу с 1 января технологическим транспортом на объекты ЦИТС «Оса» и ЦИТС «Полазна» ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». Под новые объемы уже законтрактовано 134 единицы техники из 144 необходимых. Также УТТ приобретает 60 единиц спецтехники для замещения субподряда на объектах «Когалымского завода химреагентов». «Покачевским УТТ» приобретено около 80 единиц ТС для обслуживания Назымской группы месторождений. Следует отметить, что в целом инвестпрограмма компании на этот год — одна из крупнейших за всю историю «Спецнефтетранс», — 893 единицы техники.

Также с учетом условий Со-



➤ Спецтехника «Чернушинского УТТ» на объектах «ЛУКОЙЛ-Пермь».

глашения о сотрудничестве от 15 октября 2020 г. был подписан договор между ОАО «ПТП» и основным заказчиком услуг — ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез». Производственная программа по трехлетнему договору, вступившему в силу с 1 июня, составляет 1 млн 085 тыс. машино-часов. Документ предусматривает корректировку тарифов, обусловленную изменением индекса потребительских цен и изменением цен на топливо.

## ■ Дорожное строительство

Плановые показатели в сегменте капитального строительства, где в последние годы темп задает ООО «ДТК Ямал», пока не были достигнуты.

В первую очередь, это связано с приостановкой заказчиком — ООО «Медвежий ручей» — в начале года работ на площадке рудника «Заполярный» в Норильске. Причина — изменение проектной документации. В октябре работы на стройплощадке планируется возобновить. Подробнее об этом и планах развития «ДТК Ямал» — в других материалах этого номера.

При этом следует отметить, что другие дорожные общества компании — «Дорстройсервис», «Нефтедорстрой», «Дорос» — по

капстрою идут с перевыполнением плана, причем, когалымские и чернушинские дорожники перекрывают его в разы.

Становится очевидно, что месяц к месяцу «Дорос» наращивает обороты. В июле общество выиграло тендер по ремонту участка дороги Сургут-Салехард на Ямале. Заключены дополнительные договоры с «ЛУКОЙЛ-Пермь» по восстановлению и капремонту автодорог и производственных площадок.

В Пермском регионе удалось достичь понимания с нефтяниками, как оптимально организовать работу по содержанию автодорог. В разрезе каждого ЦДНГ вместе с заказчиком был составлен и согласован необходимый набор спецтехники, определено количество работников и циклов работ, необходимый объем противогололедных реагентов. С этой целью в «Доросе» будет создано шесть ДРП, для их обеспечения в дополнение к имеющейся технике будет приобретено еще 82 единицы. Это призвано обеспечить совершенно другой уровень содержания дорог.

## ■ Авторемонт

Из ремонтных обществ следует отметить «Пермское ремонтное

предприятие», которое наращивает объемы по внешним заказчикам. Работу в этом направлении активизировало также «АРП», заключившее новые долгосрочные договоры на ТО и ремонт верхнего оборудования с ООО «ЭПУ-Сервис», на ТО и ремонт грузового транспорта и спецтехники с ООО «Тюменская сервисная геофизическая компания». В сентябре общество планирует участвовать в четырех крупных тендерах АО «Транснефть-Сибирь» по ремонту и ТО легковых автомобилей и микроавтобусов импортного производства, ремонту и диагностике верхнего нефтепромышленного оборудования.

С перевыполнением плана за 7 месяцев отработали коллеги из «Ремспецтранс-2». «Автотормашсервис» намерен подтянуться к плану на этапе подготовки парка «Чернушинского УТТ» и «Дороса» к зиме.

В мае в рамках программы развития и повышения эффективности авторемонтного комплекса был произведен вывод ООО «Ремдормаш» за периметр группы «Спецнефтетранс». Покупателем, как и в случае с обществом «Ремспецтранс-1», вывод которого состоялся ранее, выступило ООО «Техпомощь».

## МАШИНОСТРОЕНИЕ

## «Капри»: запуск все ближе

**Вопрос о подготовке к запуску новой производственной площадки АО «Капри» мы адресовали директору завода А.В. Жигало.**



— На сегодняшний день завершаются работы по поставке и монтажу технологических линий, — рассказал Андрей Владимирович. — Уже готовы к работе комплекс лазерного раскроя, четырехвалковая гибочная машина, листогибочный

пресс, краны, компрессорное и окрасочное оборудование, внутрицеховой транспорт и другое оборудование, — всего 24 единицы.

В течение сентября-октября мы планируем получить и смонтировать оставшееся оборудование, среди которого роликовый фланжировочный станок, специализированный сборочный комплекс для установки в секции внутренних перегородок и днищ, универсальный сборочный комплекс для соединения секций цистерны в единый корпус, сварочный станок для замыкающего шва обечаек, кантователи, позволяющие устанавливать детали и удобное для сварки положение.

Для сварочных работ на новом заводе предусмотрена специальная оснастка, в состав которой входит универсальный сборочный комплекс с системами специальных бандажей и фиксации секции

цистерны на сборочном стенде. Изготовлением оснастки занимается ПАО «Тяжстанкогидропресс» (г. Новосибирск).

Монтаж оборудования позволит обеспечить практическое обучение работников, после чего завод сможет перейти на абсолютно новую технологическую схему производства продукции. С января мы планируем начать наращивать производительность, что позволит выйти на запланированную мощность, — один полуприцеп в рабочую смену.

Пока же наши мощности значительно скромнее. В связи с закрытием производства в пос. Павлово и переводом завода в мае-июне на новую площадку в г. Никольское, в первом полугодии было реализовано 42 единицы техники. Свое влияние на объемы производства оказал также рост стоимости материалов и комплектующих, уход

с отечественного рынка ряда производителей тормозных систем, запорной аппаратуры, систем нижнего налива, оборудования с фторопластовым покрытием. Ожидаемый прогноз выпуска в 2022 г. — порядка 135 транспортных средств.

Значительную часть из них составит промышленная техника, изготавливаемая по заказу дочерних обществ компании «Спецнефтетранс». В «Усинское ТТУ» до конца сентября будет отгружено пять термосов для перевозки темных нефтепродуктов. Еще восемь в октябре будет поставлено в «Чернушинское УТТ». Кроме этого, в работе находится 33 АКН-10 на шасси «КамАЗ 43118». 20 из них для Усинска и 13 — для Чернушки.

Опыт строительства автомобилей для сбора конденсата нефти у завода ранее уже был, мы подняли конструкторскую документацию, перевели ее в 3D-формат и запустили в производство. АКН будут отгружаться заказчикам по мере поступления шасси.

**ТРУДОВАЯ ГОРДОСТЬ**

# Человек на своем месте

Начало на стр. 1

После школы она пошла рабочей на местный рыбзавод. Перебравшись в начале семидесятых в Саратов, устроилась мастером на завод РТИ. На заводе три тысячи человек, — в родном поселке меньше, но она не затерялась, не оробела. Под ее началом работали осужденные. Доподлинно неизвестно, какие слова для них находила 20-летняя девушка, но она поставила себя и добила, что её поручения выполнялись.

Жизнь побросала её по стране, она меняла профессии и города. Полевая партия в тресте «Саратовнефтегеофизика», воспитатель детсада под Красноярском, работа на мясокомбинате в Ачинске... А оказалось, что профессия, которой она посвятит всю свою дальнейшую жизнь, ждала её дома. В Мужах в январе 1975-го Антонина заняла вакансию бухгалтера расчётного стола по линии минпроса.

Хотя нет, поскольку бухгалтерское дело любит точность, выбор был сделан раньше — в 1972-м, когда Долгачёва поступила во Всесоюзный заочный финансово-экономический институт.

В 27 лет она уже главбух ЦРБ. Для райцентра на краю земли — это фигура.

## ■ На перекрестке времени

А в Сургутском УАД «Главтюменьнефтегаза» А. Долгачевой предложили должность простого экономиста. И она согласилась: ничего, корона с головы не упадёт.

Западная Сибирь в конце семидесятых — гигантская Всесоюзная ударная стройка, которая требовала новую технику, рабочие руки, дороги. Выбить сверх опущенных главком лимитов машины, оборудование, стройматериалы, чтобы построить сверхплановые километры дорог, — это почти подвиг, но только наполовину. Сохранить при неизбежном в этом случае росте затрат рентабельность производства, — вот задача, которую А.Г. Долгачёвой предстояло решать на новом месте, помимо подготовки финансовых отчетов.

Её профессионализм быстро оценило руководство треста «СНДСР», созданного в 1981-м. И Антонина Георгиевна вскоре была назначена старшим, а затем и главным бухгалтером Сургутского ДРСУ (бывшее СУАД), которое занималось строительством, содержанием и ремонтом дорог ПО «Сургутнефтегаз».

