

**Подвели итоги-2021**

стр. 2

**Импортозамещение: проекты КИС и АЗПЛ**

стр. 6

**Десятая пройдет в Санкт-Петербурге**

стр. 8

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В ООО «Автомашсервис» продолжается работа по привлечению новых сторонних заказчиков.

За первое полугодие их доля в общем объеме оказанных предприятием авторемонтных услуг в нормо-часах составила 26%, (при 20% в 2021 г.), по доходам – 32% (в прошлом году – 24%). Рост произошел за счет обращения транзитных авто. Также начинает поступать в ремонт транспорт, задействованный на строительстве участка автодороги Дюрьяли-Ачит новой скоростной федеральной трассы М12, которая пройдет недалеко от Чернушки.

■ В июне парк «Когалымского УТТ» пополнили три автобуса «HIGER KLQ6119TQ» и один – «HIGER KLQ 6928Q».

Впервые данная марка масово была приобретена предприятием в конце 2020 г. для вахтовых перевозок работников «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» и на протяжении этого времени хорошо зарекомендовала себя.

Также в рамках инвестпрограммы идет модернизация здания пункта временного размещения вахтового персонала на Повховском месторождении. С мая по июнь произведены работы по утеплению стен с покрытием ветро- и влагозащиты, установлены межкомнатные перегородки, демонтажу старой кафельной плитки и дверных проемов. После сдачи объекта в сентябре вахтовики будут проживать в комфортных условиях даже вдали от дома.

■ «Чернушинское УТТ» наращивает объемы работ на севере Пермского края. С 1 июля предприятие начало вывоз нефтисодержащей жидкости с Касибского месторождения, разработку которого ведет компания «УралОйл». Ежедневно тремя единицами техники перевозится 90 кубов НСЖ.

– Объемы вывоза НСЖ на другом месторождении, разрабатываемом нефтяной компанией, – Майкорском, в течение года вырос с 70 до 250 м<sup>3</sup> в сутки. На этой работе УТТ сегодня задействует 10 автосцепок, – пояснил А.Л. Симанов, директор ООО «Чернушинское УТТ». – С сентября до конца года «УралОйл» планирует наращивать объемы добычи, введя в оборот еще шесть скважин. В связи с этим каждый месяц объемы вывоза будут расти примерно на 20 кубов в сутки. К январю, согласно плану заказчика, с Майкора мы будем вывозить 13 машинами порядка 325 м<sup>3</sup>. Эти объемы будут практически неизменны до ввода в эксплуатацию новых скважин осенью 2023 г.

В практическую плоскость в «Чернушинском УТТ» перешла подготовка к крупному проекту оказанию с 1 января транспортных услуг технологическим транспортом и спецтехникой на объектах ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» ЦИТС «Оса» и ЦИТС «Полазна». Благодаря этому производственная программа УТТ на 2023 г. вырастет на 300 тыс. маш.-ч., что на 20% выше результатов прошлого года.

Под эти объемы заказчик уже согласовал приобретение 144 АТС, и сегодня запущен процесс приобретения техники. Также на предприятии начата работа по подбору персонала – для обслуживания новой техники потребуются принять 177 водителей и машинистов.

# В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

## Таймыр расширяет горизонты

**Л**етом, когда асфальт плавится под ногами, идея, хорошо бы оказаться там, где попроще, – совсем не оригинальна. Ну хотя бы снова в весеннем Норильске.

...К вечеру 25 апреля весна в Москве уверенно брала свое – листья на тополях уже с детскую ладошку. Четыре часовых пояса на северо-восток и в иллюминаторе – лаконично-белое безмолвие Алыкеля.

«Ветер северный, умеренный до сильного» качнул пару раз заходящий на посадку борт, словно проверяя серьезность намерений. Просясь, командир через динамики поделился погодой за бортом: минус 19. Для Норильска, что на 300 км выше границы Полярного круга, это типичный апрель.

### ■ Асфальтовая болезнь

От аэропорта до Норильска километров сорок. По всему видно, что шоссе эту зиму пережило не очень хорошо: местами асфальт сошел вместе со снегом, местами его жестоко «пучит» и крошит до больших проплешин.

Прошлым летом на этой трассе было отремонтировано более семи километров, но некачественный битум и повышенная кислотность щебня все испортили. Это еще ничего, как сообщи-



➤ «ДТК Ямал» ведет строительство руслоотвода на Черногорском месторождении платиноидов в Норильске

ла местная пресса, на улице Талнахской, где асфальт был заменен на участке в 1,3 км, почти 90% свежего дорожного покрытия смыло дождем в первые же дни после ремонта.

О том, что мэрия отказалась принимать такую работу и начала поиск альтернативного подрядчика, в октябре минувшего года ТАСС сообщил глава Норильска Дмитрий Карасев: «Проведены переговоры с одной из крупных дорожно-строительных организаций, которая предварительно подтверждает, что перебазиру-

ет асфальтобетонный завод на территорию города». Эта организация – ООО «ДТК Ямал», дочернее общество компании «Спецнефтетранс».

В течение зимы сторонами был определен участок под АБЗ с газом и электричеством, решены вопросы по обеспечению стройматериалами и доставке оборудования. В июне модульный асфальтобетонный завод DMAP-US-2000 прибыл в порт Дудинки. АБЗ корейского производства мощностью до 160 тонн в час способен производить самые со-

временные виды асфальтобетона, включая ЦМА. Как раз то, что надо для высоких широт.

Доставить рекой и смонтировать асфальтобетонную установку высотой с пятиэтажный дом, плюс две маслогрейные станции, битумоплавильная установка, весовая для самосвалов, здание АБК – дело не самое быстрое, а норильское лето короткое. Поэтому первую продукцию завод выдаст в июне будущего года.

➤➤➤ Продолжение на стр. 4-5

МАШИНОСТРОЕНИЕ

## «Капри»: обратный отсчет

В рамках соглашения с правительством Ленинградской области компания «Спецнефтетранс» построила в регионе новый машиностроительный завод. До его запуска остаются считанные дни

**Г**оворят, что один переезд равен двум пожарам. А если, как в АО «Капри», где почти одновременно случилось сразу два переезда?

В начале июня производственные мощности завода прицепной техники переехали из пос.Павлово, где размещались более 20 лет, на новую площадку. Новый адрес завода недалеко, здесь же, в Ленинградской области, – г. Никольское, Ульяновское шоссе, д.7к. Кроме того, сюда же был переведен и офис, ранее располагавший-

ся в С.-Петербурге. Поблизе к производству. В городе на проспекте Обуховской обороны у метро «Пролетарская» для удобства заказчиков, приезжающих на завод со всей страны, остался доп.офис, где два специалиста отдела сбыта занимаются оформлением документов.

Незадолго до массового переезда машиностроителей мы побывали на новой площадке завода «Капри», чтобы увидеть и запечатлеть для истории, как идет монтаж технологического оборудования.

➤➤➤ Продолжение на стр. 3



➤➤➤ Площадь корпуса нового завода «Капри» составляет около 8 тыс. м<sup>2</sup>

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Летний сезон содержания автомобильных дорог «Нефтедорстрой» начал своевременно и с премьеры.

Предприятие вывело на улицы Урая и обслуживаемые дороги новую установку для ямочного ремонта «PATCHER HYDROG PA 5000» на шасси «КамАЗ-6520». И уже через полчаса после проведения работ участок дороги полностью пригоден для эксплуатации. Весь комплекс работ производится с помощью одного ремонтера, которым управляет один оператор. Помимо экономии времени, установка, которая заменяет целое ремонтное звено в составе автогудронатора, катка, самосвала и двух дорожных рабочих, позволяет предприятию получить значительную финансовую выгоду.

■ Лидер среди авторемонтных обществ компании по работе с внешними заказчиками – «Пермское ремонтное предприятие» – не поживает на лаврах.

Предприятие намерено пригласить статус официального представителя ПАО «КамАЗ» в краевом центре. Идет подготовка соответствующего пакета документов. Также ведется работа с ООО «Эра-Глонас» по монтажу датчиков расхода газа (метан) на автобусы городских маршрутов Перми.

■ На семи крупных объектах «ЛУКОЙЛ-Коми» ведет одновременно работы Усинское обособленное подразделение «ДТК Ямал».

Из них в июле предстоит сдать три объекта, работы на которых были начаты во II квартале, – автодорогу и площадку куста скважины №1 на Береговом месторождении, дорогу кустовой площадки № 8 на Лачельском участке и завершить обустройство горизонтального отвала горных пород на участке «Северный» НШ-1 НШПП «Яреганефть». Общий объем отсыпки составляет около 120 тыс. м<sup>3</sup>, задействованы 50 работников и 22 единицы техники.

