



В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

Обход особого значения

Дорожники чернушинского ООО «Дорос» завершили строительство на объекте национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» в Пермском крае



Кеда – райцентр на юге Пермского края. Утром 5 декабря на дороге, ведущей в соседнюю Башкирию, царило оживление. Вот идут автобус и самосвалы ООО «Дорос», украшенные фирменными флагами и воздушными шарами.

Чернушане, строившие объект, украсили свою технику по случаю открытия автомобильного обхода, протяженностью 3,3 км, с путепроводом над железной дорогой.

В уходящем году – это крупнейший пусковой объект доростроя в Прикамье, стоимостью 662 млн рублей, и первый из 17, запланированных в рамках нацпроекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Строительство шло полтора года, но местные жители этой дороги ждали три десятка лет. Поток транзитного транспорта больше не идет через поселок на границе Башкирии и Прикамья. Не меньше рады водители многотонных фур и легковушек – теперь не надо коптить небо и терять время в ки-

лометровых пробках на железнодорожном переезде.

Несколько коротких речей, интервью на камеру – сюжеты уже вечером выйдут в эфире Пермского и Башкирского ТВ, и митинг окончен.

На этом, наверное, можно было бы и поставить точку, но у нас другая цель, – рассказать о проделанной «Доросом» работе. С этой целью мы побывали на обходе за неделю до его официального открытия, – на сдаче объекта заказчику.

■ На приемке

От кольца-развязки по возведенной дорожниками насыпи новый обход поднимается к же-

лезнодорожной линии Казань – Екатеринбург. С председателем комиссии – М. Ю. Бажуковым, зам. начальника «Управления автомобильных дорог и транспорта Пермского края» из Перми прибыли полтора десятка специалистов из разных организаций и ведомств. В зеленых и оранжевых сигнальных жилетах с надписями: «Строительный контроль», «Безопасные и качественные автомобильные дороги» они осматривают дорожное полотно, обочины, насыпь. Здесь же представители ГИБДД, подрядчики. От «Дороса» – Ю. А. Корнилов, зам. директора по дорожному строительству.

Под ногами – черный, еще незаезженный асфальт. Ни к его цвету, ни к ровности у приемной комиссии претензий нет. Нет их и к кон-

Продолжение на стр.

2

НОВЫЕ РЕШЕНИЯ

«Овчинка» выделки стоит

Не дань моде, а необходимость. В Группе компаний «Спецнефтетранс» внедрена система электронных торгов по закупке товарно-материальных ценностей.

Цифровизация экономики привела к тому, что сегодня все большее количество торговых закупок осуществляется в интернет-пространстве. Участником этих процессов стала и наша компания. С ноября размещение заявок на поставку ТМЦ производится в персональной секции ЗАО «Спецнефтетранс»

на федеральной электронной площадке «НЭП-Фабрикант» (<https://www.fabrikant.ru/sntrans>).

В первый же месяц автотранспортными и дорожными обществами компании было проведено 27 электронных торгов (на момент публикации – уже 64). Ряд из них проходил по специальному тарифу «Малая закупка» (стоимость лота до 500 тыс. рублей), что позволяет привлечь к сотрудничеству представителей малого и среднего бизнеса.

«До конца 2019 г. электронную

торговую площадку будет действовать в режиме тестовой эксплуатации, – пояснил начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения компании А. В. Журин, курирующий разработку и внедрение проекта. – Благодаря работе через ЭТП мы планируем добиться максимальной прозрачности торгов, привлечь новых поставщиков, что в итоге позволит более оперативно и качественно удовлетворять потребности в товарах и материалах».

Продолжение на стр.

3

Новый ГОДОМ!



Счастливая история

Даша, как и все дети (и взрослые!), очень любит Новый год. И для того, чтобы Дед Мороз пришел чуть-чуть пораньше или хотя бы вовремя (у него в эти дни обычно очень много работы!), она всегда помогает родителям наряжать елочку.

Сам вид зеленой красавицы дарит сказочное настроение! Не так давно среди хорошо знакомых украшений появилось новое, но Даша его сразу узнала, – это же «Спецнефтетранс»! Эту игрушку надо на видное место, потому что за буквами СНТ спряталась счастливая история...

Папа Дима в августе 1999-го был принят на работу инженером в отдел АСУ Чернушинского УТТ. В 2001 г. юрисконсульт в УТТ начала работать и мама Галя, только у нее тогда была другая фамилия, – не Рахманова, а девичья.

Сначала папа был очень занятой, потому что участвовал в IT-революции, которая сделала компьютер неотъемлемой частью производственного процесса чернушинского предприятия. А потом они с мамой поженились. Потом родился братик Савелий, а потом уже появилась и сама Даша...

Последние шесть лет Дмитрий Леонидович – ведущий инженер-постановщик Информационно-технологического центра ЗАО «Спецнефтетранс». Стаж работы супругов Рахмановых в компании – 36 лет.

А игрушку СНТ, которая сегодня украшает елку в их доме, папа привез с севера, куда ездил для внедрения проекта по автоматизированному выпуску путевых листов в «Когалымском УТТ». Наверное, в тех краях и живет Дед Мороз! Но с папой они там так и не встретились... У них у обоих было очень много важной работы. Вот такая история!

Продолжение на стр.





■ 13 декабря профком ОППО «Спецнефтьтранс» подвел итоги работы в уходящем году.

Профсоюзная организация объединяет 18 первичек, в профсоюзе состоят 8 из 10 работников компании «Спецнефтьтранс», – 7 582 человека.

На совещании генеральный директор ЗАО «Спецнефтьтранс» **Р. Ф. Габдуллин** подвел предварительные итоги работы в уходящем году, поблагодарил лидеров первичек за конструктивную совместную работу с руководством дочерних обществ.

– Задачи по обеспечению нормальных условий труда, повышению безопасности при эксплуатации АТС, выполнению условий коллективного договора, – отметил председатель ОППО «Спецнефтьтранс» **А. Г. Карымов**, – остаются приоритетными в этой работе.

Пример сотрудничества и взаимной ответственности привела председатель ППО ЗАО «Транс-Строй» **Е. В. Северинова**: несмотря на снижение объемов производства в 2018 г., коллективный договор между администрацией и ППО был заключен и реализован, и продолжает работать в этом году.

В обществах работают 89 уполномоченных профсоюза по охране труда. Проведено 516 проверок, выдано 783 предписаний. В 2019 г. в этом направлении сделан еще один важный шаг. За каждым обществом закреплен технический инспектор труда Международной ассоциации профсоюзных организаций ПАО «ЛУКОЙЛ».

Было отмечено, что работа ОППО «Спецнефтьтранс» в составе МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ» укрепляет сотрудничество не только на профсоюзном уровне, но и на производственном, что помогает нефтяникам и транспортникам решать сложные задачи.

Председатель ППО «Дорстрой-сервиса» **О. И. Беляев** доложил, что перевод части работников общества (включая 78 членов профсоюза) во вновь созданное ООО «ДТК Ямал» прошел в соответствии с трудовым кодексом, с сохранением социально-трудовых прав и гарантий.

Важной задачей ППО является формирование в коллективах здорового образа жизни. В компании состоялось две региональные спартакиады, – в г. Покачи и Жирновске. Первичками было заключено 22 договора на аренду бассейнов и спортивных сооружений. В этом году 513 человек отдохнули в санаториях и пансионатах, 93 ребенка – в летних лагерях. Опыт работы в этом направлении с коллегами поделилась председатель ППО «Покачевского УТТ» **А. С. Бочкова**.

Решением профкома ОППО «Спецнефтьтранс» перспективный план работы организации на 2020 г. был утвержден единогласно.

Обход особого значения

Начало на странице

1

структуру дорожной одежды (срок ее службы определен в 15 лет), о чем свидетельствуют аккуратные следы кернения. Все уже проверено до нас. Если бы в лаборатории к пробам возникли вопросы, приемки сегодня могло бы и не быть.

– Вот граница нашей зоны ответственности, – Юрий Корнилов показывает на поперечный стык сопряжения между автодорогой и путепроводом. – Через 80 метров, по ту сторону путепровода, – она продолжится снова. До пересечения с дорогой на Башкирию.

Его рассказ прерывает второй с начала нашей «прогулки» железнодорожный состав. Члены приемной комиссии провожают зеленую грохочущую гусеницу взглядами. В десятках полувагонов с кузбасским коксующимся углем на запад проследовало и время.

Путепровод над железкой – в этом и есть весь смысл стройки. У «Мостоотряда № 123», который является генподрядчиком обхода, имеется специальное разрешение СРО для возведения подобных сооружений. «Дорос» отвечал за подъездные пути и всю сопутствующую инфраструктуру.

– Работы на объекте были начаты в июле прошлого года. По проекту предстояло отсыпать более 300 тыс. м³ грунта, – Юрий Александрович продолжает рассказ о строительстве, – а также произвести переустройство технологических трубопроводов, газо- и нефтепроводов, водоводов, ЛЭП, линий связи, – всего более двух десятков коммуникаций...

Ничего особо сложного не предвиделось.

■ Гладко было на бумаге...