В 1982-м предприятием был запущен первый в регионе АБЗ. Это новое направление работы требовало особого внимания и расчётов финансово-экономической службы.

В ДРСУ Долгачёву, где она в общей сложности отработала 15 лет, никто не мог назвать кабинетным работником. Утром её можно было встретить на площадке АБЗ в пос. Барсово, а после обеда уже на объекте работ на каком-нибудь из месторождений. Каждый день она старалась вникнуть во все тонкости дорожного строительства: кто, где, сколько отсыпает, каково «плечо» возки, откуда щебень, кто поставщик запчастей... Вопросы возникали не из праздного любопытства, чтобы провести финансовый анализ и оценить рентабельность, ей сначала надо было



Антонина Долгачёва, главный бухгалтер ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», на рабочем месте, 1999 г.

разобраться во всём самой.

— В июле 1985 г. я вступил в должность начальника АБЗ, — вспоминает А.Г. Карымов, заслуженный работник АО «Спецнефетранс», — Антонина Георгиевна была профессионалом и требовала от нас, «подотчётников», своевременные и качественные отчёты. Не считаясь со временем, она помогала нам в оформлении необходимых документов.

Это было время, когда главная бухгалтерская книга — толстая, размером в полстола, в которую от руки заносили весь приход-расход, — оставалась сосредоточием всей финансовой отчетности предприятия. Тогда казалось, что увесистый гроссбух, как и СССР, — это навсегда.

А на пороге уже стояло время больших потрясений. Разрыв экономических связей и производственных цепочек, неплательщики, всеобщий дефицит, забастовки. В 1990 г. ликвидирован «Главтюменьнефтегаз» и производственные объединения, входившие в его состав, оказались предоставлены сами себе. В конце 1991 г. создается концерн «ЛангепасУрайКогалымнефть». В апреле 1992-го начальник ДРСУ М.М. Смоляев пошёл на повышение — был назначен управляющим трестом «Когалымнефторстройремонт».

Сегодня это предприятие успешно работает в составе АО «Спецнефетранс», только называется иначе — «Дорстройсервис». Но суть его деятельности осталась прежней — строительство, ремонт и содержание дорог на месторождениях ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

## ■ В Москву — работать

В 1994 г. Михаил Смоляев был назначен генеральным директором только что созданного ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс». Точнее, компания, которая должна была обеспечить наземные перевозки нефтепродуктов с Пермского и Волгоградского НПЗ, существовала только на бумаге.

— Было всего 155 вагонов, которые даже не были на учёте, а стояли балластом в районе Ставрополя и реального участия в работе не принимали, — вспоминает Михаил Михайлович. — Строить компанию фактически с нуля в условиях экономического кризиса и пробелов в налоговом законодательстве без команды профессионалов, всё равно что идти по минному полю.

Антонина Георгиевна стала пер-

вым человеком, кого М. Смоляев пригласил из Сибири.

— Я позвонил, предложил вместе поработать, и она, не задумываясь, пошла и стала двигателем всего этого процесса, — продолжает он. — Мы друг друга понимали с полуслова. И каждый новый рабочий день у нас начинался с решения, казалось бы, неразрешимых задач.

Вот, надо выплатить людям зарплату, а денег нет — компания рассчиталась с тобой мазутом. И тут такие выстраивались цепочки обмена, в рамках правового поля, конечно... Создавали структуры, которые занимались реализацией нефтепродуктов, работали с банками, открывали даже сберкассы, — Михаил Михайлович улыбается, — в своих административных зданиях...

Здесь кстати придется воспоминание заместителя директора «Чернушинского УТТ» Сергея Вечеринина, как в девяностые ему с коллегами доводилось получать деньги в банке, а потом ночью напролёт с газовым пистолетом, охранять мешки с наличностью в кассе УТТ, чтобы утром выдать людям зарплату.

— Были ситуации, когда компании не удавалось выплатить зарплату вовремя?

— За всю историю «ЛУКОЙЛ-Транса» и «Спецнефетранса» такого не было ни разу, — делает ударение на последних словах Михаил Михайлович, и уже с улыбкой добавляет. — Я считал тогда, что если внутри страны будет налажен денежный оборот, то мне и на работу ходить незачем будет. Директор должен делать умный вид, а вот работу должны делать специалисты...

Как руководитель, за Антониной Георгиевной я был, как за каменной стеной. Тогда ведь методология бухучёта, налоговый учёт менялись буквально каждый день. Мы учились на бегу, чтобы поспеть, такой бешеный ритм жизни был. А она всегда шла впереди нас и знала, что и как нужно делать. А когда не знала, то интуиция её никогда не подводила.

Профессиональное чутьё, опыт и ответственность, полтора десятка лет работы «на земле» — это тот самый багаж, с которым следует занимать высокие кабинеты в столицах. Работа на производстве даёт понимание, что булки не на деревьях растут, а бухгалтерия — это не убористые колонки цифр из рублей, тонн, кубов и километров, —

за каждой цифрой стоят живые люди.

Это было время, когда рабочий день Долгачёвой начинался в семь, а заканчивался за полночь. Она приходила домой и падала от усталости. А наутро опять начинала всё сначала.

Задачи, поставленные Президентом нефтяной компании В.Ю. Алекперовым перед «ЛУКОЙЛ-Трансом», были выполнены. За три года парк вырос до 12 тыс. вагонов. В 1996 г. компания приступила к автотранспортному обеспечению технологической добычи и переработки нефти. А через три года взялась и за строительство дорог.

К своему десятилетию «ЛУКОЙЛ-Транс» стал крупнейшим в России оператором железнодорожных перевозок нефтепродуктов. В его составе работало 16 филиалов и обществ, около 17 тыс. человек.

## ■ С чистого листа

При становлении «Спецнефетранса», который в конце 2005 г. отпочковался от «ЛУКОЙЛ-Транса» в составе семи автотранспортных и двух дорожно-строительных обществ, не было и половины тех проблем, которые были кошмаром бухгалтера в девяностые. Но даже при этом построить бухгалтерскую службу с чистого листа, чем опять занялась А.Г. Долгачёва, задача непростая. «Черновички», конечно, с предыдущей работы оставались, но многое пришлось писать заново.

— Она понимала, — рассказывает М.В. Филимонова, главный бухгалтер АО «Спецнефетранс», — что в новых условиях для ведения бухгалтерского, налогового, управленческого учёта требуется все большее количество аналитической информации.

Поэтому А. Долгачёва одна из первых поддержала разработку и внедрение Корпоративной информационной системы, объединившей базы данных всех обществ. Сегодня это позволяет видеть финансовый результат по каждой из тысяч машин компании в режиме реального времени. Долгачёва собрала команду бухгалтеров дочерних обществ, научила их, а где надо — заставила выполнять общую идеологию компании; построила систему непрерывного контроля над рациональным использованием финансовых и материальных ресурсов.

Тот же лизинг. Надо сказать, что при всей очевидной выгоде такой формы аренды АТС, не во всех «дочках» его встретили на ура. Новое вообще обычно пробивается с трудом. Это же отказ от привычных схем, дополнительный документооборот, то, что принято называть выходом из зоны комфорта. А сегодня 95% техники в компании закупается через лизинг. Экономия по компании — десятки миллионов в год.

## ■ Атмосферный человек

— Помимо решения производственных задач Антонина Георгиевна сыграла большую роль в формировании коллектива, стала его душой, — говорит Михаил Смоляев. — Она прошла большую школу жизни, многое повидала, хорошо понимала, что такое отношения между людьми, что такое доверие.

— Она — атмосферный человек,

видела способности людей, — соглашается М. Филимонова. — Не всегда ведь на работе получается заниматься тем, что нравится. Но когда твой начальник понимает, что ты склонен к определённому направлению, и он поручает тебе этот участок, — это вдохновляет. Способность видеть в людях грани, которые будут полезны и для дела, и которые будут приносить людям удовлетворение, — это очень важно. Не многие руководители обладают таким даром.

А. Долгачёва никогда не забывала отметить человека за хорошую работу, вставала на защиту своего подчинённого, если того вдруг незаслуженно обижали. При этом лентяю он неё спуска не было. Но даже отчитывая нерадивого сотрудника, при всей своей прямоте и положении, она никогда не переходила на личности. И здесь её «ёшкин кот» — это непрозрачный намёк коллеге, пытающемуся усыпить, убаюкать её бдительность. Обычно одного «кота» хватало, чтобы привести человека в чувство.