В августе-октябре должны быть завершены и другие объекты – автодороги до куста №3 Прохоровского и куста №9 Восточно-Ламбейшорского месторождений, кустовая площадка скважины № 20088 Усинского месторождения. Общий объем отсыпки – 216 тыс. м<sup>3</sup>. Работы производятся силами 74 работников с привлечением 37 единиц техники. На летней заготовке 500 тыс. м<sup>3</sup> грунта в карьере Лайское-8 Командишорского месторождения задействованы 14 человек и 7 единиц техники.

Также в этом году подразделение «ДТК Ямал» предстоит выполнить ремонт 5,5 км асфальтобетонных покрытий на трех объектах ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» и отсыпать 409 тыс. м<sup>3</sup> грунта на 22 объектах.

■ ООО «Ремспецтранс-2» во II квартале расширило список заказчиков.

Договоры на ТО и ремонту АТС заключены с компаниями «Бурсервис» (ранее Halliburton) и «Гипровосток», с «ЛУКОЙЛ-Коми» – на ремонт пожарной техники, с «Буровой компанией «Евразия» – на ремонт ДВС. Это составит около 5,5% годовой производственной программы усинского предприятия. На рассмотрении находится вопрос по заключению договора с «Сибирской сервисной компанией».

## ПРОИЗВОДСТВО

## Итоги подведены. Цели намечены

Каковы результаты работы компании «Спецнефтетранс» в минувшем году?

**27** мая в Москве на ежегодном совещании руководителей обществ АО «Спецнефтетранс» были подведены итоги работы за 2021 г.

Развитие компании в 2021 г. шло в условиях экономического кризиса, вызванного пандемией и локдауном. Отложенный спрос привел к значительному росту стоимости транспортных средств, запчастей, топлива. Несмотря на эти сложности, поставленные цели были достигнуты.

## ■ В разрезе направлений

Производственная программа по машино-часам была выполнена на 105% к плану (на 109% – к предыдущему году) и составила более 16 млн машино-часов. Среди автотранспортных обществ, показавших наилучшую динамику, на совещании было отмечено ООО «Усинское ТТУ», которое из года в год наращивает объемы производства на объектах нефтедобычи ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». ООО «Чернушинское УТТ» показало рост к 2020 г. на уровне 27%.

По дорожно-строительной деятельности целевые показатели были достигнуты как в физических величинах, так и по доходам – 107% к плану. Объем капитального строительства составил 5,4 млн м<sup>3</sup>. Было отремонтировано 110 км автодорог, выпущена 81 тыс. т асфальтобетона – 131% к плану. На содержании пяти дорожных обществ компании находилось 11,5 тыс. км автодорог. В зимний период было построено и находилось на содержании 1,8 тыс. км автозимников. Основным драйвером роста в дорожном сегменте выступил «Норильский проект», реализуемый силами ООО «ДТК Ямал».

Объем производственной программы авторемонтных обществ составил 196 тыс. нормо-часов – 90% к плану, что сопоставимо с динамикой по заказчикам и связано со снижением «возраста» парка, повышением контроля над АТС в период эксплуатации. Директор «Пермского ремонтного предприятия» С.А. Васильев поделился с коллегами передовым опытом по привлечению внешних заказчиков. За пять лет работы ООО «ПРП» их доля выросла с нуля до 32%.

– По сути, ремонтники демпфируют факторы, влияющие на экономику основных обществ, – отметил А.А. Самсонов, заместитель генерального директора по производству, – и я прошу руководителей дочерних обществ не забывать, что часть положительных результатов ваших предприятий сформирована, в том числе, и за счет вклада авторемонтных обществ.

АО «Капри» на совещании было уделено особое внимание. Завод не только вернулся к допандемийным показателям по производству и продажам сцепной автотехники, но и готовится запустить в строй новое современное производство. На



➤ Строительство дороги ведут работники ООО «Нефтедорстрой»

новой площадке в г. Никольское (Ленинградская область) сегодня завершается отладка технологии и производственного ритма.

## ■ Соглашение как фундамент

Большую роль в развитии играет стратегическое Соглашение о сотрудничестве, подписанное между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс» в октябре 2020 г. В рамках этого документа производственная программа по нефтяникам в минувшем году выросла более чем на 1 млн машино-часов.

Еще одним шагом по укреплению взаимоотношений стало Соглашение о сотрудничестве в сфере дорожного строительства, подписанное в декабре. Оно определило фронт работ по Республике Коми и Ненецкому АО на 2022–2023 гг. Только в текущем году нашим дорожникам предстоит отсыпать на Русском Севере 64 буровые площадки и построить 134 км внутрипроектных дорог.

## ■ Норильский вектор

На протяжении всего минувшего года также продолжалась работа по наращиванию портфеля заказов в новом регионе деятельности – Норильском промышленном районе. Вместе с новыми объемами на объектах ПАО «ГМК Норильский никель» велось наращивание штата работников и парка техники, шло освоение компетенций в новом для дорожников сегменте горно-капитальных работ. В июле 2021 г. «ДТК Ямал» приступила к комплексному строительству и обустройству наземной инфраструктуры добычного карьера на руднике «Заполярный».

В начале этого года был заключен договор с новым заказчиком – ООО «Черногорская горнорудная компания» (входит в группу «Русская платина») на проведение

комплекса строительных работ на месторождении медно-никелевых руд и платиноидов.

## ■ Инвестиции – в развитие

В 2021 г. компанией в рамках инвестиционной программы было приобретено 506 АТС. Таким образом, парк АО «Спецнефтетранс» на начало года составил 5 531 единицу техники.

– Лидерами стали «Чернушинское УТТ» и «ДТК Ямал», которыми было приобретено 188 и 92 единицы техники соответственно, – отметил начальник управления экономики и финансов компании А.М. Смоляев.

Масштабные закупки техники связаны с реализацией стратегических для группы «Спецнефтетранс» проектов. Чернушане с 1 января вышли на обслуживание пассажирским и оперативным транспортном ЦИТС «Оса» и «Полазна» своего основного заказчика – ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». «Ямальцы» продолжали укреплять позиции в Норильском регионе.

На совещании был отмечено, что обновление парка позволяет компании не только снижать средний возраст техники, повышать качество услуг и оставаться конкурентной на традиционном рынке, но и отражает стремление АО «Спецнефтетранс» к развитию на новых рынках, взаимодействию с новыми заказчиками и в новых видах деятельности.

При этом, было подчеркнуто, что новая техника требует эффективного управления. Это касается активного применения лизинговых схем, участия в государственных программах поддержки отечественных автопроизводителей.

Особая роль в условиях экономической нестабильности и роста цен отводится формированию корректных базовых тарифов, которые, учитывая инструменты, заложенные в Соглашении о со-

трудничестве с компанией «ЛУКОЙЛ», позволят поддерживать нормативный возраст парка, конкурентный уровень оплаты труда работников, обеспечивать иные потребности обществ, необходимые для оказания качественных и рентабельных автоуслуг.

## ■ Внимание: топливо

В течение 2021 г. в компании продолжалась целенаправленная работа по снижению уровня расхода топлива. Внедрение программного комплекса по автоматизированному закрытию путевых листов уже дает значительный экономический эффект. Например, в «Чернушинском УТТ» в течение пяти лет удельный расход топлива снижен на 28%, в «Когалымском УТТ» за три года – на 15%. В 2021 г. в проект вошли «Покачевское УТТ» и «ДТК Ямал». В текущем году реализация проекта по автоматизированному закрытию путевых листов будет продолжена в «Урайском УТТ».

В целом по компании благодаря комплексу шагов по экономии топлива удельный расход ТСМ за последние пять лет снизился на 20%.

В ходе совещания также были заслушаны доклады руководителей ряда дочерних обществ, а также рассмотрены вопросы, направленные на повышение экономической эффективности деятельности компании.

Важным направлением работы в текущем году станет обновление после пандемии общественно-значимой производственной деятельности. С этой целью осенью в Чернушке и в Когалыме пройдут региональные спартакиады среди работников дочерних обществ группы компаний «Спецнефтетранс», а на площадке нового завода «Капри» состоится X научно-практическая конференция АО «Спецнефтетранс».

# «Капри»: обратный отсчет



Идёт наладка листогиба «Davi MCA»



Покрасочные камеры уже используются в режиме отладочной эксплуатации



Идет настройка роботизированного сварочного комплекса.

Начало на стр. 1

Три года назад, когда в рамках Российского инвестиционного форума в Сочи губернатор Ленинградской области **Александр Дрозденко** и тогдашний директор «Капри» **Алексей Самсонов** подписали соглашение о строительстве нового завода, здесь было голое место. А сегодня здесь высятся производственный корпус на 8 тыс. м<sup>2</sup>. По всему видно, что сегодня на заводе уже начат обратный отсчет.