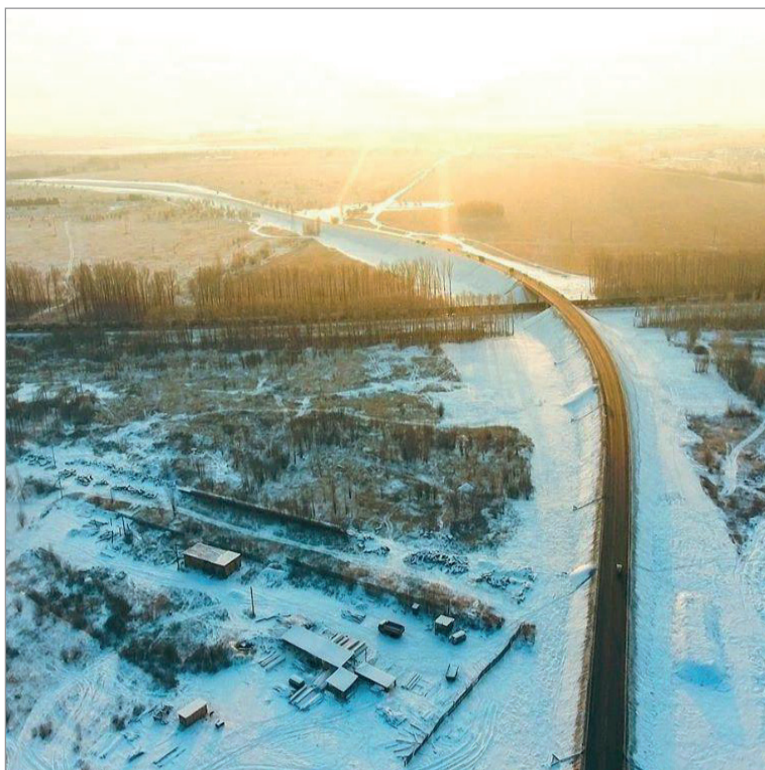
Отношение к проектной документации по обходу Куеды у Корнилова, как в известной поговорке.

– К проектам в последние годы вообще очень много вопросов, – говорит Юрий Александрович. – Контор много, а специалистов мало. Проектируют, не выезжая на объекты, без геологоразведки, без шурфов. Берут разведку, съемки 60-70-80-х годов и по ним «рисуют». Но таких, как этот, я за 15 лет своей работы не встречал. Такое впечатление, что на обходе Куеды изыскания просто не проводились.

С шестого пикета по восемнадцатый, когда уже начали работать и сняли почво-растительный слой, обнаружили глинистые линзы, пучинистые грунты. В документации, которую мы получили перед началом работ, о них – ни полслова. Пришлось на этом участке дополнительно отсыпать 20 тыс. кубов.

После такого «открытия» «Доросом» были проведены геосъемка и раскопы, результаты которых были заактированы и переданы заказчику. Это вернет предприятию часть непредвиденных затрат.

Не на стороне дорожников была не только проектная канцелярия,



Обход Куеды с высоты птичьего полета.



Октябрь 2019 г. для дорожников чернушинского «Дороса» выдался горячим. Работу на обходе Куеды вели сразу два асфальтоукладочных комплекса.

но и небесная, – нынешнее лето выдалось дождливым, и переувлажненный грунт в основании и в насыпи пришлось замешать. Уложенные по согласованию с заказчиком геоматы позволили отвести воду.

Но винить только проектировщиков и погоду было бы несправедливо.

Весной, например, вместе со снегом «растаяло» и порядка 20 тыс. кубов грунта, который зимой был поставлен с нарушением технологии, – обводненный, вперемешку со льдом и снегом. На некоторых участках почво-растительный слой был снят с избытком.

В результате, вместо проектных 300 тыс. кубов предприятием было отсыпано 360. Плюс непредвиденные затраты по машино-механизмам, выемке, уторфовке.

Ошибки проекта, погода, несоблюдение технологий, – все это привело к серьезному отставанию от графика. При этом сроки сдачи объекта оставались неизменными – конец ноября.

■ Проверка на дороге

Сам Корнилов – выпускник МАДИ, в «Доросе» работает с ок-

тября. До этого занимался строительством дорог, в том числе, федеральных, в Удмуртии и на Южном Урале. Куединский обход стал для него проверкой. Здесь Юрий Александрович дневал и, бывало, ночевал в штабном вагончике.

Эта дорога стала проверкой и для всего «Дороса».

Какие перспективы будут у предприятия, если «завалить» объект, который строится на федеральные деньги и находится на контроле у губернатора?! Вопрос риторический.

Чтобы перспективы «светили», на обходе с октября нарастили группировку техники, увеличили число дорожных рабочих, усилили состав ИТР. В пиковую нагрузку под Куедой работало уже до 90 человек и 60 единиц техники.

– Была введена ежедневная отчетная система, которая позволяла нам видеть работу за смену, сутки, – рассказывает Юрий Корнилов. – Составили корректный план-график работ, которые теперь велись в круглосуточном режиме. В нем были указаны необходимое для выполнения задачи количество техники, людей, материалов.

На бульдозеры установили систему 3D-нивелирования, которая позволила уйти от перерасходов ресурсов и времени и добиться ровности покрытия на нижних слоях основания. Завоз материалов, чтобы не терять время, организовали в ночную смену. Чтобы не тормозил транзитный транспорт, устроили для него несколько технологических дорог.

Строительство было организовано захватками. Теперь силы не размазывались на всем протяжении будущего обхода, а концентрировались на участках по 600-800 м, где за смену выполнялось несколько технологически тесно связанных между собой рабочих процессов. Одно звено занималось земляным полотном, другое – насыпью, третье вело подготовку к асфальтированию. За ними уже шли два асфальтоукладчика и 8-10 катков. На подвозе смеси с АБЗ было задействовано около 20 самосвалов, что позволило отработать без простоев, не потерять качество укладки. Сам завод также не останавливался даже в обеденное время. Профессионально отработала и лаборатория, сотрудники которой вели ежедневный контроль поступающих на завод материалов и выпускаемого асфальтобетона.

– Основной ход на объекте был уложен в течение недели, – говорит заместитель директора «Дороса». – В сутки мы укладывали не менее 1 200 т асфальтобетона. На съездах и примыканиях, где было много ручного труда, выходило по 400-600 т. Общий объем – 10,5 тыс. т смеси.

Помимо этого, несколько бригад занимались искусственными сооружениями, бетонными работами, устройством прикромочных лотков.

Благодаря такой мобилизации, «Доросу» удалось наверстать отставание и уложиться в установленный договором срок. Спасибо всем!

■ Вместо послесловия

– Комиссия осмотр объекта окончила, замечаний не выявлено, – подводит итоги председатель приемочной комиссии М. Бажуков. – Если других предложений не будет, предлагаю объект принять.

Возражений не поступает. Документы члены комиссии по очереди подписывают прямо в автобусе. Происходит это буднично, без помпы.

За окнами автобуса дорожные рабочие «Дороса» в это время уже разгораживают проезд и первые автомобили робко, словно, спрашивая разрешение, катятся мимо по новенькому обходу. А многие водители еще проскакивают по привычному маршруту в Куеду в сторону железнодорожного переезда...

5 декабря, завидев празднично украшенную колонну «Дороса», встречные водители сигналият – благодарят дорожников за труд.

Олег ОПУТИН.

Идут с перевыполнением и делятся опытом



■ **Д. СНУРНИЦЫН,**
директор ООО «Дорстройсервис»:

— Результаты выполнения производственной программы обществом можно назвать успешными. За 11 месяцев план по капитальному ремонту дорог и площадок выполнен на 124,6 %, капстроительству — на 2 750 %, производству АБС на 145,5 %.

В текущем году общество участвовало в 21 тендере и было признано победителем в 12 из них, на общую сумму около 800 млн рублей.

В летнем дорожно-строительном сезоне «Дорстройсервис» выполнил работы по ремонту и реконструкции дорог и площадок с твердым покрытием на объектах городов Когалыма, Лангеласа и Покачи. Протяженность отремонтированных дорог составила 13 км, площадь покрытия — 160 тыс. м², уложено 62 тыс. т асфальтобетонной смеси. Летом обществом была выведена на паспортную мощность установка по производству битумной эмульсии ЭУ-1, которая применяется при производстве ямочного ремонта и устройстве подгрунтовок. Собственными силами произведено 70 т продукции, что позволило снизить издержки. Кроме того, на му-

Основные производственные показатели
ООО «Дорстройсервис» за 11 месяцев 2019 г.

№ п/п	Наименование показателя	Ед. изм.	11 мес. 2019 г.	
			план	факт
1	Капремонт дорог и площадок	тыс. м ²	732	912
2	Капстроительство	тыс. м ³	18	495
3	Строительство и содержание автозимников	км	507	415
4	Производство АБС	тыс. т	44	64

ниципальных объектах была впервые применена битумная лента для герметизации швов в асфальтобетонном покрытии. Ее применение позволяет повысить водостойкость и долговечность покрытия и, соответственно, увеличить межремонтные сроки.

В связи с ежегодным увеличением объемов работ на Ямале, руководством компании «Спецнефтетранс» было принято решение о создании в этом перспективном регионе деятельности самостоятельного дочернего общества — ООО «ДТК Ямал» с местом дислокации в пос. Тазовский. «Дорстройсервис» принимал активное участие в создании и оснащении производственной базы ЯНАО.

Для осуществления деятельности «ДТК Ямал» по строительству и содержанию зимних дорог, ледовых переправ новому предприятию нами передано 112 ТС, из них: автомобили и специализированный транспорт — 31 единица, дорожно-строительная техника — 29, жилые вагон-прицепы — 52 единицы, вспомогательное оборудование и ТМЦ.