— А вне работы она была другой, — вспоминает Марина Филимонова. — Несколько раз мы с Антониной Георгиевной выбирались на фестиваль искусств «Черешневый лес», где выпускники театральных ВУЗов представляют свои дипломные спектакли. И меня удивляло её понимание таланта. И действительно, некоторых из тех, кого она тогда выделяла, сегодня можно увидеть на сцене и на большом экране.

Говорили о литературе. Ей нравился «Герой нашего времени». Она была поражена, что в свои 25 лет Лермонтову были подвластны такие образы. О героях Тургенева беседовали.

Но главным увлечением Антонины Георгиевны, нежным, преданным, была её семья. Некоторые коллеги считают, что она была достаточно строга. Но для своей семьи, близких — она была очень-очень добрым, мягким человеком.

— Она была очень скромным человеком, — отмечает Михаил Михайлович, — старалась избегать больших торжеств, приходилось ей звонить, немножко давить, вытаскивать.

Когда в 2014 г. было принято решение о присвоении ей звания «Заслуженный работник АО «Спецнефетранс», она долго ахала, с чего это вдруг? У неё это вызвало удивление. Антонина Георгиевна ведь к этому относилась просто: работаю и работаю... Ну, и что, что сутками... Работа у меня такая.

— Знаете, у физиков есть такое выражение: «Сесть на задачу», — рассказывает М. Филимонова. — Это значит, что если появился вопрос, то его нужно обязательно, несмотря ни на что, решить. У главного бухгалтера Долгачёвой был такой же принцип. Мощный человек, сопричастный к жизни компании.

И даже выйдя на пенсию, она продолжала оставаться в курсе дел и событий компании, которой отдала многие годы.

А прошлой осенью Антонины Георгиевны не стало. Коронавирус.

— Во многом та атмосфера, которую она сформировала здесь, в этих стенах, — вспомнились слова Марины Филимоновой, — сохраняется в бухгалтерии и по сей день. Таким вот отраженным светом этот человек нам светит.

**Олег ОПУТИН**

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

# Осваиваем Заполярье



➤ Важнейшим объектом подготовки производства в Норильском управлении ООО «ДТК Ямал» станут авторемонтные мастерские и цех металлоконструкций.



➤ На новой площадке базы ООО «ДТК Ямал» в Норильске идет монтаж нового общежития.

## Начало на стр. 1

С учетом значительного в текущем году роста объемов в Норильском промышленном районе, «Сани» прибыли вовремя. В сентябре они уже приступили к работам на площадке Черногорского горно-обогатительного комбината. Здесь каждый «Сани» отрабатывает, как говорится, за троих.

— Под завязку мы их еще не нагружали, — техника новая, приглядываемся, да и нет необходимости рвать ее на износ — идем в плане. Пять широкофюзеляжных саморазгружающихся машин, каждая из которых может брать на борт до 38 м<sup>3</sup> скальной породы, способны заместить до полутора десятков «КамАЗов», — отметил А.В. Мартыненко, начальник Норильского производственного управления. — Это позволяет значительно повысить производительность и темпы работ.

В одной связке с большегрузами на строительстве подъездной автодороги на площадке Черногорского ГОК работает мощный «Komatsu PS 800» с ковшем 4,5 м<sup>3</sup>. Внушительные вес (75,5 т) и габариты экскаватора, приобретенного также этим летом, таковы, что для его доставки к месту работ подходящего трала не нашлось. Пришлось произвести крупноузловую разборку. Стрела, рукоять и ковш с производственной базы Норильского участка «ДТК Ямал» на Черногорку ехали отдельно от поворотной платформы и ходовой части.

На загрузку одного «Сани» уходит минут пять-шесть, не больше. Вот экскаваторщик отваливает последний ковш с присыпком, подает короткий сигнал, и самосвал неспешно отчаливает к месту разгрузки. Максимальная скорость, на которую он способен, — 35 км/ч, но это и не спорткар. Да и плечо возки здесь небольшое, так что экскаваторщику отдышать некогда, на подходе новый самосвал.

Планируется, что новая техника в дальнейшем будет задействована и на строительстве объектов наземной инфраструктуры рудника «Заполярный», где уже в IV квартале ожидается возобновление работ.

— На «РЗ-КОМе» это будет автодорога №6, — уточняет В.А. Балаев, заместитель генерального директора по региональному раз-

витию АО «Спецнефтетранс» — директор «ДТК Ямал». — Это один из ключевых объектов заказчика, где предстоит отсыпать более миллиона кубов в плотном «теле».

Следует отметить, что такая спецтехника, интегрированная для ведения работ в условиях рудников, в компании «Спецнефтетранс» закуплена впервые и, естественно, что за работой «тяжеловесов» с интересом будут следить специалисты из многих обществ.

## ■ Без воды — никуда

В мае на площадке Черногорского ГОКа наши дорожники приступили к строительству комплекса гидротехнических сооружений. Строительство ГТС промышленного комплекса в зоне вечномерзлых грунтов у «ямальцев» вызывает профессиональный интерес. Здесь сложная геология. Здесь вообще все сложное. Но уже построены нагорные каналы №4 и №6, задача которых — перехват и отвод притоков поверхностных и паводковых вод с окружающей стройплощадку склонов. В сентябре будет сдан и НК-3 протяженностью около 2,5 км, что позволит полностью оградить осушаемый под строительство массив.

— Ключевой объект ГТС — это плотина, — говорит Вячеслав Балаев и поясняет. — Водность ручьев и речушек на территории объекта не способна обеспечить процессы флотации и других переделов на будущем ГОКе необходимым объемом технологической воды. Решить проблему должно водохранилище, которое мы строим. Оно состоит из плотины и пруда-накопителя на 1,5 млн кубов.

На календаре август, но теплый комбез и бушлат совершенно не лишни. В помощь пронизывающему северному ветру — косой дождь. Из свинцовых туч, зацепившихся за макушки Норильских гор, льет, как из ведра.

— Ничего, не сахарные, пойдемте, я вам покажу, что мы тут понастроили за лето, — начальник строительной лаборатории «ДТК Ямал» Артур Саркисов сам из Ростовской области, но после Якутии, где зимой бывало и под -67°C, норильским летом его не напугаешь. К непогоде у него отношение философски-Бутовское: «С неба льется вода, зна-

чит, небу так надо...». По склону накопителя он выводит нас на точку, откуда открывается панорамный вид на объект строительства.

Отсюда плотина производит мощное впечатление. Площадка ГТС, приуроченная к пойме и склонам ручья, имеет рельеф с перепадами высот до полста метров, если не больше. Дамба, возвышающаяся четырьмя уступами, перекрывает каменное русло.

— На этот объект мы вышли 1 мая, — рассказывает Артур Иосифович, — до 15 августа была проведена разработка грунта до проектных отметок, отсыпано «тело» плотины — более 300 тыс. кубов скальника. Фракцией 0-500 мм мы смогли укрепить зыбкие почвы, осушить и уплотнить болотистые и топкие грунты, которых здесь в избытке. Всего в дамбу уложено 35 слоев. По пруду-накопителю линзы и плавуны были замещены скальником на глубину до 5 м в объеме 82 тыс. кубов, также произведено уполаживание откосов.

— На объекте выполнена только четвертая часть от общих объемов, — говорит Алексей Мартыненко. — Завершать будем уже в следующем году. В марте-апреле предстоит подготовить основание, уложить георешетку и 160 тыс. м<sup>2</sup> гидроматов, укрыть их настилающим слоем. Но прежде надо будет произвести водоотвод и осушить русло ручья. Только после этого мы сможем завершить работы по откосам. Технологию мы проработали и предложили заказчику несколько вариантов на выбор.

— На сегодня по Черногорскому ГОКу у нас в работе десять контрактов с горизонтом до 2026 г., — рассказывает директор «ДТК Ямал». — Среди них — подъездная дорога в асфальте на 14 км, межплощадочные дороги, мост через реку Ергалах, площадка заправки горной техники, трубопроводы подотвальных вод, линии освещения и другие объекты. Только земляных работ — 3,3 млн кубов. На этом мы останавливаться не планируем.

## ■ На финишной прямой

В отличие от Черногорки, на «Лебяжьем» работы близятся к финалу. Дамба третьего поля хвостохранилища приобретает все более законченные и строгие очертания. Былого оживления

нет — на объект в день выходят 15 дорожных рабочих, в ночь — 12. С учетом водителей и механизаторов в смену здесь трудятся 26-28 человек.

Когда мы были на Лебяжке в апреле, здесь только приступали к работам по прокладке коммуникаций и установке закладных стаканов под силовое ограждение дамбы. А сегодня столбики тросового отбойника почетным караулом выстроились в ряд вдоль круглого откоса на 1,2 тыс. погонных метров. Главное преимущество такого типа ограждения перед сплошным барьерным в Норильске можно будет оценить уже наступающей зимой — значительное уменьшение снежных заносов.