В кабинетах офисных работников ждут мебель и оборудование. В цехе распакованные станки матово отсвечивают новенькой краской. Некоторые из них еще под защитной пленкой, другие уже на отладке.

Новый цех от павловского отличается, как небо и земля. Производство переехало в светлое, просторное помещение размером с пару футбольных полей. Через зенитные фонари на крыше мягко струятся потоки дневного света. Весь технологический процесс теперь собран под одной крышей. По сути, это конвейерная сборка с высокой степенью автоматизации и роботизации на всех этапах производства — от заготовительного участка до тарировки емкостей и выхода готовой продукции.

Рядом — внушительная стопка упаковочного картона, демонтированной обрешетки и паллет из-под оборудования, превратившихся вдруг в «дрова», ждёт, когда грузчики и самосвал из дальнего конца цеха доберутся и до нее, чтобы отправить на свалку истории. В зоне покрасочных камер оживленнее всего — там уже идут испытания. Это, если хотите, общая картина производства.

Совершенно очевидно, что разобраться в деталях происходящего, понять этот внутренний ритм нового производства лучше всех поможет главный технолог АО «Капри» **Андрей Киселев**.

На входе первой линии, перед складом листовых материалов, идет монтаж оптоволоконный лазерного станка с толщиной резки металла до 25 мм. Это — основа заготовительного участка. Он способен с ювелирной точностью раскроить лист, как будет угодно оператору, — фигурно, прямо или криволинейно, — достаточно задать необходимую программу. Ему по зубам нержавейка, оцинковка, алюминиевые или титановые сплавы.

После лазера заготовка обечай-

ки поступает на четырехвалковый листогиб «Davi MCA», который уже осваивает оператор завода.

— Машина предназначена для вальцовки металла толщиной до 20 мм и шириной до 3000 мм за один проход, — поясняет Киселев. — Лист заправляется горизонтально по моторизованному подающему столу. Подгибка обоих краев производится в автоматическом режиме.

Здесь полностью автоматизирован весь производственный процесс. Система измерения радиуса автоматически передает данные в ЧПУ. Оператор участвует только в моменте погрузки и разгрузки листа.

Другие, более мелкие заготовки для будущих автоцистерн, после раскроя попадают прямоком на красно-белый гидравлический листогиб «ProTech AssigaPro», который своими формами напоминает портал в будущее. Пока закрытый. Пресс, способный усилием в 40 т плющить практически все, что угодно, обеспечивает точность гибки детали в трех измерениях до одной сотой миллиметра. А благодаря системе быстрой перенастройки станок идеально подходит для изготовления широкой линейки заготовок в течение одной смены. Кажется непостижимым, но он способен автоматически учитывать упругость материала и, действительно, является тем оборудованием, которое определяет завтрашний день «Капри».

Неудивительно, что благодаря такому оборудованию, как это, производственные мощности нового завода вырастут втрое, — до 500 единиц АТС в год.

В финале первой линии двое монтажников ведут установку защитного ограждения вокруг сварочного робота, на котором будут изготавливаться корпуса цистерн. Здесь же, с помощью сварочного манипулятора на специальном стенде будет происходить сборка обечайки с днищем емкости. Комплекс обеспечит стабильную геометрию сварочного шва, качество и эстетический вид будущего изделия.

— Сегодня заказчики, и не только те, кто работает в сегменте «премиум», на внешний вид продукции обращают повышенное внимание, — рассказывает Андрей Валерьевич. — Помимо качества сварки, новая роботизированная линия позволит кардинально улучшить условия труда.

Специалисты, которые будут обслуживать новый комплекс, это уже не сварщики в традиционном представлении, а операторы автоматических линий, которые будут иметь возможность программно-аппаратного контроля над процессом сварки.

Еще двое монтажников из подрядной организации в соседнем пролете ведут уже пуско-наладку и программирование роботизированного сварочного комплекса «Yaskawa», который будет участвовать в сварке всей цистерны после окончания сборки.

Рука манипулятора, управляемая искусственным интеллектом, пока не очень уверенно подносит электрод к стальной заготовке на рабочем столе. Искры сыплются так, что приходится зажмуриваться. Точность точечной сварки «терминатора» пока не устраивает наладчика с пультом. Но уже совсем скоро обученный человеком робот обеспечит идеальную сварку, точное перемещение и обработку изделий во времени и пространстве.

— На этой сварочной колонне после сборки обечайки, — рассказывает главный технолог завода, — будет производиться замыкающая сварка по перегородке, по усилителям, по жесткостям. После этого полностью вываренная запчасть в виде полуфабриката будет перемещаться на самоходной тележке с электроприводом дальше по логистической цепочке сборки.

Участок подготовки к окраске и окраске изделий. Четыре огромные камеры занимают большую часть третьего пролета. Две из них — для подготовки к покраске, в двух других происходит окрашивание. Внешне камеры, как две пары близнецов. Зачем столько?

— Технологии подготовки к покраске алюминиевых и стальных изделий разнятся, — говорит А. Киселев. — Для стальных мы используем дробеструй, — в камере струйно-абразивного типа в это время раздается раскатистая барабанная дробь минут на семь. — А для алюминиевых деталей применяется химическая мойка.

После подготовки детали на подкатной тележке на рельсовом ходу перемещаются в покрасочную камеру. Рама и бочка теперь будут краситься по отдельности, что обеспечит более высокое качество и долговечность покрытия. Сам процесс подготовки, окраски

и сушки благодаря новым технологиям и материалам по времени сократится вчетверо.

По выходе из покраски производится установка бочки на раму, финишная сборка и полное укомплектование построенного транспортного средства для тарировки емкости и передачи заказчику.

Последними сведениями о подготовке к запуску нового завода с читателями поделился директор АО «Капри» **Андрей Жигало**:

— В настоящее время окончен монтаж и запущено в режиме отладочной эксплуатации оборудование участка заготовки и окрасочное оборудование. По новой технологии с применением системы автоматического смешения компании «Грасо» произведена окраска первых трех полуприцепов-цистерн для компании «Питер Норд Транс».

Качество окраски выше, в том числе по причине использования новых материалов. Например, рамы окрашены грунт-эмалью в отличие от ранее выполняемых работ. Сейчас продолжается подбор оптимальной толщины лакокрасочных слоев, обучаем маляров. Одним словом, идет установочная работа, которая займет два-три месяца.

В ближайшее время начнется отладка роботизированных комплексов сварки и тестовая сварка узлов шкворневой рамы.

— Андрей Владимирович, новое оборудование требует соответствующей подготовки и навыков от работников...

— Персонал, занятый на заготовительном участке, обслуживании комплекса раскроя, листогибного пресса, уже прошел обучение. Сейчас в процессе работы, можно сказать, без отрыва от производства, идет обучение

работников на лакокрасочном участке. В ближайшее время будет проводиться запуск, настройка и обучение персонала на автоматизированных комплексах сварки.

В связи с изменением логистики и сроков поставок импортного оборудования, с чем завод столкнулся в текущем году, были смещены и сроки изготовления оснастки для сварочных роботов и оборудования для участка автоматизированной сварки обечайки и перегородок.

— Оснастка представляет собой, — поясняет директор завода, — специальный сборочный стенд с бандажными кольцами для сборки обечайки и установкой получившегося корпуса на сварочный робот, является высокооточной, требует специального оборудования для изготовления.

При этом производственную программу заводу никто не отменял. В настоящий момент, чтобы не останавливать текущие заказы, производство запущено с использованием стапеля и пока еще привычной ручной сварки колбы цистерны.

Согласно уточненному графику поставки, оставшееся оснащение будет изготовлено и доставлено на завод до конца августа. Переход на полный цикл производства по новой технологии ожидаем с сентября.

— Новая площадка завода станет не только точкой применения новых технологий, — говорит в заключении Андрей Жигало, — но и местом освоения новой продукции. Это напрямую связано с открывающимися возможностями — с качеством сварки, окраски и оснасткой производства. Это будет современное производство.

**Олег ОПУТИН**

## КОММЕНТАРИЙ

### Завод увеличит мощности

**А.А. САМСОНОВ: заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству:**

— После спада спроса на продукцию «Капри» в 2020 г., вызванного пандемией, в минувшем году завод вернулся на показатели по продажам на уровне 2019 г., показав при этом рост выручки. Преобладали в основном сложные по спецификации и конструкции заказы, из которых такие крупные перевозчики нефтепродуктов, как «Газпромнефть» — 21 единица, «WPT» — 16, «ТД «Нефтьмагистраль» — 5, «Киришиавтосервис» — 6, «Shell» — 2.