На субподряд «ДТК Ямал» было передано строительство и содержание автозимников ТПП «Ямалнефтегаз» в объеме более 405 км.

В настоящее время между нашими обществами проводится совместная организационная работа. Мы делимся с коллегами опытом работы с ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» по строительству и содержанию сезонных автодорог, опытом в сфере техники безопасности, пожарной безопасности и экологии региона.

Кроме этого, собственными силами «Дорстройсервис» производит работы на объектах АО «Мессояханефтегаз» (протяженность 54,8 км). Количество привлеченной техники составляет 24 единицы, численность персонала — 68 человек. Для производства работ организовано два ДРП.

В ноябре были начаты работы по строительству автозимников «Мессояханефтегаз». Первый этап ввода сезонных дорог в эксплуатацию — 11 декабря, протяженность введенных участков составит 40,6 км.

Заказчиков больше



■ **О. В. ДЕТКИН,**
директор ООО «Автодормашсервис»:

— Производственную деятельность «Автодормашсервиса» за 10 месяцев 2019 г. могу охарактеризовать, как успешную. Программа по ремонтам выполнена на 101,6 % к плану и составила 57 262 н-ч, доходы были выполнены на 99,95 %.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года, произошло существенное уменьшение фактических объемов по ремонту техники основных заказчиков.

Несмотря на это, нам удалось сохранить финансовую стабильность за счет прочих заказчиков: объем оказанных услуг по ним вырос на 25,7 %, доходы — на 7,8 %. Хорошие показатели сложились по услугам технического осмотра АТС. Доходы по этому виду деятельности выросли на 36 %. При этом, доля прочих заказчиков составила 20,3 %, а физических лиц — 65,8 %.

Кроме увеличения доли сторонних заказчиков в структуре доходов, стабильная работа предприятия была обеспечена благодаря приведению численности персонала к фактическим объемам производственной программы, снижению расходов на аренду имущества.

Дальнейшее развитие предприятия вижу в освоении новых технологий ремонта и обслуживания АТС импортного производства.

«Овчинка» выделки стоит

Начало на странице

1

ратного комплекса, — считает директор Информационно-технологического центра ЗАО «Спецнефтетранс» **Рус. Ф. Габдуллин**, — уменьшение объема рутинной, бумажной работы, возможность работать в режимах автоматизации и электронного документооборота, и, как следствие, повышение производительности труда. Максимальный эффект даст интеграция комплекса с Корпоративной информационной системой компании».

Переход к конкурентным закупкам призван оптимизировать и саму модель материально-технического обеспечения в дочерних обществах, зачастую мало изменившуюся с советских времен. Четкая регламентация закупочных процедур дисциплинирует всех участников этого процесса, обязывает предпринимать шаги в необходимой последовательности и в нужное время.

При этом, возможностями, которые предоставляет площадка, следует правильно распорядиться. Например, следует учитывать, что рынок промышленной спецтехники ограничен всего несколькими серьезными игроками. И в этой ситуации открытые торги могут повысить риски ценового сговора.

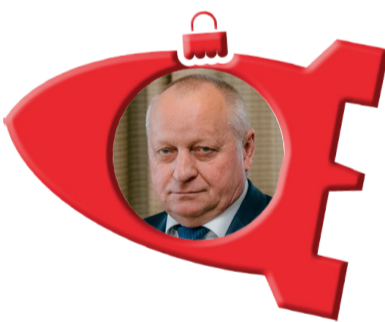
«Мы знаем поставщиков техники, которые способны переварить объемы нашей инвестпрограммы. На самом деле, их не так много, — говорит Сергей Александров. — Поэтому в первую очередь, мы видим пользу электронных торгов в сегменте автомасел, шин, аккумуляторов, материалов, используемых в дорожном строительстве. Одним словом, там, где есть широкий круг продавцов и предложение превышает спрос».

«Овчинка» выделки стоит: минимизация влияния человеческого фактора, повышение глубины и качества конкуренции влечет и снижение цены. Как показывает опыт, электронные закупки дают в среднем около 20 % экономии.

— На предприятии, где я работал ранее, закупки ТМЦ велись через электронные торги или комиссию, — говорит заместитель директора ООО «Дорос» по дорожному строительству Ю. А. Корнилов. — ЭТП позволяет сэкономить и уйти от меркантильных интересов. Если говорить о нерудных материалах, то при производстве порядка 100 тыс. тонн асфальтобетонной смеси в год, мы сможем снизить затраты за счет объемов и за счет закупок зимой, когда цены гораздо ниже.

Олег ОПУТИН.

Производство растет



■ **А. И. МИГУНОВ,**
директор ЗАО «Нижеволжское УТТ»:

— Год выдался сложным, но, несмотря на это, мы завершаем его с хорошими результатами, что позволяет нам оставаться одним из ведущих автотранспортных обществ юга России. Производственная программа по итогам 11 месяцев выполнена на 105 % к плану, по доходам — на 118 %. Если говорить о временной перевозке, то по отношению к плановым машино-часам на заказчиков, этот показатель составляет 102 %, грузооборот — 129%.

Основными направлениями работы нашего предприятия оставались перевозка нефте-содержащей жидкости и оказание услуг технологическим транспортом. Работа по этим направлениям ведется на пяти производственных участках в Волгоградской и Астраханской областях. В Калмыкии и на

Ставрополье в рамках трехлетнего договора нами ведется техническое обслуживание трубопровода «Точка выхода на берег — ООО «Ставролен», общей протяженностью 263 км, по которому попутный нефтяной газ с месторождений Северного Каспия поступает на переработку.

В 2019 г. «Нижеволжское УТТ» признано победителем по результатам торгов по перевозке НСЖ для ТПП «Волгограднефтегаз» ООО «РИТЭК» и по транспортному обслуживанию ООО «ЛУКОЙЛ-КГПЗ», ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети». В итоге, нам удалось добиться роста перевозок НСЖ, сохранить портфель заказов и обеспечить достаточный объем работы на новый год.

Уходящий год для нас знаменателен не только ростом производственных показателей. Значимым событием осени стала VIII спартакиада среди дочерних обществ Группы компаний «Спецнефтетранс» европейского региона, организация и проведение которой было поручено «Нижеволжскому УТТ».

Поддержка здорового образа жизни сотрудников — часть корпоративной политики компании «Спецнефтетранс». Когда человек здоров, полон сил, он более активен и эффективен на рабо-

чем месте. Важным элементом поддержания хорошей спортивной формы наших работников стало участие в различных состязаниях.

Коллективом предприятия было сделано все, чтобы дни соревнований для участников прошли на высоком эмоциональном подъеме, ярко, интересно, комфортно. Команды продемонстрировали высокий уровень физической подготовки. Все это отразилось на зрелищности и результативности состязаний.

Лучшие спортсмены «Нижеволжского УТТ» вместе с коллегами из компании «Спецнефтетранс» и ОАО «ЛК-Транс-Авто» выступали в составе сборной «Центр и Юг». Наша команда выиграла плавание, стала второй в шахматах, заняла третье место в теннисе, волейболе и мини-футболе. В общекомандном зачете «Центр и Юг» занял вторую ступень пьедестала, чемпионы — команда «Пермского транспортного предприятия», бронза у чернушинского «Дороса».

Надеемся, что наступающий год будет для нашей компании таким же плодотворным и успешным и в планах выполнения производственной программы, и социальных обязательств перед коллективом.

Работает новая техника



■ **В. П. МОРЯКОВ,**
директор ООО «Нефтедорстрой»:

— В 2019 г. предприятием был выполнен капитальный ремонт дорог общей площадью 77 тыс. м², объемы по капстроительству составили 473 тыс. м³ грунта и щебня, выпущено 12,8 тыс. тонн АБС, было построено 407 километров автозимников. По итогам 11 месяцев производственная программа выполнена на 118 % к плану. Большая часть прироста объемов получена за счет выполнения работ по реконструкции автодорог ТПП «Урайнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».



В начале мая ООО «Нефтедорстрой» вышло на реконструкцию автодороги Убинка – Даниловка. Дорога связывает не только промышленные объекты ТПП «Урайнефтегаза», она участок кратчайшего пути между городами Урай и Советский.

Сначала основание дороги было отсыпано песком по старому рельефу. На проблемных участках, где есть болота, просадки лежневки, основание пришлось поднимать на полтора-два метра. При

в рамках инвестпрограммы по договорам лизинга обществом закуплена следующая техника: фронтальный погрузчик «Hitachi ZW-310-5A» с объемом ковша 5 м³, экскаватор «Hitachi ZX-240-5G», грунтовый каток «HAMM 3518», самосвал-вездеход «Mercedes Benz Actros 3341AK» и две КДМ-7881.01 на базе самосвала «Камаз-6520». Своевременное поступление этой техники позволило качественно и в срок выполнить работы по реконструкции участка автодороги г. Советский – вахтовый поселок Убинский и благоустройству улиц г. Урай.

Также была приобретена машина для укладки и отсыпки обочин «Hydrog DG-1500». Укладчик позволяет производить оперативное и качественное, в соответствии с нормативами, укрепление краев дорожного покрытия, с минимальным расходом щебеночного материала. Для сокращения затрат при производстве работ на объектах, удаленных от АЗС, предприятием был закуплен передвижной топливозаправочный пункт объемом 35 м³.