— С апреля по август было отсыпано около 60 тыс. кубов скальной породы — на строительстве дороги под плавучую насосную станцию, при устройстве якорной траншеи и ряде других объектов, — сообщил Н.В. Явнов, начальник ДРСУ-3. После сдачи в начале года работ на Мокулаевском месторождении его участок перебросили на «Лебяжье». — Лето нынче, по норильским меркам, выдалось жарким, вечная мерзлота отступает, поэтому была проведена серьезная работа по замене нестабильных грунтов. Уложено и сдано заказчику более 60 тыс. м<sup>2</sup> гидроматов. Зимой начнем подготовку объекта к сдаче. Будут проведены подготовительные земляные работы, весной доложим остатки гидроматов и представим заказчику.

Для Явнова и его ребят оставшийся фронт работ — семечки. Не тот масштаб, рутинка. Они ждут мобилизации на площадку рудника «Заполярный», — вот где объемы, так объемы! Этого ждут все.

## ■ «РЗ-КОМ» прибавил в весе

Напомним, к строительству объектов «ДТК Ямал» на руднике «Заполярный» приступила в июле прошлого года. Проект «Комбинированная обработка оставшихся запасов вкрапленных руд месторождения «Норильск-1», — стратегический для «Норникеля». Он позволит нарастить добычу руды к 2027 г. в шесть раз, — до 9 млн тонн в год, и обеспечит НОФ сырьем на 30 лет вперед.

Стратегический он и для «ДТК Ямал», — предприятие отрабатывает его «под ключ» — от проектирования до инженерного оборудо-

вания наземной инфраструктуры. Помимо традиционной отсыпки дорог, здесь задействованы специализированные подразделения норильского управления, сформированные под «РЗ-КОМ», — сварочно-монтажный, буровой и электромонтажный участки. Это новые для предприятия и компании производственные компетенции в области горно-капитальных работ и устройства горнотехнических сооружений.

К февралю, когда уже было отсыпано около 1 млн м<sup>3</sup> скального грунта, выполнена часть буровых работ по установке свайного основания и ригельных систем для трубопроводов, ООО «Медвежий ручей» (входит в группу компаний «Норникель») приняло решение скорректировать проект. Работы были приостановлены, люди и техника «ДТК Ямал» переброшены на площадку Черногорского ГОКа, где развернулось большое строительство.

— За это время заказчик серьезно доработал документацию, — В.Балаев делится итогами большого совещания, прошедшего в Норильске 18 августа. — Изменения коснулись объемов отсыпки, трассировки дороги, линий электропередачи и освещения, трубопроводов. Фронт работ увеличивается примерно вдвое. Соответственно, на год продлеваются и сроки контракта, по которому пусконаладочные работы изначально были запланированы на 2024 г. Договор должен быть подписан до конца октября, и мы сможем выйти на стройплощадку.

За этот период мы усилили парк, привлекли дополнительных специалистов. Задачи на зиму: земляные, свайно-буровые, частично электромонтажные работы. Параллельно будут заказаны материалы и комплектующие, связанные с линиями электропередач, трубопроводами, КНС, чтобы летом перейти к их монтажу. Новые объемы потребуют новых рабочих рук.

## ■ Укрепляем базу

— На сегодня явочная численность у нас составляет 350-400 человек, — говорит начальник Норильского производственного управления, — с выходом проекта «РЗ-КОМ» в активную фазу численность вырастет на треть.

Продолжение на стр. 5



➤ Машинист буровой установки Олег Юдкин до Норильска работал во Вьетнаме и Сочи.

➤ На площадке АБЗ работа кипит – холодный запуск назначен на 1 октября.

А когда мы перейдем на инженерные сети, на вахте одновременно будут работать 700-800 человек. С перспективой на это идет расширение производственной базы в Норильске.

Безусловная доминанта новой площадки, приобретенной через дорогу от действующей базы предприятия, – коробка будущего цеха металлоконструкций и РММ. Металлический скелет, «ребра» которого можно было пересчитать еще по весне, уже обшит белыми сэндвич-панелями. Задача на осень – перекрыть кровлю размером с футбольное поле.

Всю левую часть здания займут авторемонтные мастерские. На правой половине, где разместится цех металлоконструкций, участки пескоструйной обработки и антикоррозийной защиты, под потолком желтеет на весь пролет кран-балка; начинается подготовка к установке поступившего оборудования.

Станки есть, опалубка под фундаменты выставлена, армирование произведено, а раствора пока нет, – в Норильске он пользуется большим спросом. Хотя завод ЖБИ вот он, под боком. Эта проблема будет решена в следующем году – «ДТК Ямал» планирует запустить собственный бетонорастворный узел.

Несмотря на все трудности момента, объекты подготовки производства в новое здание должны переехать до зимы.

За коробкой цеха – поля свайных фундаментов под модульные здания. В восьми периметрах правильной формы около шести сотен столбиков, забуренных в вечную мерзлоту. На них, словно избушки на курьих ножках, скоро встанут общежития, столовая, банно-прачечный комплекс, здание АБК. Каркас первого этажа на одном из общежитий уже смонтирован, идет установка стеновых панелей.

### ■ За Северным сиянием

Превращать вечную мерзлоту в голландский сыр сподручнее буровой установкой «Сани» SR155 CLO. Вот она вдоль забора новой базы аккуратно забуривается на глубину 4 м под опоры кабельной эстакады.

Машинист **Олег Юдкин** в бурении 37 лет. Бурил на море и в горах. В основном – на юге, а теперь вот и на севере.

«По мерзлоте труднее работать, чем по скале. Если за смену десять свай забуриваем, это хорошо», – говорит Олег Владимирович. Ему есть, с чем сравнивать. В профессию он пришел в 1985-м по комсомольской путевке. Бу-

рил на шельфе на научно-исследовательском судне «Триас», для этого отучился в Японии. Отработал девять лет во Вьетнаме на морских буровых платформах на нефть и газ. С 2000-го бурил в Сочи, строил первый туннель на Красную Поляну, трамплины «Русские горки», горнолыжку на Роза Хутор, другие олимпийские объекты.

– Народ к морю едет отдыхать и тратить, – улыбается Олег Владимирович, – а мы ехали работать и зарабатывать.

В Норильске Юдкин бурит и зарабатывает уже год.

– Как занесло сюда после югов? Созвездие Южный Крест я видел, а Северное сияние – нет. Вот и приехал... А если серьезно, то уже не могу иначе, – охота к перемене мест, – привык за столько лет. Дома в Краснодарском крае семья, дети, шестеро, уже выросли, хозяйство, но тянет на вахту.

### ■ Будет свой асфальт

«На территорию города поступил второй стационарный асфальтобетонный завод высокой производительности. Окончание монтажных и пуско-наладочных работ, а также пробный запуск завода запланированы на 1 октября», – сообщил глава Норильска **Дмитрий Карасев** в своем телеграмм-канале в конце августа. – Выпуск первой продукции назначен на 1 июня 2023 г.»

Для моногорода на краю земли – это событие. Без преувеличения. На Таймыре, учитывая суровый климат и структурно-неустойчивые грунты, дорожной работы много, а к качеству асфальта у мэрии периодически возникают вопросы. Например, в минувшем октябре часть отремонтированной улицы Талнахской смыло дождем, буквально через три дня после укладки асфальта.

АБЗ в Норильске открывает перед «ДТК Ямал» новый фронт работ и новые возможности. Но свой завод через полстраны «ямальцы» притащили и по другой причине.

– Проблема с поставками бетона, с которой мы уже столкнулись, хотя, по сути, использовали раствор только при бурении, дала понимание, что без собственных производственных мощностей реализовывать проекты в Норильском промышленном районе нельзя, – говорит В. Балаев.

Чтобы успеть к назначенному самой зимой сроку, на площадке завода в районе Заводской улицы работа идет круглые сутки. Вот пара «КамАЗов» сгружает горную породу, два мощных «Komatsu D275» тут же разравнивают ее своими лопатами. Прокатываю-

щийся рядом вперед-назад виброкаток «Напп» с характерным пытьем, заглушающим порой голос собеседника, завершает уплотнение. По периметру площадки работает буровой станок. В сколоченную опалубку будущего фундамента разгружается очередной миксер. Весь бетон, который «ДТК Ямал» удаётся вырвать почти с боем, пока идет исключительно сюда. Раствор, поступающий по желобу, рабочие уплотняют вибраторами. За всем происходящим на стройплощадке могут наблюдать коллеги-конкуренты, чей АБЗ разместился через дорогу.