Сегодня запускается производство на новой площадке, предприятие загружено заказами как минимум на несколько месяцев вперед, поэтому компания ожидает скорейшей отладки технологии, производственного ритма и увеличения выпуска продукции до проектных значений, — 40 АТС в месяц.

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

# Таймыр расширяет горизонты

Начало на стр. 1

К сотрудничеству с мэрией Норильска в «ДТК Ямал» относятся, как к серьезному, отдельному от промстроя направлению работы. Этой зимой предприятие отработало на содержании подъездных путей к городскому административно-деловому центру на ул. Нансена, 69. Это, конечно, не автозастанки на Ямале, но ключевой объект в инфраструктуре Норильска. Здесь и автовокзал с перронами, и банки, и полиция, и почта. Объем небольшой, но дело в перспективах, которые можно будет открыть этим «ключом».

В конце прошлого года правительством был утвержден комплексный план развития Норильска до 2035 г. Город ждет реновация и масштабное строительство жилья и соцобъектов, капремонт коммунальной и инженерной инфраструктуры, благоустройство. Инвестиции в будущую арктическую столицу измеряются сотнями миллиардов.

Кто-то скажет: далекие перспективы, вилами по воде писано... Но когда в сентябре 2020-го «Спецнефтетранс» зашел в Норильск на строительство дорог на Мокулаевском месторождении известняка, никто и предположить не мог, какой будет фронт работ через полтора года.

## «Жизни даль деля на вахты»

База «ДТК Ямал» разместилась на площадке в районе завода ЖБИ, давшего, по сути, жизнь современному Норильску и производственным мощностям. С сентября, когда начался монтаж первого общежития, здесь многое изменилось. Сейчас это уже целый городок из быстровозводимых модульных зданий в фирменной красно-белой расцветке «СНТ», которые хорошо просматриваются по дороге из аэропорта. Три общежития со всеми удобствами на 350 мест, административно-бытовой корпус со строительной лабораторией, медпункт, столовая, на въезде — модуль КПП. В ангарах разместились цех металлоконструк-



Совещание на «ногах». Директор «ДТК Ямал» Вячеслав Балаев (справа) и представитель «ГМК «Норникель» Василий Алексеев (в центре)

ций, авторемонтные мастерские и склад.

Еще около семи, а городок уже на ногах. Кто-то возвращается с ночной смены через столовую, заступающая вахта также следует через пищеблок. Большой светлый зал рассчитан на 100 человек, рукомойники, санузел — все удобства на площади под 200 квадратов. На раздаче — глаза разбегаются. Не раздача, а «шведский стол»! Каша рисовая на молоке, геркулес, омлет, сосиски, яичница, блинчики, сырники, манник... Похоже, что у поваров и кухонных рабочий день начинается еще раньше или они тоже трудятся в круглосуточном режиме... В меню, может, и нет лечебных диет Певзнера, но вахта в Норильске — это и не санаторий.

## На семи ветрах

«Давай на «Лебяжье», — задает маршрут Вячеслав Балаев, заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по региональному развитию — директор ООО «ДТК Ямал». По дороге на строящееся хвостохранилище он рассказывает о ходе работ на объектах, касается планов. С классиком русской поэзии директор согласен не во всем, — не всегда «большое видится на расстоянии». Видимо, поэтому уже почти неделю, как он не в московском офисе, а в Норильске.

Ограждающая дамба хвостохранилища №3 от холодного ветра не укрывает. Кажется, что на «Лебяжье» дует со всех сторон света. Прижимаемый встречным бореем к матушке-земле всеми четырьмя колесами погрузчик везет к подножью насыпи рулон гидромата. Дорожные рабочие принимают его и разворачивают по понуру в сторону якорной траншеи. Одна такая «сигара» закрывает двести квадратов и заменяет 25 тонн щебня. С небольшим нахлестом рядом разворачивается второй рулон трехслойного полимера, третий... Двое рабочих сваривают их кромки аппаратами горячего воздуха. За смену при благоприятной погоде они могут собрать в одно полотно около 6 тыс. м<sup>2</sup>. Эта нехитрая с виду операция обеспечит герметичность чаши будущего хвостохранилища на ближайшие полвека. Общая площадь противофильтрационного экрана, смонтированного «ямальцами» на дамбе, — более 300 тыс. м<sup>2</sup>.

Гидроматы — это, по сути, финальный аккорд, — 95% работ на «Лебяжье» уже выполнено. До этого на дамбе было произведено замещение слабых грунтов скальником. С рудника «Заполярье» было завезено и отсыпано 1,2 млн кубов базальта. По веру дамбы устроено щебеноч-



Укладка гидроматов на хвостохранилище «Лебяжье»

ное покрытие с силовым тросовым ограждением и сигнальными столбиками.

— К качеству работ «ДТК Ямал» замечаний нет, — говорит Василий Алексеев, руководитель проекта «Реконструкция Норильской обогатительной фабрики» Дирекции по реализации проектов ООО «Медвежий Ручей». — Коллеги нас немного шокировали взятым темпом. Был период, когда они ушли далеко вперед. Пришлось их даже немного притормозить.

Для информации: в феврале-марте прошлого года «ДТК Ямал» отсыпала на «Лебяжье» по 4,5-5 тыс. кубов в сутки.

Рабочая встреча «на ногах» на морозе по определению не может быть долгой. Сильный ветер и грохот работающей техники заставляют говорить громче обычного. При этом ответы на вопросы могут быть наглядно подтверждены.

Регулярные визиты на этот объект представителей «Норникеля» — показатель значимости «Лебяжки».

— Надо сказать, что заказчик делает все, чтобы оперативно решить любую проблему, — говорит В. Балаев. — Изначально мы рассчитывали сдать объект в начале нынешнего года.

Но сроки сместились вправо из-за отставания подрядчика, которому была поручена вторая половина дамбы. В минувшем году он не успел проложить до паводка 4-километровый руслоотводной канал для реки Купец. Чтобы нашу работу не смыло, пришлось часть насыпи разобрать. Соответственно сдвинулись и остальные сроки. Те же остатки по гидроматам ушли на весну, поскольку при температуре ниже -20 их укладывать нельзя.

Сегодня, если крупными мазками, то на «Лебяжье» остается засыпать прораны в дамбе, заматировать их и перерезать ленточку. Срок сдачи — сентябрь.

## «Заполярье» ждет

— В сентябре мы планируем, что «ДТК Ямал» продолжит работы по руднику «Заполярье», — делится планами Артем Черняков, заместитель генерально-

го директора ООО «Медвежий Ручей» по капитальному строительству на встрече в заводоуправлении. — Предприятие входит в пул подрядчиков, которым можно поручить самую трудную работу. Коллеги могут справиться с любой задачей, несмотря на климатические условия и другие сложности.

На «Заполярье» наши дорожники в июле прошлого года приступили к строительству сети дорог и проездов как для карьерных самосвалов, так и для технологического и оперативного транспорта, монтажу инженерных сетей, трубопроводов и насосного оборудования, линий освещения и электропередач. С этой целью на предприятии были созданы сварочно-монтажный, электромонтажный и буровой участки.

— Минувший год по «Заполярье» мы закрыли с опережением графика на 20-25%, — поясняет директор «ДТК Ямал». — В начале февраля, в связи с уточнением заказчиком местоположения объектов производственной инфраструктуры, работы были приостановлены. Сейчас ведется доработка рабочей документации. Возобновить строительство планируем после сдачи «Лебяжьего».

## Пыль на сапогах

Дорога жметя к горам. Вдоль нее редкими щетинками тянутся из заболоченной тундры голые стволы так и не выросших елей. Частокол из черных прутьев на фоне заснеженной Норильской гряды не выглядит оптимистично. Если даже это неприхотливое дерево не смогло выжить в условиях, в которые его занесла мать-природа, то что здесь делать человеку?! Ответ лежит у нас под ногами — запасы Черногорского месторождения оцениваются в 131 млн т медно-никелевых руд. Содержание палладия, платины, родия и золота в каждой из них — 3,19 грамма. Вроде бы немного, «пыль на сапогах», но достаточно, чтобы создать второго в России по величине производителя металлов платиновой группы. Номер один — «Норникель».

Такая игра стоит свеч!



Вахтовый городок «ДТК Ямал» в Норильске виден издалека

Продолжение на стр. 5



➤ Строительство фильтрующей насыпи на Черногорском месторождении

➤ Завершается разработка карьера для обогатительной фабрики ЧГРК

В начале года «Черногорская горнорудная компания» (входит в группу компаний «Русская платина») подписала с ВЭБ.РФ и ВТБ кредитный договор на 180 млрд рублей под строительство на месторождении горно-обогатительного комплекса. Мощность первой очереди — 7 млн т руды в год, ввод в эксплуатацию — в 2024 г.