проведении работ был использован дорнит – специальный нетканый материал, основная функция которого дренаж и армирование. Отсыпав полотно, дорожники укрепили его щебнем, сформировали откосы и обустроили обочины, установили дорожные знаки. При проведении работ было задействовано около тридцати единиц техники: самосвалы, экскаваторы, погрузчики, бульдозеры, катки. Механизаторы, водители, маркшейдеры, дорожные рабочие «Нефтедорстроя» работали в две смены, как одна команда.

«Светлые» уходят в «серые»



■ **С. В. МАЦОТА,**
директор ООО «АТП-Спецнефтетранс»:

— Ситуация, складывающаяся в текущем году на рынке перевозок светлых нефтепродуктов, стала отражением общего состояния экономики страны. Экономический рост был незначительным, что отразилось на снижении покупательской способности населения, объеме потребления топлива и, соответственно, объемах перевозок СНП.

В условиях усиления ценовой конкуренции перевозчики, с одной стороны, продолжали испытывать давление со стороны заказчиков, заинтересованных в снижении стоимости услуг, а с другой, пытались сохранить приемлемые показатели рентабельности.

Для удержания доходности, бизнес ряда перевозчиков все активнее перекочевывает в «серое» поле в части выплаты заработной платы, налогов, нарушений требований по охране труда и безопасности перевозок.

На фоне снижения объемов работы в обществе проведены мероприятия по оптимизации затрат, что позволило снизить себестоимость услуг на 11 %. В частности, по сравнению с предыдущим годом на 34,1 % (в удельных показателях) сокращены расходы на ремонт, ТО и автошины. Экономия составила 22,5 млн рублей. Пересмотрена концепция автострахования, что позволит уменьшить расходы в

этой части на 40 %. Пересмотр норм расхода ТСМ позволит сэкономить 1,6 млн рублей.

В этой ситуации ведется мониторинг тендерных площадок крупных потенциальных заказчиков, а также проводятся переговоры с действующими на предмет расширения партнерских отношений.

В 2019 г. общество участвовало в 21 тендерной процедуре. Нам удалось победить в двух тендерах на перевозку нефтепродуктов на АЗС «Газпром нефть» в Нижегородской области и Краснодарском крае. По десяти тендерам торги были перенесены, три процедуры отменены, по одному заявка отозвана в пользу дочернего общества, по двум не допущены, один проигран по причине наличия более низкого ценового предложения.

Сегодня общество участвует в тендере по доставке СНП в адрес сети АЗС «Газпром нефть» в Московском регионе. В начале 2020 г. мы планируем участвовать в тендере по перевозке СНП для «Газпром нефть» в Краснодарском крае с целью увеличить количество задействованных в этом регионе АТС.

Оценивая сложившуюся ситуацию в сегменте перевозок СНП, общество видит перспективу в сохранении объемов пассажирских перевозок (по итогам 11 месяцев план по этому направлению выполнен на 107,9 %), а также в развитии новых направлений, таких как дорожное строительство, логистика. Мы готовы приобретать новые компетенции и новый опыт.

В 2020 г. в обществе планируется реализация проекта по автоматизированному закрытию путевых листов. На совещании, проведенном в г. Когалыме 7 ноября, были определены цели и задачи проекта, подготовлен перечень мероприятий по его исполнению.

Находим новых клиентов



■ **Е. М. КОНОВАЛОВ,**
директор ООО «Авторемонтное предприятие»:

— Главными целями нашего авторемонтного общества, созданного в начале 2019 г., является оказание качественных и своевременных услуг по ремонту и обслуживанию техники основных заказчиков – обществ группы «Спецнефтетранс», работающих в нашем регионе, – «Урайское УУТ» и «Нефтедорстрой». За неполный первый год работы удалось повысить качество ремонта, сократить его сроки и стоимость, увеличить ассортимент запчастей на складе.

С другой стороны, вывод ремонтных мощностей в самостоятельное плавание заставил и автотранспортников пересмотреть подходы к ремонту. По сравнению с 2018 г. программа по ремонту «Урайского УТТ» была значительно снижена.

Таким образом, изменение договора с «Урайским УТТ» привело к тому, что за 11 месяцев производственная программа по основному виду деятельности ремонтным предприятием была выполнена на 97 %. При этом, план по доходам выполнен на 101,7 %. Выработка на одного работника основного производства составляет 86,4 %, что мы считаем хорошим показателем.

Большую роль здесь сыграла активная работа по привлечению сторонних подрядчиков. После выделения в самостоятельное общество, «АРП» заключило договоры на ремонт и ТО с 29 новыми организациями. Для сравнения: годом ранее, когда мы работали в стату-

се филиала «Урайского УТТ», таких договоров было всего шесть.

Основными новыми крупными заказчиками являются такие предприятия, как: ООО «Урай НПО-Сервис», ООО «ФСК-ЕЭС Южное ПМЭС», ООО «Садос».

Благодаря этому, удалось добиться увеличения объема оказываемых услуг сторонним заказчикам на 10 % по отношению к предыдущему году. На первое декабря выполненная производственная программа по этой группе клиентов на 60 % выше плана. Это почти 12 % всей программы по ремонту и ТО.

Наше предприятие – это технически оснащенное производство, со своим станочным, обкаточным, диагностическим оборудованием и квалифицированными специалистами. К нашим преимуществам можно также отнести наличие гарантийных обязательств, большой ассортимент запчастей на складе по ценам ниже, чем в Урай-

ском регионе. С целью расширения круга заказчиков, «АРП» получило статус официального сервисного центра ОАО «ЧМЗ» и ООО ПКФ «Политранс» с правом гарантийного и постгарантийного обслуживания.

С учетом того, что в южном регионе Югры отсутствуют предприятия, которые в комплексе готовы оказывать квалифицированные услуги по ремонту и ТО грузового транспорта, спецтехники, тракторной техники и автокранов, наши услуги позволяют заказчикам оптимизировать затраты и сроки ремонта. Сегодня коллектив «АРП» прикладывает все усилия для того, чтобы укрепить свое лидирующее положение на рынке.

Проводится работа по оптимизации ремонта узлов и агрегатов без их демонтажа с автомобиля, что значительно сократит сроки работ. На центральном складе оптимизируется номенклатура необходимых запчастей и материалов, что также сократит время простоя ТС.

Ведутся переговоры по официальному представительству сервисного обслуживания АО

«Инман» (крупнейший российский производитель краноманипуляторных установок) и сервисным партнером по отключению системы SCR (мочевины) с ООО «ТракСистемс».

При этом, пока есть фактор, препятствующий более активному привлечению физических лиц: проезд автотранспорта на территорию «АРП» проходит через территорию «Урайского УТТ» по пропускам, что усложняет доступ потенциальных клиентов к механическим участкам и мойке автомобилей.



Журавль в небе, синица в руках



■ **А. А. САМСОНОВ,**
директор ЗАО «Капри»:

— Безусловно, важнейшим событием уходящего года стал старт проекта по строительству нового завода «Капри», о чем наша газета подробно рассказывала в сентябрьском номере. Сегодня проект находится на этапе отбора генподрядчика по строительству. Планы по созданию самого современного в России роботизированного машиностроительного производства по выпуску полуприцепов и спецтехники, в которое компания «Спецнефте-транс» планирует инвестировать 1 млрд рублей, не отменяют текущей производственной деятельности предприятия. Об этом хотелось бы рассказать более подробно. Как говорится, журавль в небе, а синица в руках.

В 2019 г. завод участвовал в тендерах АО «Газпромнефть-Транспорт», в результате чего мы выиграли три лота на изготовление и поставку 23 ППЦ для перевозки СНП.

Также был выигран тендер ком-

пании «ТД Нефтьмагистраль», на поставку 25 бензовозов. Ранее данный заказчик — крупная сеть, включающая около 100 многофункциональных АЗС в Москве и Московской области, — приобретал нашу продукцию через дилеров в количестве шести полуприцепов. Новые емкости — это трехосные алюминиевые полуприцепы-цистерны, объемом 30 м³, с системой рекуперации газов и нижним наливом. До конца года мы планируем поставить заказчику 15 ППЦ.

В уходящем году крупнейшая в России сбытовая сеть «Газпромнефть» реализовала проект по переводу отгрузочных терминалов на системы нижнего налива. В целях удовлетворения спроса среди перевозчиков, заводом было дооборудовано системами нижнего налива 19 полуприцепов «Капри», произведенных ранее.

Также мы приступили к реализации проекта по производству крышек горловин для полуприцепов. С этой целью было приобретено новейшее оборудование с ЧПУ: гидравлический пресс и обрабатывающий центр общей стоимостью 18 млн рублей. По нашим расчетам, после запуска в феврале 2020 г. полного режима производства, затраты по этому узлу будут сокращены вдвое.

Завод принял участие в двух международных выставках — «Нефтегаз» и «COMTRANS» в г. Москве. На первой из них «Капри» была

представлена одна из последних разработок — четырехосный термоизолированный ППЦ объемом 30 м³ для перевозки битума, оборудованный навигационным оборудованием, средствами электронной пломбировки, видеонаблюдения и пожаротушения. Расчетная снаряженная масса полуприцепа составляет 7,9 т (до модернизации вес модели был 9,5 т). Для сравнения: сегодня на рынке представлены модели аналогичного объема, их вес составляет 8,4–8,8 т.

Вес битумовоза, как и уровень теплопотери, был снижен за счет глубокой модернизации конструкции, применения новых материалов.