– До нас здесь была старая стройка, здания, – рассказывает **М.Н. Митрофанов**, начальник электромонтажного участка. – За три недели мы все ненужное убрали, отсыпали около 20 тыс. кубов грунта, провели геосъемку. Сейчас ведем заливку первого пояса фундамента. 93 м<sup>3</sup> – это основная плита, на которой будет стоять завод. Второй пояс – фундаменты под конкретное оборудование. Через три дня закончим.

Когда железобетон наберет 50% мощности, начнем монтаж оборудования завода. Смесь, сушильный барабан, холодный и горячий бункеры уже на площадке и ждут своего часа.

Михаил Николаевич показывает, где встанет битумоплавильный комплекс, где будет площадка под инертные, где дробилка.

Модульное здание под АБК с душевыми, раздевалками, комнатой для приема пищи, строительной лабораторией и слесарной мастерской доставят в Норильск зимой по Севморпути. К началу строительного сезона оно будет смонтировано.

Штатные возможности «DMAP-US-2000», который мо-

жет выпускать асфальтобетон всех типов и марок, включая ШЦМА, – до 160 тонн смеси в час.

– В первую очередь, мы планировали использовать эти мощности на уже законтрактованных объектах работ, – говорит А. Мартыненко, – у нас по договору строительство подъездной дороги в асфальте на Черногорке начнется в 2023 г. Далее работа на площадках и благоустройство территории ЧГРК.

С другой стороны, и город заинтересован в дополнительных мощностях и качественных дорожных материалах. Правительством утверждена большая программа по реновации Норильска на период до 2035 г., и все понимают, что имеющихся мощностей для дорожного строительства и благоустройства городу не хватит. Администрация очень заинтересована в их расширении, и нам была оказана большая помощь при подборе площадки под АБЗ, мощностями по электричеству и газу. Мы будем готовы производить столько асфальтобетона, сколько потребуется.

### ■ Карьер Двугорбый

Свой завод – это только половина дела. Для качественного асфальтобетона нужны кондиционные нерудные материалы. В Норильске с этим сложно. При производстве асфальтобетона здесь обычно используется скальная порода, которая остается после добычи руды. Но отсортировать материал разного качества и пород, полученный буровзрывным способом практически невозможно. Потому параметры выпускаемой АБС очень нестабильны. Это показывает сама жизнь, когда асфальт смывает дождем или он тает вместе со снегом...

– Это подтверждают и результаты наших исследований, – говорит начальник стройлаборатории А. Саркисов. – Мы проверяем все материалы, используемые «ДТК Ямал», и нередко идет большая выбраковка, пока не найдем соответствующие ГОСТу.

Такая лаборатория по оснащенности, как наша, здесь только в МКУ «Норильскавтодор». В прошлом месяце на услугах сторонним заказчикам мы заработали 700 тысяч. И мы видим стройматериалы самого разного качества...

Поэтому поиск доброго карьерного камня для строительства в «ДТК Ямал» начали еще до прибытия завода. И, как оказалось, в окрестностях города такие залежи есть. Более того, в свое время велась их разработка.

– У горы Двугорбой геологические изыскания проводились еще в годы Великой Отечественной, – делится Артур Иосифович, который провел большую поисковую работу, и показывает цветные выкопировки старых карт, – смотрите, в 1944 г. вот тут нашли подходящий материал твердых пород. В конце восьмидесятых карьер был лицензирован, и здесь лет пять велась добыча, но после развала СССР эти работы были заброшены.

Собранный информацию мы систематизировали, сделали авторскую оценку и направили заявку с намерением возобновить разработку карьера.

Сегодня запрос предприятия находится на рассмотрении в соответствующих государственных органах. После включения в реестр участок будет выставлен на торги. К их проведению «ДТК Ямал» планирует уже получить лицензию на геологические изыскания и добычу природных ископаемых. Это позволит разработать план развития горных работ, привлечь специалистов, создать маркшейдерскую службу, мощностями по взрывным работам и в итоге обеспечить производство нужными материалами.

– Мы продолжаем работу по снижению зависимости от местных поставщиков, – говорит В. Балаев, директор «ДТК Ямал». – Не важно, чего: бетона, металлоконструкций, общераспространенных полезных ископаемых, продуктов дробления, минерального порошка, асфальтобетона... Такая стратегия, одобренная компанией «Спецнефтьтранс», позволяет избежать влияния на наши решения со стороны внешних обстоятельств. И это – наше серьезное конкурентное преимущество.

**Олег ОПУТИН**



➤ На базе ООО «ДТК Ямал» идет погрузка бункера асфальтобетонного завода.

## РЕГИОНЫ «СНТ»

Начало на стр. 1

Фасад здания крытой автостоянки, обшитый металлопрофилем, подсвечен цветами наступающей осени. Завершается замена оконных проемов и их остекление. Идут работы по ремонту кровли, освещения, коммуникаций.

Важный объект — газовая заправка на 20 кубов. Прибывшая по инвестпрограмме партия новых ППУ и АДПМ би-топливные. Пропан для них усинцы будут возить за 465 км с Сосногорского ГПЗ.

В здании бывших РММ обособляются коллеги из «ДТК Ямал» — у них на прилегающих к Головному месторождениях свой фронт работ по отсыпке.

— Здесь у нас будет ремзона на 8-10 постановочных мест, — делится планами начальник Усинского производственного управления «ДТК Ямал» Алексей Журин. — В другой половине корпуса разместим сварочный пост, агрегатный, слесарный и другие участки.

Сегодня у Алексея Васильевича два месяца работы в должности начальника обособленного подразделения и несколько крупных объектов строительства на месторождениях под Усинском, Печорой, в Ухте, в Ненецком АО — буровые, дороги, площадки, карьеры. Некоторые из них разбросаны за сотни километров от Усинска и друг от друга по тундре, непролазной летом.

### ■ Необъятные дела дорожные

Автодорога к площадке куста №9 Восточно-Ламбейшорского месторождения в декабре минувшего года стала одним из первых объектов для созданного в Усинске обособленного подразделения «ДТК Ямал». Окончание строительства этого объекта запланировано на конец октября.

— Там мы идем в графике, — подтверждает Алексей Журин, — планируем переход через Лау сдаться даже раньше срока.

На Усинском месторождении мы сегодня отсыпаяем «двухсотые» площадки, которые «ЛУКОЙЛ-Коми» перенес с 2023 г. В августе было четыре объекта, на сентябрь-октябрь запланировано восемь.

В районе Головных сооружений новенькие «шахманы» таскают песок с карьера Силаель на строящуюся площадку под буровую на Усинском месторождении.

— На круг всего 13 км, но из-за состояния дорог это только второй рейс за смену, — говорит водитель Сергей Лукинов, которого мы остановили на выезде с карьера в районе обеда. — Едем медленно, вдобавок грузимся на половину.

В Норильске на скальнике китайский самосвал себя показал неплохо, а на усинских песках буксует. Уже проверено, если грузить по полной, под 20 кубов, то машина сразу садится на мост. Поэтому «Комацу РС400» валит в кузов всего по шесть ковшей, — выходит по 12-14 кубов за возку. Конечно, это сказывается на темпах работы.

— Вопрос о ремонте подъезда к карьеру поставлен перед заказчиком, — поясняет начальник Усинского управления, — ждем комиссию, надеюсь, проблему удастся снять в течение недели.

В Ухте мы продолжаем строительство на площадках НШ-1, НШ-2 и НШ-3. Работы сложные,

# Укрепляем позиции в Коми



➤ Загрузка грунта в карьере Силаель.



➤ Новая техника «Усинского ТТУ» на протяжке в РММ «Ремспецтранс-2».

разнонаправленные: водоотводные каналы, колодцы, работа с бутовым камнем.

— На будущий год по Командиршорской группе месторождений в Ненецком АО планируется большое строительство, — говорит заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по региональному развитию — директор «ДТК Ямал» В.А. Балаев. — Там из-за отсутствия постоянного сухопутного сообщения с «большой» землей нефть пока добывают только зимой и «Усинское ТТУ» вывозит ее бочками на Харьягу.

За ближайшие пять лет на Командиршоре планируется пробурить десятки разведочных и добывающих скважин. Увеличение объемов потребует новой транспортной и трубопроводной инфраструктуры на Варандейский терминал, который сегодня загружен не полностью.

Для подготовки к этому большому строительству «ДТК Ямал» с мая по октябрь ведет заготовку грунта в карьере Лайское-8 в объеме 500 тыс. кубов.