Не успели высохнуть чернила под договором — процесс пошел. В марте «ДТК Ямал» вышла на стройплощадку ЧГРК. Среди основных объектов — котлованы для обогатительной фабрики и склада руды, подъездная и межплощадочные дороги, мост через реку Ергалах, площадка заправки горной техники, трубопроводы подотвальных вод, линии освещения и сеть гидросооружений. Объем земляных работ — 3,3 млн кубов.

Надо сказать, что никто нашим дорожникам это «яблочко» на тарелочке с золотой каемочкой не подносил. За него боролись несколько претендентов, в том числе «дочка» немецкой «Thyssen Schachtbau GmbH». В горном деле это имя с о-о-очень большой буквы! Ранее довелось наблюдать их работу на строительстве калийных рудников в Верхнекамье...

— Мы гордимся, что были выбраны для участия в освоении Черногорского месторождения, — подчеркнул Вячеслав Балаев, — и используем весь наш опыт работы в условиях Крайнего Севера и Норильского рудного района, чтобы решить поставленные заказчиком задачи качественно и в срок.

### ■ Успеть до паводка

Базу ДРСУ-3 на Черногорское месторождение еще издалека обозначает большой пневмоангар с символикой «Спецнефтетранса». Композицию дополняют бытовые вагончики, пяток «КамАЗов», загруженных рулонами гидроматов, буровой станок. Вся остальная техника — около сорока единиц — на объектах работ.

— На ЧГРК мы сейчас отрабатываем несколько площадок, — рассказывает Денис Новиков, начальник третьего участка. —

Котлован под склад крупнодробленой руды на обогатительной фабрике уже завершен, вывозим остатки скальника.

Главное сейчас — подготовка к паводку. Он в Норильске обычно в конце мая, но нынче весна ранняя. Видите, шапки вершин уже не белые, скалы видно. Надо успеть перенаправить талые воды от площадки ЧГРК. Поэтому основные силы брошены на водопропускные сооружения, русло от воды ручьев Шуман и Звонкий и фильтрующую насыпь.

Последняя, уже отсыпанная базальтом, практически на всем своем протяжении змеей изгибается по ущелью вдоль подножия горы Черная. На оставшейся неширокой перемычке экскаватор ювелирно распределяет сгруженную «КамАЗом» партию щебня. Катки, неспешно прокатываясь, уплотняют породу.

На руслоотводе ручья Харюсовый «клькуют» бульдозеры. Полстатонные «коматцу» хищно вонзают свои однозубые рыклители в промерзшую за миллионы лет каменную почву. Пробороненная и надвинутая отвалом порода — это уже легкая добыча для экскаваторов и прожорливых «совков», которые один за другим подкатывают сверху под загрузку.

Большая часть грунта на руслоотводе протяженностью более 700 м уже выбрана. Общий объем — 53 тыс. кубов. В отличие от Шумана, где укрепление искусственного русла проведено щебнем 40-120, здесь лягут универсальные гибкие бетонные маты и геотекстиль, — водопропуск посерьезнее. Далее по ущелью, на ручье Звонком, нашим дорожникам предстоит построить пруд-накопитель и плотину гидротехнического сооружения.

— Там колоссальные объемы — от расчистки площадки от леса до сдачи объекта, — говорит Д. Новиков. — На плотине надо будет уложить около 260 тыс. м<sup>2</sup> гидроматов, немногим меньше, чем на «Лебяжке».

### ■ Привет Чернушке!

На Черногорке дороги еще не везде, в основном пока только направления. За тем же Шуманом простор для дитища чернушин-

ского «Автодормашсервиса» — снегоболотохода «Борей».

В конце прошлого года два шарнирно-сочлененных плавающих вездехода на шинах низкого давления получили норильскую прописку. В Заполярье они используются для доставки бригад, материалов, оборудования на самые непроходимые участки и для геодезической разведки.

«Борей» идет на полуметровый отвал смерзшегося грунта на обочине, отделяющий стройплощадку от нетронутой тундры, и с ходу преодолевает его. Рука непроизвольно сжимает поручень, но ничего такого не происходит. Кабина плавно чуть-чуть кивнула в одну сторону, в другую, и «Борей» уже на целине. Под искриющимся на солнце настом — метровый слой снега. Вездеход катит по нему, как по хайвэю, оставляя за собой легкий след протектора.

По требованию заказчика «Борей» на Черногорском месторождении по совместительству еще и дежурные аварийно-спасательные машины. Для этого их укомплектовали навигационными системами gps и спутниковой связью. Вездеходного

гиганта цвета апельсина в тундре видно издалека.

Пока геодезисты выгружаются из кунга вездехода со своим оборудованием и проводят замеры по ГРО, водитель Александр Прошак осматривает «Борю» и, похлопывая по крылу, скупко хвалит: «Еще не было случая, чтобы мы с ним куда-нибудь здесь не доехали... «Борей» хорошо идет по любой поверхности — по грунту, снегу, скале».

Чернушинские коллеги сейчас наверняка читают эти строки с чувством глубокого удовлетворения.

### ■ Дорога — это развитие

«Всегда радостно видеть результаты своего труда, — подвел итоги дня Вячеслав Балаев. — Возьмите дорожное строительство. Это ведь не просто отсыпать тысячи кубов грунта, устроить водопропускники, верхнюю «одежду», ограждение, получить за это деньги и успокоиться... Смысл дороги — это когда она куда-то ведет... Дорога — это движение, развитие, жизнь, по большому счету».

Вот в конце прошлого года мы сдали дорогу на Мокулаевском

месторождении — первом нашем объекте в Норильске, а сегодня там уже идет добыча известняка. Развитие наших заказчиков позволяет и нам осваивать новые сегменты и виды деятельности, пополнять парк, расти штатно».

За полтора года Норильское управление «ДТК Ямал» выросло в восемь раз! Сегодня явочная численность достигла 600 человек, парк техники — около 200 единиц.

И вот только что отстроенный вахтовый городок (планировался изначально без учета объемов на ЧГРК) уже начинает «жать в плечах». Поэтому весной «ДТК Ямал» приступила к расширению базы. И к зиме на площадке через дорогу в капитальном строении разместятся авторемонтные мастерские и цех металлоконструкций, встанут новые общежития, объекты соцкультбыта, даже баня должна появиться. База — это объект особой значимости. Это нормальные бытовые условия для вахтовиков, забота о людях, основа здорового микроклимата в коллективе, дисциплины — залог будущих производственных успехов.

**Олег ОПУТИН**



➤ «Борей» хорошо зарекомендовал себя на просторах Черногорки

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Авторемонтное предприятие» целенаправленно ведет поиск дополнительных источников дохода.

Во втором квартале предприятие подало заявку на получение статуса дилерского сервисного центра крупных отечественных автопроизводителей – ПАО «КамАЗ», ООО ТД «АЗ «Урал» и «ГАЗ Детали Машин». Заключены договоры на ТО и ремонт АТС с новыми заказчиками – ООО «Юкон-Газ Плюс», ООО «СК НОЙ», ООО «Промэкс-Групп». Предприятия небольшие, но курочка по зернышку клюет...

Кроме этого, общество планирует участвовать в тендере АО «Транснефть-Сибирь» по диагностике, ТО и ремонту импортных грузовых автомобилей.

■ ООО «Дорос» вошло в летний дорожно-строительный сезон.

В мае чернушинское предприятие начало капитальный ремонт дорог в соседнем райцентре – с. Барда.

Также продолжены работы по трехлетнему договору с ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» на капремонт внутрипромысловых дорог.

– Помимо этого, – сообщил С.А. Бирин, директор «Дороса», – в рамках Соглашения между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс» от нефтяников приняты в работу дополнительные объемы работ по капремонту дорог, кустовых и производственных площадок.

Также ведутся переговоры по участию дорожно-строительного комплекса «Дороса» в работах по строительству скоростной автодороги М12 «Казань-Екатеринбург».

■ В мае «Лангепасское УТТ» вывело на обслуживание основного заказчика ТПП «Лангепасснефтегаз» семь единиц оперативного транспорта, работающих на газе.

Обществом было приобретено и переоборудовано на ГБО четыре «Lada Niva 212300-80» и три единицы «УАЗ-390995», стоимость которых составила порядка 10 млн рублей.

■ ООО «Дорстройсервис» расширяет объемы дорожно-строительного строительства на Ямале.