На выставке коммерческих автомобилей «COMTRANS» завод «Капри» совместно с партнерами — компаниями «Каланча» и «24telecom» был представил четырехосный бензовоз из алюминиевого сплава, объемом 38 м³. Данный ППЦ вызвал повышенный интерес у перевозчиков и конкурентов. Его особенностью явилось наличие двухсторонней системы нижнего налива, системы предотвращения смешивания топлива фирмы «OPTOLEVEL», систем пожаротушения и видеонаблюдения.

Победы в тендерах и участие в выставках позволило привлечь новых заказчиков, повысить имидж и узнаваемость бренда «Капри». В условиях незначительной динамики рынка и высокой конкуренции — это очень важно.

В зоне нашего внимания



■ **Г. В. ЧОФУ,**
директор ООО «Ремдормаш»:

— В настоящее время основные усилия общества сконцентрированы на обслуживании техники основных заказчиков — «Дорстройсервиса» и «Когалынского УТТ». Они всегда у нас находятся в зоне особого внимания.

К летнему строительному сезону была подготовлена асфальтоукладочная и другая ДСТ, установки «Madpatcher», чем был обеспечен бесперебойный ремонт дорог с твердым покрытием. Сегодня производится оперативный ремонт привезенных с Ямала узлов и агрегатов техники «Дорстройсервис», занятой на строительстве автозимников.

Осенью, для передачи техники от «Дорстройсервиса» в созданное в группе «Спецнефте-транс» дочернее общество «ДТК Ямал» в технически исправном

состоянии, были привлечены наши агрегатчик, моторист, автоэлектрик. Сейчас «ДТК Ямал» рассматривает наше коммерческое предложение по ТО, текущему и полному комплектовому ремонту ТС, узлов и агрегатов, включая верхнее оборудование спецтехники. Мы рассчитываем, что это позволит нам компенсировать ряд объемов, утраченных после вывода за периметр группы сервисных центров «Ремдормаша», действовавших в Лангепсе и Покахах. Не прекращается поиск новых клиентов. Среди сторонних заказчиков наиболее востребовано обслуживание грузовой техники производства «Камаз» и «Foton Motor Group».

В этом году мы успешно осваивали новые компетенции и по обслуживанию техники «Mercedes Benz». Наиболее востребован ремонт ходовой части, замена манжет, сальников, сайлентблоков, гидравлики, гидросистемы, бортовых редукторов, передней ступицы, электропитания. Подготовка персонала проводится специалистами «Ремдормаша» путем наставничества, а также посредством дистанционного обучения через Интернет.

Курсом на Варандей

Главная цель для ООО «Усинское ТТУ» в уходящем году была победить в тендере основного заказчика. Летом на торги был выставлен объем автотранспортных услуг и услуг по вывозу НСЖ на территории производственной деятельности ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» на период 2019-2023 гг. — более 11,8 млн маш.-ч.

На предприятии тендер ждали, к нему подготовились, — УТТУ претендовало на 11 лотов из 12 (один был отменен). Задача-минимум — сохранить и увеличить объемы производственной программы на основного заказчика. И никак иначе. Но готовились не только в УТТУ, — к торгам были допущены семь участников, которыми было подано 26 заявок.

По результатам конкурса УТТУ победило по семи лотам, общий объем по которым составил около 7 млн маш.-ч.



— Нам удалось добавить к действующей производственной программе свыше 1,2 млн маш.-ч, — сообщил директор «Усинского ТТУ» **О. Ю. Бабиков.** — Объем работ на Баяндыском месторождении ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» (более 240 тыс. маш.-ч) планируется

закрывать силами автоколонны № 4. Для этого дополнительно будет привлечено 20 единиц техники и 42 работника.

По ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» прирост еще более значительный, — дополняет Олег Юрьевич, — около 970 тыс. маш.-ч., за счет дополнительных объемов на Варандейском, Сюрхаратинском, Тобойском, Тэдинском нефтяных месторождениях, расположенных в Ненецком АО. Для выполнения этой производственной задачи будет задействовано 108 единиц техники и 243 человека. С этой же целью в составе автоколонны № 3 будет создано два дополнительных участка — Варандейский и Тединский.

Новые объекты и объемы работ потребовали дополнительной техники. Инвестпроект по обновлению ТС планируется реализовать в три этапа. До конца этого года запланировано приобрести 14 единиц (таким образом, инвестпрограмма общества в 2019 г. вырастет на 106 млн рублей и составит 294 млн рублей — ред.). В первом квартале будущего года будет закуплено еще 20 АТС, а в четвертом квартале — еще семь.



«Техника самая разнообразная, все, чего не хватало по производственной программе на новые объекты нефтяников, — пояснил заместитель директора «Усинского ТТУ» по эксплуатации **А. В. Кабанов,** — автокраны, передвижные ремонтные мастерские, болотоходы колесные и гусеничные. Есть и технологические новые ТС. Например, МБРХ (мобильный блок реагентного хозяйства), используемый для дозирования растворов при химизации нефтедобывающих скважин. В плане приобретения трех единиц».

Еще одной вишенкой на торте стала победа «Усинского ТТУ» в сентябре в тендере по вывозу НСЖ на территории производственной деятельности ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» в период 2019-2021 гг.».

В ноябре 25 единиц техники автоколонны № 3 вышло на объекты работ коллег из ЗАО «Транс-Строй», приступивших к строительству зимних автодорог.

Дорожно-строительный участок № 1 УТТУ работает на автозимнике от Южно-Хыльчуйского до Хыльчуйского месторождения, протяженностью 73 км. ДСУ № 2 — на участке от Ярейского до Южно-Хыльчуйского месторождения — 74 км.

— Техника была приведена в полную готовность к 22 ноября. Однако к работам строители смогли приступить только после 3 декабря, — поясняет Артем Викторович, — когда было разрешено движение механических транспортных средств по зимним дорогам в тундровой и лесотундровой зонах. Решение принято в связи с установлением устойчивого снежного покрова, защищающего целостность оленьих пастбищ. До этого времени нами было произведено уточнение трексов зимних автодорог.

Дата окончания строительства автозимника, при сопутствующих погодных условиях, — 20 декабря. Общий объем работ на объектах ЗАО «Транс-Строй» в этом сезоне составит около 60 тыс. маш.-ч.

Дополнительно предприятие заключило договор с ООО «МосстройТранс» на услуги по обеспечению транспортом и спецтехникой при строительстве и содержанию автозимника для ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз». Общая протяженность сезонных дорог составляет более 65 км, количество АТС, задействованных в работе, — 25 единиц плюс 50 работников. Объем работ на этом

объекте — около 70 тыс. маш.-ч — будет закрыт силами Харьгинского и Южно-Шапкинского участков автоколонны № 5, без создания отдельного ДСУ. Дислокация людей и техники будет производиться на ДРП-1 «МосстройТранса», где наши работники будут обеспечены местами для проживания и питанием. Окончание строительства запланировано на 20 декабря.

«УТТУ» заинтересовано в скорейшем вводе в эксплуатацию данного автозимника и высоком качестве работ, поскольку по этим сезонным дорогам усинскому предприятию предстоит осуществлять автовывоз НСЖ с Командиршорской группы месторождений.

По итогам 11 месяцев коллектив «Усинского ТТУ» выполнил производственную программу на 105,4 %. При плане 2 380 474 маш.-ч, фактически было отработано 2 508 003.



Год под знаком юбилеев



Ю. В. ШВАЛЕВ,
директор ООО «Покачевское УТТ»:
— Уходящий год был наполнен для «Покачевского УТТ» яркими и значимыми событиями. Прежде всего, это юбилейный год для нашего общества. Свою историю предприятие ведет с декабря 1979 г., когда было создано УТТ НГДУ «Покачевнефть». А в ноябре 2009 г. управление вошло в состав компании «Спецнефетранс». Получается, 40 и 10 лет.

Эти даты коллектив предприятия отметил на торжественном вечере, посвященном Дню работника автомобильного транспорта, который прошел в детской школе искусств города. Наградами министерства, компании и муниципалитета были отмечены лучшие работники; немало добрых слов прозвучало в адрес транспортников.

Еще одним общественно-значимым событием для «Покачевского УТТ» стало проведение в конце сентября VIII региональной спартакиады среди работников ЗАО «Спецнефетранс». Оказанное УТТ доверие принять состязания — большая честь для нас.

Разумеется, наша жизнь состоит

не только из праздников, просто год выдался щедрым на них. Но делу — время...

Сегодня «Покачевское УТТ» — одно из крупнейших предприятий города и региона, стабильное, крепкое предприятие, задача которого — автотранспортное обеспечение нефтедобычи.

Производственная программа за 11 месяцев составила более 1,3 млн маш.-ч (100,3 % к плану). План по доходам выполнен на 105,3 %. Половина из этих объемов отработано на Ямале.

В конце минувшего года, в целях закрепления группы «Спецнефетранс» на Ямале, была создана рабочая группа по разработке проекта дорожно-строительного предприятия в этом регионе, которую возглавил главный инженер «Покачевского УТТ» А. П. Косенко. В 2019 г. Антон Петрович возглавил созданное ООО «ДТК Ямал», которое сегодня ведет строительство автозимников для ТПП «Ямалнефтегаз». Желая нашему коллеге успехов на этапе становления и качественных дорог, по которым будет ходить и техника «Покачевского УТТ».

Одной из важных задач общества на 2020 г. станет реализация проекта по автоматизированному закрытию путевых листов, который уже рекомендовал себя в ряде дочерних обществ компании «Спецнефетранс». Это позволит «Покачевскому УТТ» стать еще более эффективным предприятием.