### ■ «Четр» поберем!

После обеда мы на строящейся кустовой площадке №20070/1. Уже знакомый нам самосвалщик привез очередную порцию грунта. И чтобы не создавать затора, — на подходе еще два «шахмана», — отваливает по глубокой колее на обочину. Бульдозер и каток в паре равняют и утрамбовывают доставленный песок в «тело» дороги, приближая ее еще на несколько метров к будущей буровой. Отсыпано уже около 300 м из 480.

На самой площадке лес выкорчеван, трелевочник собирает оставшиеся стволы в хвосты. Пара «четр» планирует горизонт так ловко и ровно, что залюбуешься! Не бульдозеры, а фигурное срезание грунта! После них можно хоть сразу застелить площадку дорнитом, которому отведены дренажная и армирующая функции.

— Работу начали 5 августа, — говорит Дмитрий Мазго, и.о. начальника ПУ-1, — а 5 октября сюда уже должны зайти буровики.

Дмитрий Алексеевич, который работает в Усинске с 2015-го, опытным взглядом быстро находит неиспользованные резервы.

— Смотри, — показывает он производителю работ на объекте, — если вот здесь напрямки бросишь пару дорожных плит, чтобы организовать проезд на площадку, тогда техника, которая повезет грунт на буровую, не будет мешать отсыпать дорогу.

### ■ С прицелом на зиму

Главная сложность «ямальцев» в Коми и НАО летом — отсутствие дорог. Зимой в тундре передвигаться будет полегче, но и фронт работ расширится.

— Сейчас на рассмотрении в ПАО «ЛУКОЙЛ», — говорит В. Балаев, — дополнительные объемы по содержанию 700 км постоянных дорог плюс увеличение по строительству автозимников и ледовых переправ.

— На 2023 г. у нас выходит две тыс. км сезонных дорог. С усинскими все отработано и понятно, а в Ухте мы еще не строили. Вот тут у нас будут новые объемы, — А. Журин показывает маршруты будущих зимников на большой карте на стене в кабинете. — Выше на север у нас Харьяга, в сторону Варандея тоже строим. Вот здесь, вдоль океана, идет очень сложный участок, всего 200-300 м, но его постоянно размывает.

Около 70% техники предприятия успело закупить и перебазировать на удаленные участки еще по весне. За лето на АБЗ в Усинске подсобралась и остальная техника — выстроились в ряд и блестят свежей краской «кировцы», погрузчики, бульдозеры, вагон-дома. Инвестпрограмма по Усинскому производственному управлению «ДТК Ямал» выполнена на 95% — поставлено 123 единицы техники из 128, 62 вагон-дома из 77.

И на сегодняшний день мощ-



➤ Вагончики для ДРП ждут зимы и вахтовиков.



➤ Начальник производства «РСТ-2» Ф.Ф. Шлянкин (слева) и слесарь по топливной аппаратуре 6 разряда В.И. Цакунов на новом стенде по ремонту форсунок.

ности подразделения — 331 единица техники. По людям — 704 человек.

— Для того, чтобы в ноябре начать топтать тундру, техники достаточно, нужны люди. Комплектование — сейчас самая главная наша забота, — говорит А. Журин. — Под зимники нам надо набрать 500 человек.

### ■ Горячая пора «РСТ-2»

У ремонтников ООО «Ремспецтранс-2» также горячая пора. В РММ одна за другой заходят новые машины, поступающие в «Усинское ТТУ». И день ото дня этот «железный» поток увеличивается. Сегодня своей очереди на протяжку узлов и агрегатов ожидает три автокрана.

— По «УТТУ» объемы не снизились, — говорит А.В. Пегарев, главный инженер предприятия, — плюс они активно обновляют парк. Новая спецтехника, в основном, идет на шасси «КамАЗ». Как официальный сервис-центр, мы ее обслуживаем по регламенту ТО-2500 и по гарантийным случаям.

«ДТК Ямал», в которую была передана значительная часть техники «Транс-Строй», старается обслуживать ее своими силами. Как следствие, производственная программа по дорожникам у нас снизилась практически наполовину, на две тысячи нормо-часов в месяц.

Выпавшие объемы мы стараемся покрывать сторонними заказчиками. «БКЕ-Евразия» обслуживает у нас подъемные агрегаты, работаем с «ЛУКОЙЛом» по пожарной и вездеходной технике. Обращаются нефтесервисные компании. Программа по сторонним заказчикам за семь месяцев составила порядка тысячи нормо-часов.

Чтобы увеличить фронт работ, «РСТ-2» сейчас проходит аттестацию на статус сервисного центра автозавода «Урал», первого в Усинске. Это позволит предприятию обслуживать эту технику и в гарантийный период. Причем, не

только машины «Спецнефтетранс», но и сторонних заказчиков.

На данный момент в городе порядка ста «Уралов», но мы делаем расчет на то, что «ДТК Ямал» планировала закупить партию техники этой марки. И, как официалы, мы сможем ее обслуживать, чтобы у коллег не возникало финансовых и временных затрат, связанных с перегонами гарантийных АТС на большую землю.

Начальник производства Федор Шлянкин показывает новую технику, поступившую в «УТТУ», которую его бойцы протягивают перед выходом на линию. Предмет его особой гордости — новое компьютеризированное оборудование для ремонта форсунок, приобретенное в этом году.

— Сейчас мы можем обслуживать топливную аппаратуру до «Евро 5», — рассказывает Федор Федорович. — Вот наш Владимир Иванович Цакунов, слесарь по топливной аппаратуре, имеет 6 разряд, работает на предприятии уже более 9 лет, он ее царь и бог!

Помимо центральных РММ здесь, в Усинске, у нас есть еще два участка — в Харьяге и на Верхней Колве. Там работают бригады — автослесарь, токарь, сварщик. В большинстве случаев этого достаточно, чтобы поддерживать парк в рабочем состоянии.

Мы могли бы делать больше и быстрее возвращать технику на линию, но у нас не хватает порядка 10 узких специалистов, — мотористов, агрегатчиков, автоэлектриков. Слесарей тоже не хватает. — За семь месяцев сверху установленного мы заработали 8 млн, — говорит Андрей Пегарев. — Несмотря на все сложности, план по году по доходам выполним.

Уверенность не столько от того, что план сделают цены на запчасти и комплектующие, которые уже выросли процентов на 30-40, а от расширения фронта работ усинских «дочек» «Спецнефте-транса», от верного понимания собственных сил.

Олег ОПУТИН

НАВСТРЕЧУ X НПК

# В ЖИЗНИ НЕТ НИЧЕГО НЕВОЗМОЖНОГО

**Н**аучно-практическая конференция АО «Спецнефтетранс» — это кузница кадров компании. Доклады на ней в свое время представляли: И.И. Сочнев, работающий сегодня начальником ПТО «Пермского транспортного предприятия», А.В. Шлерин, зам директора «Когалымского УТТ», А.А. Мерзлякин, главный инженер «Нижеволжского УТТ», С.А. Александров, зам генерального директора компании по экономике... И таких примеров профессионального и карьерного роста немало. Накануне X НПК расскажем одну такую историю.

В мае 2009 г. в Перми проходила V научно-техническая конференция молодых специалистов компании «Спецнефтетранс». Реализованный в «Краснокамском УТТ» проект «Снижение расхода ТСМ и повышение производительности труда водителей путем применения целевого показателя премирования» представлял начальник отдела эксплуатации **Олег Бабилов**.

— Тогда мы предпринимали первые попытки контролировать расход горючего с помощью аппаратуры, — вспоминает Олег Юрьевич. — Поставили первые датчики, а они очень быстро сгорели почему-то... Вредительство было, конечно. В то время топливо это, как вторая зарплата была, которую некоторые сами себе назначали. Поэтому в борьбе со сливами мы решили зайти с рубля, заинтересовать водителей. Если в двух словах, то чем меньше топлива водитель израсходовал на час работы, тем выше премия. Итоги подводили каждый месяц. Водители «Татр» (проект был реализован на автомобилях этой марки) даже соревнования устроили. Машины одни и те же, а результаты разные. Почему? Смотрели. В результате расход топлива снизился более чем на 100%, а премия людей была под 200-260%.

## ■ Исключение из правил

В апреле следующего года О.Бабилов вызвали в Москву и предложили работу в ЗАО «Нижегородское УТТ». Директором.

— Меня словно в прорубь окунули, — вспоминает Олег Юрьевич. — Единственное, на что хватило, спросил: «Можно подумать?».

— Ну подумай. 10 минут.

Из кабинета генерального директора «Спецнефтетранса» **М.М. Смоляева** он вышел самым молодым в компании на тот период руководителем дочернего общества.

Надо сказать, для компании — это редкий случай. Обычно в директора назначали с должности зама по эксплуатации или главного инженера. А тут начальник отдела... Но на то и бывают исключения, чтобы правила работали.