В июне предприятие победило в тендере ГКУ «Дирекция дорожного хозяйства Ямало-Ненецкого АО» на выполнение работ по ремонту автодороги «Подъезд к г. Тарко-Сале». Работы запланированы в течение двух строительных сезонов. В текущем году будет капитально отремонтирован участок 4,105 км, а в 2023 г. предстоит ремонт моста через р. Панкитьяха длиной 60,47 м.

Также в июне общество приступило к реконструкции автодороги от ДКП до ЦДНГ-5 Ватьганского месторождения ТПП «Повхнефтегаз». На восьмиклометровом участке автодороги когалымским дорожникам предстоит устроить двухслойное асфальтобетонное покрытие и произвести укрепление обочин щебнем.

Для усиления производственных мощностей во II квартале предприятием было приобретено 11 единиц техники на сумму свыше 111,6 млн рублей. Закуплено два фронтальных погрузчика «Foton Lovol FL956H», колесный бульдозер К-702МВА-01-БКУ с клиновидным отвалом, гусеничный экскаватор Komatsu PC270LC-8, шесть комбинированных дорожных машин ЭД-405 на шасси КАМАЗ 65115 и вахтовый автобус 7721N4 на шасси «Урал» 4320-6952-72.

## Усинцы задают стандарт услуги

**В** «Усинском ТТУ» с 1 октября готовятся выйти на обслуживание производственных объектов КЦДНГ-1, 2, 5 «Головные сооружения», что позволит предприятию значительно нарастить годовую программу по транспорту примерно на 460 тыс. маш.-ч.

Этот прирост должны обеспечить более 130 единиц технологического транспорта и промышленной спецтехники. Перечень по типам и видам ТС и подход к формированию стоимости транспортных услуг утвержден заказчиком – ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». Сегодня идет согласование технико-коммерческих предложений по запланированной к приобретению техники.

Как сообщил С.И. Вокуюев, начальник ПТО «Усинского ТТУ», на производственной базе предприятия на «Головных» ведутся работы по подготовке рабочих мест и условий для проживания. Особое внимание уделяется выполнению требований промышленной безопасности.

При подборе персонала на новые объемы работ предпочте-



➤ ООО «Усинское ТТУ» обеспечивает автотранспортом технологию нефтедобычи ООО «ЛУКОЙЛ-Коми»

ние отдается действующим работникам с учетом их ротации, исходя из изменений, вносимых заказчиком в клиентурные планы на других объектах работ. Также производится набор новых специалистов.

Есть новости и по другому новому проекту, к выполнению которого предприятие приступило в текущем году. Специфика региона такова, что значительную долю услуг в этой сфере перевозок нефтяникам оказывают мелкие организации и индивидуальные предприниматели.

Для приведения их услуг к единому стандарту «ЛУКОЙЛ-Коми» поручил «УТТУ» организовать управление этими разрозненными автотранспортными активами для того, чтобы обеспечить высокий стандарт оказания услуги.

– С этой целью с 1 апреля «Усинским ТТУ» было заключено 43 договора аренды АТС с экипажем и взято в аренду 253 легковых автомобиля, – сообщил С.В. Шестаков, начальник отдела эксплуатации, – а в местах оказания транспортных услуг было создано три новых структурных

подразделения – автоколонны №№ 1, 7, 8.

Кроме этого, на «Усинское ТТУ» были возложены обязательства по выдаче и обработке путевых листов, проведению предрейсового и послерейсового медосмотров, выпуску техники на линию, организации питания и проживания водителей, обеспечению спецодеждой, предоставлению мест стоянки АТС.

Со стороны «УТТУ» заказчику был направлен план мероприятий по повышению качества услуг, включая экономически обоснованное предложение об увеличении тарифов.

– Учитывая, что предложенный нами уровень тарифов не превысил аналогичные тарифы в других организациях Группы «ЛУКОЙЛ», – отметила Л.Г. Филиппина, заместитель директора по экономике, – с 1 апреля заказчиком была проведена индексация стоимости услуг легкового, грузопассажирского транспорта и микроавтобусов.

Это позволило увеличить для арендодателей ранее действующие тарифы до 50%, что, в свою очередь, призвано стимулировать их на обновление парка и подбор квалифицированного персонала.

## Импортозамещение на стратегических проектах

**В**недрение новой Корпоративной информационной системы и программы по автоматизированному закрытию путевых листов без участия водителя, что позволяет контролировать перемещения и расход топлива АТС, – ключевые для АО «Спецнефтетранс» информационные проекты. Как идет их реализация?

– Политика ограничений, введенная рядом западных стран в отношении России, оказала влияние на наши планы по развитию ИТ-направления, – рассказал Максим Никулин, заместитель директора Информационно-технологического центра АО «Спецнефтетранс», – но не остановила их реализацию.

Новая Корпоративная информационная система, к разработке которой мы приступили, функционирует на отечественной программной платформе «1С:Предприятие». Как и прежнюю КИС, новую планировалось развернуть на базе операционной системы «Windows», занимавшей более 85% отечественного рынка. Однако владелец ОС – компания «Microsoft» свернула свою деятельность в нашей стране на неопределенный срок. Поэтому сейчас решается вопрос: на какой ОС будет работать новая КИС? На рынке есть аналогичные отечественные дистрибутивы для серверов и рабочих станций, включая «Astra Linux», «Alt Linux», «РЕД ОС». Рассматриваем несколько вариантов.

Сложнее с аппаратным обеспечением. Для организации работы новой КИС, представляющей собой единое информаци-

онное пространство, потребуются новые серверы. С поставками оборудования пока есть определенные сложности, но развитие параллельного импорта позволит снять этот вопрос.

Пока же, в связи с возникшей неопределенностью, принято решение разделить работы по новой КИС на два этапа. На первом – продолжить внедрение подсистем управленческого учета. На втором, уже в следующем году, будем внедрять подсистемы финансового учета.

■ АЗПЛ: на очереди – «Урайское УТТ»

– Ограничения также затронули стратегический для компании проект по автоматизированному закрытию путевых листов, – дополнил Дмитрий Рахманов, ведущий инженер-постановщик ИТЦ. – С целью замещения зарубежного программно-аппаратного комплекса сегодня ведется тестирование системы спутникового мониторинга компании «Геострон». Планируется, что новое ПО будет внедряться уже в «Урайском УТТ», которое должно войти в этот проект в текущем году.

Напомним, что пилотный проект по АЗПЛ стартовал в «Чернушинском УТТ». Результат превзошел самые смелые ожидания – расход топлива по некоторым группам техники снизился на 30% и более. Затем к проекту присоединилось «Когалымское УТТ» (экономика составила 15%), а в ноябре минувшего года – «Покачевское УТТ» и «ДТК Ямал», где также уже получены положительные результаты.

– По итогам I полугодия удельный расход топлива составил менее 5,77 л/маш.-ч, – сообщил Жанболат Байтаков, инженер отдела эксплуатации «Покачевского

УТТ», где для запуска в системе АЗПЛ было подготовлено 408 единиц техники. – Год назад этот показатель находился на уровне около 6,19 л/маш.-ч. Таким образом, снижение составило около 7%.

ООО «ДТК Ямал» стало первым дорожным обществом компании, где началось внедрение проекта по АЗПЛ.

– В июне прошлого года мы начали оснащать ССМ подвижной состав Норильского транспортного участка, – рассказал Роман Сулейманов, начальник управления механизации строительства дочернего общества. – В сжатые сроки было оборудовано 129 единиц техники, и уже с 1 сентября мы начали в режиме опытной эксплуатации проводить списание топлива на основании ДУТ. С 15 ноября система АЗПЛ была введена в промышленную эксплуатацию.

Норильск был выбран не случайно. Во-первых, это удаленный регион со сложной логистикой и суровыми условиями работы, где предприятие активно наращивает фронт работ. Во-вторых, новый сегмент деятельности – горнорудное производство, обладающее своей спецификой. В-третьих, основная часть парка – энергоемкая, тяжелая техника, которая работает практически круглосуточно, зимой – без глушения двигателей.

Эффект проекта по АЗПЛ в «ДТК Ямал» проявился быстро и в хорошем масштабе. Если на 1 сентября удельный расход топлива по Норильскому участку составлял 10,4 л/маш.-ч., то на 1 июня – уже менее 8. Снижение – более 22%.

Кроме этого, предприятие получило инструмент для объективного контроля и более точного планирования деятельности

в разрезе каждого транспортного средства. Понимание того, на каких операциях и участках работ имеется повышенный расход топлива, дает возможность более рационально использовать технику, формировать себестоимость услуг, повышать экономическую эффективность и сохранять конкурентоспособность.