Постарались: тендеры и «Stralis»



И. М. НОВИКОВ,
директор ОАО «Пермское транспортное предприятие»:

— План по машино-часам по итогам 2019 г. будет исполнен на 101 %, по объему перевозок — на 100 %. Грузооборот составит 95 % к плану. Снижение обусловлено сокращением привлекаемого субподрядного транспорта. По собственному транспорту этот показатель составит 105 %. Ожидаемые доходы от производственной деятельности составят 105 % к плану.

В течение года мы приняли участие в семи тендерных процедурах, в пяти из которых общество было признано победителем. Это тендеры по пассажирским перевозкам для ООО «ЛУКОЙЛ-Уралнефтепродукт», по перевозкам фасованных масел для ООО «ЛЛК-Интернешнл», трехлетний тендер по обслуживанию ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», пассажирские перевозки для ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг», тендер по перевозкам присадок для ООО «Газпромнефть-Региональные продажи».

В уходящем году продолжался перевод автопарка на газомоторное топливо. В 2019 г. было приобретено два микроавтобуса «ГАЗель» и автобус «НЕФАЗ». Еще восемь АТС было переоборудовано для работы на газе. Это шесть грузовых «ГАЗелей», автомобили «ВИС» и «Шевроле-Нива». До конца года планируется переоборудовать еще четыре единицы и приобрести автовышку автозавода «Чайка-Сервис», работающую на метане. Таким образом, к концу года парк автомобилей с ГБО составит 18 единиц.



Тягач «Iveco Stralis AS440S48T/P» прибыл на тестовую эксплуатацию в «Пермское транспортное предприятие». Фото: С. В. Катаргин.

В новом году развитие этого направления будет продолжено. Планируется приобрести две бортовых «ГАЗели», три микроавтобуса, а также комбинированную машину КО-560 на шасси «Камаз» с илососным и каналопромывочным оборудованием. Также планируется переоборудовать на ГБО три автомобиля — два автомобиля «ВИС» и автомобиль «УАЗ».

«Пермское транспортное предприятие» сохраняет статус тестовой площадки компании «Спецнефетранс» по изучению новых образцов магистральных тягачей. В 2018 г., как уже рассказывало ваше издание, на предприятии проходили испытания битопливная модель «Камаз 5490-S5», работающая на дизтопливе и компримированном природном газе, и «Scania G410A6X2NB ADR FL» на КПП.

В этом году по предложению головной компании в конце октября в рамках договора с ООО «Ивеко Руссия» в «ППП» поступил дизельный тягач «Iveco Stralis AS440S48T/P». Специалистам «ППП» предстояло оценить ходовые качества, эргономику, технические характеристики новой для нашей компании марки тягачей и сравнить ее с другими, уже испы-

танными на предприятии марками, — «Mercedes Benz», «Scania».

В течение месяца тестовой работы пробег тягача составил 10 338 км, расход топлива — 3 132 л. Автомобиль эксплуатировался со штормно-бортовым полуприцепом для перевозки фасованной продукции по маршрутам Пермь — Челябинск — Пермь, Пермь — С.-Петербург — Пермь, а также использовался при перегоне полуприцепа-цистерны для проведения ремонтных работ в ЗАО «Капри».

В ходе тестовой эксплуатации на магистральных перевозках был выявлен более высокий расход топлива (на 10-15 %), чем у тягача «Mercedes Benz Actros 2040 LS», который прошел тестовую эксплуатацию ранее. Недостатком является и тот факт, что на данный момент в продаже имеются только оригинальные запчасти и расходные материалы, что увеличивает затраты по содержанию и обслуживанию. Преимуществом данного тягача является более низкая цена — 84 тыс. евро («Mercedes» стоит 95,5 тыс. евро).

В первой половине 2020 г. планируется проведение тестовой эксплуатации тягача «Iveco Stralis», работающего на КПП.

Строим автозимники



А. П. КОСЕНКО,
директор ООО «ДТК Ямал»:

— Предприятие приступило к деятельности только в сентябре. Цели создания общества связаны с перспективами развития Ямальского региона и, соответственно, увеличения объемов на рынке транспортных и дорожно-строительных услуг.

На Гыданском полуострове дочерние общества компании «Спецнефетранс» работают давно, в связи с чем сегодня реализуется задача по созданию в пос. Тазовский собственной производственной базы. Как говорится, назрела необходимость в промежуточном, ремонтном, стояночном, опорном пункте для техники, хранения ТМЦ, переахтовки персонала, в повышении оперативности управления ресурсами.

Задачи, которые поставлены перед нашим обществом на этапе становления: качественно выполнить услуги по строительству и содержанию автозимников ТПП «Ямалнефтегаз» ООО ЛУКОЙЛ «Западная Сибирь» и поиск новых объемов работ, включая летний период.

На первое декабря парк предприятия насчитывал 61 ТС и 53 вагон-домов, переданных из ООО «Дорстройсервис». До конца года планируется закупить еще девять единиц дорожно-

строительной техники: четыре гусеничных бульдозера, столько же — колесных тракторов и одну шнекороторную установку на базе К-703.

В штате предприятия работают 150 человек (5 — аппарат управления, 14 — ИТР, 131 — машинисты, водители, дорожные рабочие), 97 % из них — это вахтовики, имеющие опыт работы на строительстве зимников. Более половины персонала — работники, перешедшие из «Дорстройсервиса». Для работы в условиях Крайнего Севера мы подбирали персонал с должным опытом работы, отличным знанием устройства техники и умением ее применять в условиях полярной зимы.

Эта зима проверит на прочность и людей, и технику, и предприятие. Сегодня мы выполняем текущий ремонт и содержание внутрипромысловых дорог ТПП «Ямалнефтегаз» протяженностью более 125 км, ведем строительство сезонных автодорог — это более 367 км, с их последующим содержанием.

Выход на объекты строительства состоялся 15 ноября. В этом сезоне развернуто пять ДРП — по одному на автозимниках на Находкинском и Хальмерпюаутинском месторождениях, два на Варейском. На Пякяхинском месторождении действует ДРП, который обеспечивает содержание и ремонт внутрипромысловых дорог. На сегодняшний день (9 декабря — ред.) выполнено более 60 % объема работ, наморозено три переправы. Сдачу объектов заказчику планируется произвести 25 декабря.

Привлекаем новых заказчиков



А. М. ТИМОФЕЕВ,
директор ООО «Ремспецтранс-2»:

— Ожидаемое выполнение производственной программы по доходам составит 96 % от годового плана. Основной причиной стало обновление парка нашим главным заказчиком — «Усинское ТТУ» (более 60 % производственной программы), в результате чего произошло значительное сокращение объемов по ремонту.

Мы постарались компенсировать выпавшие объемы привлечением сторонних заказчиков. За 11 месяцев доля доходов от услуг, оказанных им, выросла на 63 % относи-

тельно 2018 г. и составила 7 % от общего объема производственной программы. Крупнейшими сторонними заказчиками являются: ООО КРС «Евразия» и ООО «ЛУКОЙЛ-Коми».

Для КРС «Евразия» был выполнен ремонт техники по 205 заказ-нарядам. В основном это ТО и ТР подъемных агрегатов для ремонта скважин, а также их узлов и агрегатов. Для «ЛУКОЙЛ-Коми» были произведены ремонт пожарных автомобилей и сезонное обслуживание снегоходов, — 12 заказ-нарядов.

В 2019 г. службой развития дилерской сети ПАО «Камаз» принято решение о сохранении за нашим обществом статуса корпоративного сервисного центра «Камаз». Это позволяет нам обслуживать технику «Камаз» обслуживать технику «Камаз» обществу группы «Спецнефетранс» с сохранением заводской гаран-

тии и обращаться с рекламациями к изготовителю в случае отказов узлов и агрегатов гарантийной техники.

В целях привлечения новых заказчиков в наступающем году мы планируем претендовать на присвоение ООО «Ремспецтранс-2» статуса дилерского центра «Камаз» формата IS. Это позволит нам осуществлять ремонт и ТО гарантийной техники и для сторонних клиентов.

Для получения статуса предстоит выполнить ряд условий: нужен определенный объем закупки запчастей и процент принятых заводом актов рекламаций на вышедшие из строя детали. Полагаю, что итоги этого года нам такую возможность предоставят.

Также потребуются дооснащение производства, обучение специалистов в ПАО «Камаз», реконструкция клиентской зоны в соответствии с требованиями и фирменным стилем партнера.

Дед Мороз на нашей стороне!



■ **В. Е. БОЙКО,**
директор ЗАО «Транс-Строй»:

— В этом году наше общество вновь заявило о себе на рынке асфальтных работ региона. В рамках муниципальных контрактов по капитальному и текущему ремонту улиц г. Усинска «Транс-Строй» уложил более 12 тыс. м² АБС. За успешную работу предприятие было отмечено благодарственным письмом губернатора Республики Коми С. А. Гапликова.

Кроме этого, было выпущено и реализовано 5 тыс. т АБС для реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта «Усинск». В 2019 г. мы вернули в оборот ранее простаивавший железнодорожный тупик общества, где было принято 32 тыс. т инертных материалов для сторонних заказчиков.

Четвертый квартал был отмечен интенсивной работой на строительстве кустовых площадок и подъездных путей. Несмотря на октябрьскую распутицу, нам удалось оперативно нарастить темпы отсыпки до 8 тыс. м³ в сутки. За два месяца было

отсыпано 250 тыс. м³. Это — значительный уровень для осени.