## ■ Начало начал

После 10 класса у Олега Бабилова вопроса «кем быть?» не возникало. По стопам отца Юрия Константиновича, который всю жизнь посвятил сельскому хозяйству в Чернушинском районе, он пошел на факультет механизации Пермского сельхозинститута.

— Отца в конце семидесятых после учебы распределили в совхоз «Рябковский» заведующим молочным комплексом на 80 голов, — говорит О. Бабилов. — Потом он работал председателем колхоза в Есауле, директором совхоза в Калиновке. Земляки избирали его депутатом Земского собрания.

Из родительской семьи и от земли у Бабилова-младшего врожденная хозяйственность, уважительное отношение к окружающим, стремление дело делать и доводить начатое до конца, быть, а не казаться, ответственность за слова и поступки.

На инженера-механика сельского хозяйства он поступил в 1994 г. Учиться получалось и даже доставляло удовольствие. Новое время требовало и открывало новые возможности. И после третьего курса он поступил на второе высшее — на экономиста, стал изучать на вечернем факультете бухгалтерию и аудит.

По окончании института вернулся домой, поработал на земле главным инженером, а в 2003 г. перебрался обратно в Пермь. Работал ведущим инженером отдела кооперации в АО «Искра-Энергетика», которое строило газотурбинные энергоблоки для нефтегаза. Получил опыт работы с договорами, заказчиками, подрядчиками. В 2006 г. был приглашен в «Краснокамское УТТ» в отдел эксплуатации. Жил в Перми и каждый день ездил в соседний город на работу. 45 км туда, 45 км обратно.

## ■ С корабля на бал

В мае 2010-го Олег Бабилов ехал на север за полторы тысячи километров на новую должность не на вахту, не на кормление, а работать, оправдывать доверие. Вопрос, на сколько: пару лет, три года, пять лет, — даже не стоял.

— Конференция могла сыграть роль в этом назначении?

— Вполне. Таких, как я, в компании были десятки, если не сотни. Никто про меня, кроме как в «Краснокамском УТТ», и не знал. С **Н.А. Ляпиным**, первым генеральным директором компании «Спецнефтетранс», только один раз было общение в 2008 г., когда на Нижний Одес искали зама по эксплуатации. Но у меня к тому времени еще мало опыта было.

Прибыл в Нижний Одес и попал, как говорится, с корабля на бал. Времени на раскачку не было. При парке 600 единиц выход на линию составлял около 250. Техника старая, средний возраст — 17-20 лет, да и та почти вся в аренде от «Усинского ТТУ».

— Представляете, территория 9 тыс. м<sup>2</sup> вся заставлена автохламом, по другому и не скажешь, — вспоминает Бабилов, — а списать нельзя. Техника по факту имеется, в договоре аренды есть, а документов на нее нет.

Настроили процесс, начали списывать, часть старья пошла на запчасти, что позволило создать хоть какой-то обменный фонд.

Надо обновлять парк, а тарифы копеечные, сориентированы на ремонт. Начали обосновывать перед заказчиком новую структуру тарифов.

— В этом большая заслуга **Л.Г. Филиппишиной**, — здесь Ба-



О.Ю. Бабилов, директор ООО «Усинское ТТУ».

биков, который сам с экономикой на «ты», отдаст должное своему заму по экономике, с которой работал еще в Краснокамске. — Бегали вместе по кабинетам, доказывали, сколько зарплата должна быть в часе, сколько инвестиционная составляющая... Не ожидали, что так побегать придется, но доказали. Ни мы не ожидали, ни заказчик. Напористые были.

Потихоньку начали обновлять парк, строить свои общежития для вахтовиков, столовые, зарплату начали повышать. Жизнь предприятия начала входить в нормальное русло.

— Чем еще работа на Нижнем Одесе запомнилась? Забастовкой в начале 2012 г. в Сыктывкаре, где у нас была автоколонна машин на 60. Нашлись деятели, которые начали коллектив баламутить. Прислали ультиматум: «Повышайте зарплату, а то через неделю объявляем забастовку, и заправки города останутся без топлива».

А мы только купили тягачи «Сканий» и бочки, которые реально позволяли больше зарабатывать. Эта «наглядная агитация», выставленная на базе, плюс, конечно, встречи в коллективе, и помогли людям переубедить.

Вскоре после этого случая была создана профсоюзная организация «Спецнефтетранса».

## ■ В Усинск — неожиданно

— А как в Усинске оказались? — Как и в Коми в свое время, — неожиданно.

Предложение из разряда тех, от которых невозможно отказаться.

Когда 30 сентября 2013-го Бабилов пришел в «Усинское ТТУ», ситуация была примерно как на Нижнем Одесе три года назад. Сказать сложная — ничего не сказать.

По итогам тендеров предприятие утратило объемы по Головному сооружению и на ряде месторождений в Ненецком АО. Чтобы не потерять еще больше, с ходу пришлось ввязаться в драку за Харьягу. Ее отстаивали весь четвертый квартал. Там до чего доходило: вместо положенных 50 машин новый подрядчик выпускал на линию 10-20. Отстояли.

С парком и тарифами была та же история, — все было заточено на ремонт. Алгоритм действий, отработанный в Одесе, позволил Бабилову первое крупное обновление техники в «УТТУ» провести уже в 2013 г. Народ увидел, воспринял духом, глаза загорелись.

— Потом в 2015-м закупили 55 машин и зашли на Южно-Хыль-

чуское месторождение, что называется, без запчастей, — с новым автопарком. В 2018 г. на строительство автозимников закупили бульдозеры и погрузчики. За два последних года мы заменили более 200 единиц транспорта. Без новых, современных автомобилей с задачами, которые ставит заказчик, в условиях Крайнего Севера не справиться.

## ■ О пользе китайского

Девять лет тендеров «ЛУКОЙЛ» стали для «Усинского ТТУ» хорошей школой.

— Мы повысили нашу экономическую эффективность, увидели, где конкурентоспособны, где нас никто не заменит. Мы же все эти объемы в честной борьбе выигрывали. И заказчик смог убедиться, что наши тарифы реальные и альтернативы-то особой нет. Когда приходит подрядчик, у которого за душой ничего нет, транспорт в аренде, — он ничем не рискует и не отвечает, — ни коллективом, ни репутацией. А нам марку держать надо.

Эти годы научили Бабилова и «УТТУ» принимать быстрые и правильные решения.

— В 2020 г. 10 апреля мы подписали соглашение по Ухте, а 1 мая уже приступили к работам. За 20 дней удалось мобилизовать 380 единиц техники. Счет шел даже на дни, — на часы.

— 2020 г. всем дал жару. Как это было в Коми?

— В 2019-м мы вернулись на Варандей, выиграли тендер на 180 единиц техники. Начало работ было с апреля 2020-го. Мы еще не знали ни про пандемию, ни про ОПЕК. В результате заказчик часть месторождений закрыл. И получилось, что территориально мы объемы на Варандее выиграли, зашли туда, а доходного не получили.

И когда появилась Ухта, мы туда с Варандея успели перегнать по зимникам порядка 50 единиц незадействованной техники, — это 900 км. Плюс купили еще 20 машин. Остальные 300 единиц — это субподряд. В ситуации локада и полного экономического тумана закупать новую технику было бы далеко за гранью риска.

Китайцы говорят: «Выигрывает тот, кто умеет ждать...». В 2021 г. Варандей потихонечку заработал, а мы территориально уже там находились и готовы были работать. За два предыдущих года производственная программа выросла на 30%, а доходы — на 43%.

## ■ Заставлял учиться

— Не может руководитель быть лучшим специалистом сразу во

всех отраслях. Для этого есть команда. И чем профессиональнее в ней люди, чем сплоченнее, тем большего достигает предприятие. Поэтому для меня важно, чтобы сотрудники развивались профессионально, росли, — говорит Бабилов.

На конференции 2011 г. **Алексей Оборин**, главный механик «Нижегородского УТТ» с работой по применению тепловых насосов для оптимизации затрат по теплоснабжению взял третье место.

— А в 2016 г. я у директора «ПТП» **И.М. Новикова** специалиста «украл» или, наоборот, подготовил, это как посмотреть... улыбается Олег Юрьевич.

После НПК мы предложили **Ивану Сочневу**, который в «Пермском транспортном предприятии» работал водителем, место заместителя начальника ПТО, предоставили служебное жилье. Отработал он у нас три года, вернулся в Пермь, где сегодня работает начальником ПТО.