– На сегодняшний день, – дополнил Роман Салимович, – в «ДТК Ямал» оборудованием для спутникового мониторинга оснащено 212 единиц подвижного состава. 148 из них – в Норильске (система АЗПЛ функционирует на 124 из них) и 64 – в автоколонне на Ямале. Также автоматизирован учет топлива при раздаче из топливозаправщиков.

На повестке дня – обеспечить участие в проекте по АЗПЛ всего парка норильского участка и ямальской автоколонны – 207 и 77 единиц техники соответственно, а также оснастить ДУТ весь емкостный парк, используемый для хранения и выдачи топлива. Также общество приступило к оснащению парка Усинского производственного управления, созданного в конце минувшего года для оказания дорожно-строительных услуг ООО «ЛУКОЙЛ-Коми».

Таким образом, в I полугодии программа по АЗПЛ охватывала уже 1 638 единиц техники компании. В течение года запланировано внедрение комплекса на 568 единицах. Из них 180 – это оснащение спецтехники, приобретаемой в «Чернушинское УТТ», 100 единиц – в «ДТК Ямал» в рамках развития проекта по «Черногорской ГРК» и обновления транспорта, работающего в Республике Коми. Также, как уже сообщалось выше, к проекту по АЗПЛ присоединится «Урайское УТТ».

Александр ЖУРБИН

РЕГИОНЫ

# На Соглашение надеяться и сам не плошай

**Н**ижневожское УТТ более 70 лет назад было создано для нефтедобычи. И сегодня предприятие обслуживает компании группы «ЛУКОЙЛ» на территории Волгоградской, Астраханской областей, Ставропольского края, Республики Калмыкия. В его составе более 500 единиц техники и 700 работников.

Структура УТТ включает в себя Жирновский, Коробковский, Арчединский (с Волгоградской автоколонной), Астраханский (с Буденновской автоколонной) участки. География работ с севера на юг — 1 200 км.

Основной заказчик — ТПП «Волгограднефтегаз» ООО «РИТЭК», на него приходится до 70% доходов предприятия. По трем договорам УТТ производит обслуживание технологическим и вахтовым транспортом и перевозку НСЖ, обслуживает аппарат управления в г. Волгограде.

В рамках договора по технологическому и ваховому транспорту выработка в 2021 г. составила 618 526 маш.-ч (113% к плану), по доходам план был выполнен на 102%.

## ■ Негромкий подвиг

За перевыполнением — негромкий трудовой подвиг коллектива УТТ по обеспечению технологии нефтедобычи. В том смысле, что поставленные заказчиком задачи были достигнуты не числом, а умением и, как говорят, «через не могу».

Парк «Нижневожского УТТ» — один из самых возрастных в компании — 13 лет. А средний возраст спецтехники и ДСМ еще выше — 18 и 20 лет соответственно. Как следствие, дополнительные расходы на содержание и нагрузку на ремонтные службы.

Другая острая проблема предприятия — кадровая. При расчетной численности 396 человек для обеспечения транспортными услугами по технологическому договору с нефтяниками недокомплект составил 58 человек. В первую очередь, это водители с ДОПОГ, машинисты бульдозера и нефтепромыслового оборудования. Молодежь сегодня не особо идет в рабочие, а вахты в Москву и на Север «крадут» у предприятия тех, кто уже чему-то научился. Зарплаты с Нижней Волгой несопоставимые. Коэффициент текучести кадров по итогам прошлого года составил 28%. Для УТТ, подразделения которого базируются в провинциальных городках и поселках, где возможность выбора места работы ограничена, это очень много.

Вот и получается, что техника работает на износ, а у водителей — большая переработка.

## ■ Зри в корень

Корень проблемы — низкие тарифы, которые исторически сложились в регионе в ходе тендеров. Логика нефтяников понятна — большинство месторождений на-



➤ Техника «Нижневожского УТТ» на объектах работ

ходится на завершающей стадии эксплуатации. Поэтому, если подрядчик готов отработать за меньшие деньги, то помешать ему в этом может только другой подрядчик, предлагающий еще более низкую цену.

Ох уж эти конкурсные процедуры! В идеале, они призваны находить баланс между качеством услуги и ее стоимостью. Но сколько примеров, и нашим читателям в Республике Коми, Прикамье, Поволжье, Сибири они хорошо известны, когда некоторые участники торгов готовы упасть в цене ниже плинтуса, лишь бы заполучить лот. Ради этого они готовы послать к чертовой бабушке собственную рентабельность, инвестиционную составляющую, обязательные отчисления в Пенсионный и в Соцстрах за своих работников и многое другое.

Правда, подобный демпинг не всегда хорошо заканчивается. В 2020 г. в Ухтинском нефтяном районе один крупный подрядчик по транспорту, предложивший в свое время на тендере экономически необоснованные тарифы, в итоге обанкротился. И «Усинскому ТТУ» пришлось оперативно перебрасывать туда с севера, за 800 км, технику и людей, чтобы не поставить под удар производственную программу заказчика.

Даже не специалисту понятно, игра на понижение тарифа до бесконечности продолжаться не может. Она истощает транспортников, не дает сохранить профессиональные коллективы и своевременно обновлять парк.



— Несмотря на это, нам, хоть и недостаточными темпами, но удавалось обновлять подвижной состав, — говорит Александр Мигунов, директор ЗАО «Нижневожское УТТ». — В течение нескольких лет в интересах ТПП «Волгограднефтегаз» было приобретено 95 единиц техники. В основном это достигалось за счет нашей внутренней работы по оптимизации затрат, снижению рас-

хода топлива.

Но к 2019 г. весь «жирок» из предприятия вышел. А сложившиеся себестоимость услуг и цены на новые АТС настолько разошлись с действовавшим тарифом, что УТТ фактически утратило возможность обновлять парк.

## ■ О роли Соглашения

Ситуация начала меняться после заключения в октябре 2020 г. Соглашения о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и АО «Спецнефтетранс». Этот стратегический документ закрепил объемы производственной программы по транспорту, порядок формирования тарифов, индексации заработной платы и сроков оплаты. Только на протяжении прошлого года УТТ подписало восемь допсоглашений по индексации топливной составляющей, которая является одной из основных статей затрат любого автотранспортного предприятия. Такого раньше никогда не было.

— Также на основании Соглашения, — продолжает Александр Иванович, — мы начали переговоры с ТПП «Волгограднефтегаз» о повышении рентабельности и качества услуг. Переговоры были долгими — мы представили заказчику полный расклад по себестоимости услуг. При этом хотелось бы отметить, что наши партнеры со своей стороны проявили понимание фактических затрат по содержанию транспорта и стоимости квалифицированного персонала.

Результатом переговоров стало увеличение с 1 апреля этого года стоимости машино-часа на 40% по всем группам подвижного состава. Своевременность этого решения, которое было принято в период резкого роста стоимости АТС, запчастей, масел, трудно переоценить.

## ■ Обновлять и экономить

В «Нижневожском УТТ» отдают должное Соглашению, той роли, которую этот документ сыграл в решении тарифной проблемы. При этом здесь не сидели сложа руки в ожидании манны небесной, а в ходе переговоров не только обосновывали перед заказчиком свою позицию, но и предлагали оптимальные решения для надежного транспортного обеспечения технологии нефтедобычи.

— В нашей сфере основным фактором, влияющим на повышение качества, является обновление парка, — говорит директор «Нижневожского УТТ». — И главное препятствие при покупке новых машин в условиях постоянно растущей стоимости АТС, — неизбежное повышение стоимости машино-часа.

Путь к решению этой проблемы — обновление парка за счет техники, которая выполнит поставленные заказчиком задачи в полном объеме с меньшими затратами.

Этот подход был успешно реализован в 2021 г., когда было принято решение об обновлении пассажирского вахтового транспорта. Тогда по решению компании «Спецнефтетранс» было приобретено и запущено в эксплуатацию 26 «Gazelle Next» и УАЗ «Фургон». Это позволило вывести из эксплуатации старые и затратные автобусы «ПАЗ», «КавЗ», «НЗАС», повысить комфорт и безопасность пассажиров.

На основании этого опыта уже в этом году заказчику было предложено заместить вахтовки на базе автомобилей «Урал» и «КамАЗ» с колесной формулой 6х6 и пассажироместимостью 22-26 чел. на автомобиле с колесной формулой 4х4.

В большей степени это решение востребовано в ЦДНГ-1, для которого характерна значительная протяженность грунтовых дорог, разбросанность добывающего фонда, минимальное количество перевозимого персонала. Пять «Егерей II» «ГАЗ-3308» и «УАЗ-330945 «Фермер», которые мы предложили нефтяникам включить в инвестпрограмму этого года, в состоянии закрыть этот фронт работ.

Также на снижение затрат нацелено предложение объединить несколько объектов добычи, имеющих одинаковые виды техники, и перевести их на обслуживание функционально идентичной, но высококомбинированной транспортной единицей.