За 11 месяцев силами общества отсыпано более 1 млн м³ грунта. Годовая программа по строительству внутрипромысловых автодорог и кустовых площадок будет выполнена на 110 % к плану. В наступающем году объемы отсыпки возрастут.

В ноябре «Транс-Строй» был признан победителем в тендере по строительству объектов «ЛУКОЙЛ-Коми» по трем лотам из семи. В течение двух лет нам предстоит отсыпать 3,4 млн м³.

Подготовка к выполнению этих работ идет полным ходом. По ряду объектов заказчиком уже выдана необходимая разрешительная документация. На вторую половину декабря намечена передача нового карьера «Бокниюр» и мобилизация вахтового поселка. С 25 декабря мы планируем приступить к вырубке леса, чтобы к первому января организовать разработку карьера и, несмотря на праздники, к 10 числу, выдать первые кубы.

На предприятии организуется еще один производственный участок, численностью 135 человек, который будет заниматься только объектами капстроительства. С учетом объемов и особенностей производственного процесса, речь идет об организации круглосуточного режима работы вахтовым методом.

Головной компанией «Спецнефтетранс» согласована инвестиционная программа на сумму 237 млн рублей. Предусмотрено приобретение 16 единиц техники, в том числе: два экскаватора и два бульдозера «Komatsu», два бульдозера «Четра Т-11», два грунтовок катка «Bomag», два погрузчика «Foton», 10 вездеходных самосвалов «Mercedes Benz Actros» грузоподъемностью 25 т на односкатной ошиновке. Вся техника поступит в декабре-январе.

Предпочтение отдано «Mercedes» из-за большей грузоподъемности по сравнению с самосвалами «Камаз». Кроме того, в связи со сложными условиями эксплуатации, высока стоимость владения «Камазами» — большие издержки на капитальный и текущий ремонт. Учен и опыт эксплуатации «Mercedes» коллегами из «Усинского ГТУ».

Программа по строительству и содержанию автозимников на этот сезон составляет 457 км. Окончание строительства 232 км зимников ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» в НАО намечено на 20 декабря. На эту же дату намечена сдача 50 км зимников в Коми. Остальные 175 км будут переданы ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» до 31 декабря. Надеемся, что погода не внесет свои коррективы и Дед Мороз будет на нашей стороне!

Мастера на все руки



■ **Р. А. КОНЬКОВ,**
директор ООО «Ремспецтранс-1»:

— В связи с объективным снижением ремонтной программы по основным заказчикам, которыми являются общества группы «Спецнефтетранс» когалымского региона, — «Когалымское УТТ» и «Дорстройсервис» (основная причина — обновление парка ТС), перед нами стоит непростая задача по сохранению доходной части. Сегодня мы стараемся работы в максимальном объеме выполнять собственными силами. По итогам 10 месяцев затраты на субподрядные услуги оказались ниже плановых на четверть, и составили 16,8 млн рублей против 22,1 млн рублей.

С этой же целью ведется работа по привлечению новых клиентов. В 2019 г. были заключены договоры на ТО и ремонт АТС с девятью новыми заказчиками, такими как: ООО «Альпантикор», ООО «Садос»,

ООО «Когалымнефтегеофизика», ЗАО «Челябкрансбыт» и другими.

Наиболее крупными сторонними заказчиками для нас являются ООО «БВС Евразия» — 2,3 % от общего объема оказанных услуг и ООО «Башнефтегеофизика» — 1,81 % от общей производственной программы. Общий объем услуг сторонним заказчикам составляет 9,3 % от производственной программы.

Также проводится работа по привлечению физических лиц. С этой целью взято в аренду здание автомойки, где открыт дополнительный участок по мойке АТС.

Кроме основного направления — ТО и ТР, оказываем услуги по койко-местам, утилизируем отходы, занимаемся содержанием и ремонтом зданий и сооружений. В сентябре сдали «Когалымскому УТТ» объект — теплую стоянку № 2 на ул. Ноябрьской. Реконструировали отопление, освещение, кровлю, заменили окна. С учетом того, что с нашими основными заказчиками мы работаем по минимальной рентабельности, стоимость ремонта составила 2,6 млн рублей. Одним словом, без больших капвложений заказчик получил объект, который ранее простаивал.

Дорога на Ямал



■ **Е. Х. ХАКИМОВ,**
директор ООО «Урайское УТТ»:

— За 11 месяцев производственная программа по машино-часам выполнена на 99,1 % к плану, отработано 954 тыс. маш.-ч; по доходам — на 100,4 %.

Следует отметить, что по итогам первого полугодия план по доходам был выполнен на 94,2 %, что, в значительной степени было обусловлено ограничениями, связанными с соглашением «ОПЕК+», — сказалось уменьшение объема вывоза НСЖ и количества обслуживаемых станков-качалок.

В этом году «Урайское УТТ» заключило договор с новым заказчиком — АО «Мессояхнефтегаз». В соответствии с ним, в течение семи лет мы будем обслуживать приемо-сдаточный пункт на Пякяхинском месторождении оперативным, специализированным и грузоперевозящим транспортом. Общий объем услуг — около 133 тыс. маш.-ч. На этот объект мы выходим с янва-

ря. Для этого на Ямале, за две тысячи километров от центральной базы, создан новый транспортный участок, для которого было приобретено семь единиц техники. Наша задача — проявить себя, чтобы в будущем расширить сотрудничество и свое присутствие в перспективном регионе.

Важным инфраструктурным проектом стал вывод в начале года из состава общества ремонтных мощностей, работавших в последние годы в качестве филиала УТТ. Созданное на его базе ООО «Авторемонтное предприятие» оказывает услуги по ремонту и обслуживанию техники не только нашему предприятию и коллегам из ООО «Нефторстрой», но и сторонним заказчикам.

Результаты выделения филиала в самостоятельное юридическое лицо пока оценить объективно трудно, поскольку прошло еще недостаточно времени.



Цифровизация транспорта



■ **А. Л. СИМАНОВ,**
директор ООО «Чернушинское УТТ»:

— Продолжается внедрение IT-технологии в деятельности предприятия. В рамках развития проекта по автоматизированному закрытию путевых листов в 2019 г. основное внимание было уделено снижению расхода данных по заправке ТС топливом, получаемых от АЗС и ССМ. Для этого была произведена повторная калибровка оборудования. В летний период удельный расход топлива составил 5,2 л/ч.

Полученные по этому IT-проекту данные мы использовали при подготовке к тендерам основных заказчиков — «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «УралОйл» на период 2020-2022 гг., которые состоялись в ноябре-декабре. За всю историю проведения тендеров — эти были самые сложные.

С одной стороны, изменилась нарезка по лотам — объемы были разбиты по местоположению трех Централных инженерно-технологических служб «ЛУКОЙЛ-Пермь». В связи с этим, значительная часть выполняемых УТТ объемов — обслуживание ЦДНГ-6 и ЦДНГ-7

оказалась в других лотах. В результате, новая нарезка привела к снижению объемов, закрепленных за ЦИТС, расположенным в г. Чернушка.

Другая сложность, — тарифы, которые долгое время не повышались, несмотря на инфляцию, рост цен на технику, запчасти, ТСМ, энергоресурсы.

Мы знаем стоимость услуг по каждому виду техники, марке ТС и готовы конкурировать по любому из них при соблюдении требований законодательства к прозрачности бизнеса — выплата в полном объеме налогов и заработной платы, отчислений в ПФР и в другие фонды.

Исходя из этого принципа и нового подхода заказчика к формированию лотов, мы вышли на торги с экономически обоснованными тарифами. Обосновать их нам помогли, в первую очередь, данные, которые были получены в ходе реализации проекта по автоматизированному закрытию путевых листов. Опираясь на верифицированные результаты мониторинга использования ТС, мы постарались донести до заказчика, что в сложившихся экономических условиях общество иначе не сможет вести свою деятельность безубыточно, обновлять парк и поддерживать его в рабочем состоянии, сохранить необходимый уровень профессиональной подготовки персонала.

На сегодня мы с заказчиком находимся на стадии пролонгации

действующих договоров на первый квартал 2020 г. по тарифам, зафиксированным при проведении вторых тендеров.

Высвобождаемые по итогам тендеров АТС, ранее обслуживавшие ЦДНГ-6 и ЦДНГ-7, будут перебазированы на центральную базу и участки УТТ для дальнейшей работы и замещения субподрядного транспорта. Также реализуются мероприятия по оптимизации участков «Константиновка» и «Ножовский». Рассматриваются варианты сдачи их в аренду.

Следует отметить еще один IT-проект, который позволит осуществлять совместное с нефтяниками планирование и контроль работы АТС. В течение года специалисты «ЛУКОЙЛ-Пермь», «Чернушинского УТТ» и Информационно-технологического центра ЗАО «Спецнефтетранс» на площадке ЦДНГ-6 совершенствовали информационную систему заказчика «Транспортное обеспечение».

ИС была доработана, проведено ее тестирование на наших автомобилях. Был разработан регламент по взаимодействию персонала ЦДНГ, ЦИТС «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «Чернушинского УТТ» при реализации системы. Произведена частичная настройка автоматической выгрузки/загрузки данных в части заявок на АТС между «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «Чернушинским УТТ».

Рассчитываем, что в новом году эта работа будет продолжена.