Есть люди, которые могут себя подать в выгодном свете, а есть те, которых и не видно, но именно они пашут. Конференция — она для тех, кто хочет изменить что-то в своей жизни. Это прямой старт. Есть кадровый резерв, но за сухими формулировками человека трудно разглядеть. А здесь живую видишь!

## ■ Продолжение следует

— Как тема Вашей работы на конференции 2009 г. по экономии топлива реализовывалась в дальнейшем?

— В том аспекте она утратила актуальность, — уже есть инструменты, позволяющие контролировать расход топлива до граммов, — говорит О. Бабилов. — И мы начали развиваться в этом направлении.

На IX НПК, проходившей в Сочи, доклад начальника ОЭ «Усинского ТТУ» **Игоря Криволапова** на тему «Повышение эффективности использования АТС через применение систем спутникового мониторинга» взял второе место. Представленные на конференции результаты произвели впечатление на аудиторию: за три года удельный расход топлива на предприятии снизился с девяти литров до шести.

— Директор сказал мне еще тогда, — вспоминает Игорь Николаевич, — если хочешь дальше расти в нашей организации, без образования никуда.

Криволапов заочно отучился в МАДИ, защитил диплом по своему предприятию. Сегодня он — замдиректора по эксплуатации.

Еще один зам — по производству — **Рустам Сатдинов** также получил второе образование по профилю. Первое — юридическое.

Удивительное дело — два заместителя директора «УТТУ» по первому образованию — не транспортники и даже не техники. Это не к тому, что и медведя можно выучить на велосипеде ездить. Производство — не цирк. Это к тому, что в жизни нет ничего невозможного. И конференция — это хороший трамплин. Но дальнейшая траектория полета зависит от самого человека.

**Олег ОПУТИН**

## СПАРТАКИАДА

# Вместе в спорте и в труде!

**В** середине сентября Чернушка на несколько дней превратилась в спортивную столицу «Спецнефтетранса». Город принимал IX региональную спартакиаду компании. За победу боролись пять сборных, объединивших лучших спорт-сменов из дочерних обществ «СНТ» Европейской части России.

Эти дни, часы, мгновения на спортивных площадках были наполнены яркой борьбой и драматизмом. Я не припомню, чтобы команда, взявшая на спартакиаде два «золота» и «серебро», заняла бы только третью строку в итоговой турнирной таблице. А именно такое и случилось с дебютантом состязаний — сборной «ДТК Ямал». Уверенно победив в волейболе и плавании, «ямальцы» в общем зачете довольствовались лишь «бронзой». Это тот случай, когда фраза «новичкам везет» выглядит спорной. В «ДТК Ямал» уже приступили к работе над ошибками.

— Мы подали заявку на участие в первенстве Норильска по мини-футболу среди любительских команд третьей лиги зоны «Таймыр», — сообщил по телефону А.М. Бушуев, председатель профсоюзной первички «ДТК Ямал» через пару дней после состязаний, — начинаем подготовку к следующей спартакиаде.

Вот это по-нашему! Настоящий мужской характер, которым всегда славился «Спецнефтетранс».

Ответственность и надежность компании отметил представитель Президента ПАО «ЛУКОЙЛ», генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» О.В. Третьяков на открытии спартакиады: «Нефтяники без транспортников — никуда. Мы вместе, когда добираться до промыслов, когда их обустроиваем, когда добываем нефть. Сегодня география «СНТ» простирается от Каспия до Баренцева моря, от Балтики до Восточной Сибири, а в Прикамье компания «Спецнефтетранс» представлена очень широко. Уверен, что наше сотрудничество продолжится, в том числе в социальном инвестировании. А эти старты покажут, кто сильнее в спорте».

Для «Спецнефтетранса» эти состязания, состоявшиеся после трехлетней паузы, вызванной коронавирусом, также имеют не только спортивное значение.

— Спартакиада — это не только возможность продемонстрировать нашу приверженность к здоровому образу жизни, — подчеркивает Р.Ф. Габдуллин, генеральный директор АО «Спецнефтетранс», — это возможность показать, что пандемия отступила, и компания вернулась к обычному производственному ритму и способна выполнять любые задачи, которые ставят заказчики. В том числе задачи, обозначенные в действующем Соглашении о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс».

Это Соглашение распространяется не только на деловые, но и на социальные отношения, оказывает влияние на благосостояние тысяч работников наших предприятий и их семьи, а также на

уровень жизни тех территорий, где они проживают.

Водители и инженеры, машинисты и дорожные рабочие, ремонтники и машиностроители «Спецнефтетранса» собрались в Чернушке, чтобы защитить спортивную честь своих предприятий... Но главная производственная победа многотысячного коллектива — обеспечение бесперебойной добычи и переработки нефти — куется каждый день. Нефть не знает перерыва на выходные и спартакиаду.

Безусловным фаворитом в мини-футболе признавалась команда «Пермского транспортного». Уже трудно вспомнить спартакиаду, на которой они не брали «золото». На этот раз судьба первого места решалась в последней игре турнира, который пермяки проигрывали «ямальцам» 0:1. Мяч, забитый пермяками на последних минутах, позволил им продолжить приятную традицию. Это тот случай, когда ничья — на вес золота!

На волейбольной площадке равных не было «ДТК Ямал». Тренер и капитан команды Светлана Аслямова, начальник сметного отдела, уверенно привела свою дружину к победе. «Ямальцы» устроили для соперников и чернушинских зрителей настоящий мастер-класс. При этом сделали это тонко и уважительно к другим командам, — без зазнайства, вальяжности и обид. Точные подачи, «железобетонные» блоки, плотные связи и молниеносные комбинации.

В настольном теннисе первенствовали пермяки, несмотря на то, что зал дружно поддерживал земляков, — Сергея Фикштейна и Андрея Колпакова. У сыгранного уже не на одной спартакиаде чернушинского дуэта — «бронза».

Фаворитами шахматного турнира изначально называли команду из Перми — Дмитрий Рахманов и Руслан Габдуллин, — за их плечами не одно «золото» спартакиад. Неожиданностей не случилось и на этот раз.

В бассейне «Жемчужина» в женском заплыве разыгралась настоящая драма. Пловчиха из Усинска Дарья Филиппишина от волнения стартовала раньше свистка — фальстарт. В результате команда лишилась шансов на борьбу за медали. Победа у Марины Казаковой из команды «Центр и Юг».

У мужчин в полуфинальном и финальном заплывах лучшее время показал Владислав Каргин из ДТК «Ямал», чем принес в копилку команды еще одно «золото».

Если одной строкой, то по итогам состязаний кубок спартакиады сохранил пермскую прописку. На втором месте — хозяева, «бронза» — у «ДТК Ямал».

А вот о церемонии закрытия спартакиады в двух словах не



Результаты IX региональной спартакиады работников АО «Спецнефтетранс»

№	Команда	Шахматы	Настольный теннис	Плавание	Мини-футбол	Волейбол	Сумма баллов	Место
1	«Пермское транспортное предприятие»	1	1	4	1	3	10	I
2	«Чернушинское УТТ» и «Автодормашсервис»	2	3	3	3	2	13	II
3	«ДТК Ямал»	5	5	1	2	1	14	III
4	Сборная региона «Центр и Юг»: «Нижневолжское УТТ», АО «Спецнефтетранс», «Капри»	3	2	2	4	4	15	IV
5	Сборная региона «Коми»: «Усинское ТТУ» и «Ремспецтранс-2»	4	4	4	5	5	23	V

скажешь. «Чернушинское УТТ» подарило гостям города и землякам настоящий праздник!

«Марш транспортного спецназа» под аккомпанемент оркестра «Орфей» наполнил центральную площадь города. Знакомые аккорды и слова гимна «Спецнефтетранса» заряжают энергией спортсменов, отдавших все силы в борьбе. Вручение наград сопровождается ярким, зрелищным шоу. Джамперы на подростковых ходулях выписывают кульбиты под

аплодисменты зрителей. Богатыри из федерации силового экстрима на глазах у изумленной публики гнут ломы, рвут железные сковородки, надувают грелки и раскалывают кувалдами на спинах друг у друга увесистые монолитные блоки.

Шквал эмоций и поддержки вызвал экспромт представителя усинской команды Василия Рысова, бросившего вызов силачам. Народным способом он показал, как в одиночку перекантовать трехсоткилограммовую покрыв-

ку: «Нас, водителей, этим не напугать, на трассе всякое случается. К тому же я вырос в деревне и привык к тяжелой физической работе».

А когда стемнело, небо над городом украсили грозды прощального салюта — спартакиада завершена... Спасибо, Чернушка, до новых встреч!

Спартакиада обществ АО «Спецнефтетранс», работающих в Западной Сибири, пройдет в Кога-лыме 1-2 октября.

Олег ОПУТИН