Снижаем затраты



■ **Е. Е. АРЖАННИКОВ,**
директор ООО «Когалымское
УТТ»:

— Важнейшим проектом по повышению экономической эффективности предприятия в 2019 г. стал проект по автоматизированному закрытию путевых листов (более подробно — в сентябрьском номере издания — ред.). 7 ноября на совещании, проведенном на базе нашего УТТ, мы поделились с коллегами своими наработками, а представители обществ группы «Спецнефтетранс» получили возможность оценить эффективность проекта.

Если коротко, то проект дал возможность контролировать затраты на ТСМ. Сейчас идет накопление статистических данных, что позволит иметь базу данных по расходу топлива на работу АТС и оборудования при разных режимах. Мы сможем точнее видеть себестоимость услуги, планировать расходы, оптимизировать работу

АТС, повысить конкурентоспособность общества.

Также обществом был произведен большой объем строительных работ на двух объектах. Диспетчерская с КПП (ул. Центральная, д. 3) реконструирована в пункт временного размещения вахтового персонала, способный принять до 65 человек. Для уменьшения теплопотерь выполнен ремонт кровли, заменены окна, утеплен фасад. Внутри произведена перепланировка, обеспечивающая нормативную площадь на одного проживающего; предусмотрены помещения для приема пищи, душевые, санузлы. Полностью заменены сети. Смонтирована система автоматического регулирования теплоносителя с прибором учета. Это дает возможность поддерживать в здании комфортную температуру в зависимости от наружной



В пункте временного размещения вахтового персонала с комфортом смогут разместиться до 65 человек.

температуры без участия человека. Смонтированы системы: подготовки и очистки воды с применением фильтрующих систем и УФ-ламп, вентиляции, дымоудаления и противопожарная сигнализация.

В сентябре, к началу зимнего периода эксплуатации, была запущена теплая стоянка № 2 (ул. Ноябрьская, д. 9), в которой размещается 48 автобусов «Нефаз» и «КАВЗ». На объекте произведен ремонт стен, фасада, пола, восстановлены системы теплоснабжения, заменены магистральные сети теплоснабжения и ворота. Смонтированы теплосчетчик и охранно-пожарная сигнализация. Частично заменены старые деревянные окна на металлопластиковые. Устроен новый въезд с установкой ворот, шлагбаума и вагон-дома для медперсонала, диспетчера, контролера по выпуску АТС и охраны.

Непростой проект



■ **В. А. НЕКРАШЕВИЧ,**
директор ООО «Лангепасское УТТ»:

— Подводя итоги первого года работы в условиях вывода ТО и ремонта на внешний сервис (об этом проекте наше издание рассказывало в номере за май — ред.), следует назвать их удовлетворительными. КТГ парка за 10 месяцев сложился на уровне 0,88, за аналогичный период 2018 г. — 0,89. Совместно с подрядчиком — ООО «Техпомощь» выделены следующие проблемы.

По I кварталу снижение стоимости нормо-часа по различным группам техники к аналогичному периоду 2018 г. составило 2-7%. Расходы на ТО и ТР на рубль дохода снизились на 1,2%.

Однако за 10 месяцев затраты на ТО и ремонт оказались выше, чем мы полагали. Фактические они составили 76,9 млн рублей (106% к плану). Для сравнения: за 10 месяцев 2018 г. — 68,3 млн рублей (102%). При этом, в ремонте ежедневно простаивало в среднем 43 единицы АТС (план 45).

На старте проекта преимуще-

ством ООО «Техпомощь» была его основная деятельность, как поставщика запчастей. Благодаря прямым поставкам от заводов-изготовителей среднее время ожидания сократилось до 3-7 дней.

Но со второго полугодия стоимость деталей повысилась, увеличился объем поставок «с колес» — закуп у поставщиков в г. Сургут и Нижневартовск. Выборочный анализ затрат на запчасти показал рост в среднем на 7%, а по некоторым позициям до 10-13%. Рост цен на рынке подтвержден и письмами, направленными производителями в адрес «Техпомощи».

В связи с дефицитом специалистов по верхнему оборудованию и при проведении срочных работ, к ремонту привлекались машинисты спецтехники — УДС, ДТ-30 «Витязь», самоходных компрессоров СД-9 и СД10/101. За 10 месяцев в ремонт временно было переведено 78 человек, что составило 199 дней. За аналогичный период 2018 г. — 109 человек (412 дней).

Эти и другие вопросы, возникавшие в течении года, нашли отражение и в договоре на 2020 г. В частности, проведена работа по пересмотру норм времени на ремонт и обслуживание АТС, Регламента взаимоотношений между ООО «Лангепасское УТТ» и ООО «Техпомощь» по ТО и ремонту подвижного состава.

Боролись за объемы



■ **А. А. ЖИРНОКЛЕЕВ,**
директор ОАО «ЛК-Транс-Авто»:

— В связи со снижением производственной программы по перевозке СНП, в 2019 г. предприятие активно пыталось заместить выпавшие объемы.

С февраля до 10 человек и 7 единиц АТС работали на вывозе НСЖ по договору субподряда с ЗАО «Нижневожское УТТ». Перевозка осуществлялась по маршруту ДНС Алексеевское — ЦППН г. Котово, протяженностью более 400 км. Среди лучших — **М. В. Жердицкий** и **Е. А. Асеев**, которые имеют большой опыт в перевозках опасных грузов.

Привлечение коллег, а не внешнего субподрядчика, с одной стороны, дает финансовый результат и дочерним обществам, и компании «Спецнефтетранс» в целом. С другой, исключает превращение сторонних подрядчиков в конкурентов.

Продолжалось сотрудничество с ООО «Саратоворгсинтез». В прошлом году был обновлен парк АТС, обслуживающий это предприятие.

Летом 2019 г. «ЛК-Транс-Авто» победило в трехлетнем тендере на оказание комплексных услуг по перевозке пассажиров, грузов и услуг спецтехники для структурных подразделений «Саратоворгсинтез». Объем производственной программы — 128,6 тыс. маш.-ч.

Продолжалась работа с ООО «Праксайр-Волгоград» по перевозке криогенных газов. С этой целью еще в октябре прошлого года было приобретено пять тягачей «Mercedes-Benz Actros 1841LS».

В 2019 г. предприятие победило в трехлетнем тендере «ЛУКОЙЛ-Югнефтепродукт» по доставке СУГ на многотопливные АЗС Волгоградской области.

В уходящем году были сделаны шаги по развитию сотрудничества с региональным сбытовым подразделением ПАО «Роснефть» — ООО «РН-Волгоград». Велась доставка топлива с Саратовского НПЗ для сети АЗС компании в г. Волгограде. А в феврале был заключен договор на проведение ТО и ремонта грузовых АТС. Проведенное заказчиком сравнение стоимости услуг претендентов показало, что по всем трем анализируемым показателям: нормо-часа, работ на проведение ремонта, запчастей, у нашего предприятия стоимость является наименьшей. Это еще раз подтвердило, что не обязательно качественный ремонт должен быть дорогим.

Выходим на рынок



■ **С. А. ВАСИЛЬЕВ,**
директор ООО «Пермское
ремонтное предприятие»:

— В этом году мы активизировали поиск внешних заказчиков. В мае был принят третий мастер, в обязанности которого входит контакт с новыми клиентами, развитие текущих договоров, первичный контроль выполнения работ, приемка/выдача автомобилей внешним клиентам. Также он отслеживает конкурсы в Интернет.

Во втором квартале были подписаны договоры по ремонту и обслуживанию ООО «Сельта» (АТП розничной сети «Магнит»), а также с перевозчиком СНП ООО «НефтепродуктСервис». Был выигран госконтракт по ремонту двигателя «Камаз» для ГУФСИН России.

В четвертом квартале нам удалось увеличить обороты по трем наиболее перспективным клиентам — ООО «Итеко Россия»,

АО «Уралхим», ООО «Нефтепродуктсервис». Рассчитываем, что по году доля внешних клиентов в производственной программе составит 6,7%.

Мы понимаем, что для привлечения клиентов необходимо повысить уровень «ПРП». Проведены переговоры с «Volgabas» (в 2019 г. мэрией Перми приобретено 85 новых дизельных и газомоторных автобусов данного производителя) с целью получения статуса официального дилера. Представители завода уже посетили «ПРП» с инспекционным контролем. Готовимся к конкурсу, который состоится в мае.

С аналогичной целью на предприятии побывала делегация «Меркатора» (производитель коммунальной техники). Ведем переговоры с поставщиком запчастей «Итеко Ресурс» о представительстве в Пермском крае.



Команда «ПРП» перед стартом в экстремальном забеге «Стальной характер-2019».

Это позволит нам претендовать на статус официального дилера ПАО «Камаз» по программе 2S запасные части (продажа запчастей и сервис). Также рассчитываем получить статус представителя по прицепной технике из ТОП-10 по продажам в России.

Одно из основных достижений года — понимание работниками того, что помимо результата по КТГ парка, который надо выдавать основному заказчику — «ПТП», следует наращивать объем услуг внешним заказчикам. Поэтому, многие сотрудники готовы к такой работе, с интересом изучают и осваивают ремонт новых образцов ТС. Для большей эффективности, нам потребуются скорректировать систему мотивации персонала, поскольку привязка премии к выполнению КТГ не предполагает ориентацию на внешнего клиента.

Благодаря увеличению прибыльности за счет внешних клиентов, планируем, проводить конкурсы профмастерства.