С этой целью планируется на участках ЦДНГ-2: Жирновский, Бахметьевский, 5-е и 30-е звено произвести замещение бульдозеров «Т-130», «Т-170» универсальной дорожной машиной на базе трактора «К-708», а также приобрести четыре бульдозера «Б-10». На повышение качества обслуживания заказчика направлена замена пяти АКН-10. Совместная работа по выявлению рентабельности групп техники продолжается.

— При этом, — добавил А.И. Мигунов, — сторонами закреплена принципиальная договоренность о возможности пересмотра тарифов по группам техники, где инвестиционной составляющей может оказаться недостаточно. Поэтому в случае утверждения заказчиком инвестиционной программы на 2022 г., тарифы на указанную выше технику будут пересмотрены. Это позволит проводить плановое обновление парка, используемого для выполнения наших обязательств перед ТПП «Волгограднефтегаз».

Александр ЖУРБИН

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В «Урайском УТТ» внедряют «Бережливое производство».

Упор сделан на сокращение потерь при проведении ТО и ТР собственными силами на трех удаленных участках (Советский, Каменное, Ловинка) и технику старше пяти лет (около 100 единиц). Как результат, на транспортном участке №3 (г. Советский) время простоя транспорта на ТО-2 сократилось вдвое.

Большая заслуга в этом принадлежит Д.В. Маляренко, начальнику ТУ-3; П.А. Медведеву, механику участка; О.Н. Ванюковой, специалисту отдела по ОТ, ПБ и Э; Л.Т. Речкаповой, руководителю ПЭГ; А.В. Лаврентьеву, начальнику ОЭ; а также Д.В. Суворову, работавшему ведущим инженером ПТО.

Интерес к «Бережливому производству» проявляют и в других дочерних обществах компании. В 2019 г. его внедрением занялись в «АТП-СНТ», специалисты которого представили на рассмотрение комиссии предстоящей Х НПК АО «Спецнефтетранс» отчет о результатах. Еще один доклад на эту тему направлен коллегами из ЗАО «Нижневожское УТТ».

Возрастающее значение «Бережливого производства» в деятельности компании подчеркивает и тот факт, что на научной конференции оно заявлено в списке особо значимых тем.

■ Парк «Пермского транспортного предприятия» с начала года пополнили самосвал «КамАЗ 6520» и бортовой «КамАЗ 43253», колесный экскаватор UMG E170W, четыре полуприцепа «Kassboherer» для магистральных перевозок фасованных масел «ЛЛК-Интернешнл».

Общий объем инвестпрограммы «ПТП» на 2022 г. составляет 114,8 млн рублей. Наиболее значимые образцы техники — автокран КС-55713-1В-4, машина КО-560 с илососным и каналопромысловым оборудованием, агрегат для сбора нефтепродуктов АКН-10, которые будут направлены на обновление парка, обслуживание «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез». Также для обеспечения завода запланировано приобрести три микроавтобуса «Volkswagen Caravelle», три легковых авто «Toyota Corolla», бортовой «ГАЗ 3302». Для «ЛЛК-Интернешнл» будет закуплен вилочный погрузчик «Komatsu FB-16».

Дружбу с нефтяниками автотранспортники крепят не только в труде, но и на досуге. В соревнованиях организаций группы «ЛУКОЙЛ» в Пермском крае «Папа, мама, я — спортивная семья» честь «ПТП» отстаивала семья Степана и Ирины Болотовых.



В июне работники «ПТП» приняли участие в XIV молодежном слете профактива организаций нефтегазового комплекса Прикамья под девизом «Сохраним культурное наследие России». На июль запланированы экскурсии по достопримечательностям края и сплавы.

## ЖИЗНЬ КОМПАНИИ

## Наука и спорт

**П**осле пандемийной паузы общественная жизнь в компании «Спецнефтьтранс» входит в привычную колею.

В сентябре в Чернушке и в Когалыме пройдут региональные спартакиады среди работников дочерних обществ по пяти видам спорта: мини-футбол, волейбол, шахматы, настольный теннис и плавание.

В «Чернушинском УТТ» оргкомитетом разработан план соревнований, определены площадки для проведения состязаний, которые пройдут 16-17 сентября, и места проживания гостей. В разработке находится сценарий спортивного праздника, который обещает стать ярким и незабываемым! Одновременно идут тренировки объединенной команды «Чернушинского УТТ» и «Автодормашсервиса».

Подготовка к IX региональной спартакиаде среди обществ Западносибирского региона идет и в «Когалымском УТТ». В части подготовки к соревнованиям уже заключены договоры на проживание и питание гостей и спортсменов, заказана сувенирная и наградная продукция. Традиционное гостеприимство и радушие, которыми славятся когалымские транспортники, однако, не исключают того факта, что спортсмены УТТ будут бороться за медали по-взрослому. На предприятии с давними спортивными традициями, обладающим спортзалом с одним из лучших в Югре березовым паркетом, проходят регулярные тренировки спортсменов.

Но не спортом единым... В последней декаде октября состоится X научно-практическая конференция среди работников компании. На этот раз местом ее проведения станет С.-Петербург и его окрестности. И это не случайно – планируется, что в рамках форума его участники смогут побывать на новой площадке завода «Капри». Посещение машиностроительного производства, аналогов которому нет в России, вряд ли оставит равнодушным каждого настоящего инженера.

Традиционно доклады на НПК готовятся по трем направлениям – «Автотранспорт», «Строительство» и «Прочие», определен перечень особо значимых тем. Сегодня на рассмотрении конкурсной комиссии – 39 докладов, поступивших из 17 дочерних обществ компании. Сколько из них пройдет отборочное сито? Скоро узнаем.

Следует отметить, что победителей ждут нешуточные призы. За первое место предусмотрена премия в размере 200 тыс. рублей, за второе – 100 тыс., за третье – 50 тыс. Для конкурсантов, работы которых выполнены по особо значимым темам и прошли конкурсный отбор, помимо премий за призовые места установлено дополнительное вознаграждение – 50 тыс. рублей.

Кроме этого, следует отметить, что НПК традиционно является хорошим трамплином для профессионального и карьерного роста. Немало нынешних руководителей компании и дочерних обществ в свое время защищали доклады перед строгим жюри. Хотите тоже попробовать? Участвуйте!

## ТРУДОВАЯ ГОРДОСТЬ

# Не стареют душой ветераны!

**В** каждом дочернем обществе компании «Спецнефтьтранс» есть люди, отдавшие предприятию, компании не один десяток лет. Рассказу о лучших тружениках и ветеранах компании посвящена рубрика «Трудовая гордость». Предлагайте, уважаемые читатели, о ком из ваших коллег следует рассказать на страницах нашей газеты.

Николай Пахмутов работает в «Урайском УТТ» водителем почти 46 лет. Родом Николай Иванович из Вятской губернии, деревни Сухоречье, которая и в годы его молодости считалась, как тогда было принято говорить, «неперспективной», и где сегодня осталось 4-5 жилых дворов. Отслужив в армии, летом 1976-го поехал он покорять Западную Сибирь. И как устроился водителем в УТТ, так и работает до сих пор.

В Урае Николай Пахмутов человек известный. В Первомайские праздники он стал героем телевизионного сюжета, а несколько лет назад местная газета «Знамя» посвятила ему материал с большой фотографией на первой полосе, рассказав о работе и увлечении нашего героя.



Для Николая Ивановича подъем на работу в 5 утра, когда большинство урайцев еще крепко спят, дело привычное. Перед утренним рейсом дежурному водителю многое нужно успеть

сделать: проверить уровень масла и охлаждающей жидкости, самому пройти медкомиссию. И, наконец, получить от механика «добро» на выезд автобуса. Вот теперь он готов доставлять своих

коллег до места работы.

Большая часть жизни Пахмутова проходит за рулем. Другой профессии для него не существует.

– Неужели вы никогда не задумывались о смене деятельности?

– Нет, и даже в мыслях такого не было, – без колебаний ответил он.

Дочери и внуки выросли, и сегодня Николай Пахмутов свободное от работы время по праву делит между семьей и увлечением всей своей жизни. Он своими руками восстанавливает ретро-автомобили.

Благодаря Н. Пахмутову не стареют душой ветераны отечественного автопрома! В музее УТТ уже собран десяток «железных коней», и каждый из них на ходу. В их числе и легендарная «полуторка», и крупнотоннажный «МАЗ-200», участвовавший в освоении нефти Шайма и строительстве Урая. Правда, красоваться на улицах города им доводится нечасто, – возраст, да и поводов немного – сейчас в ходу у нефтяников совершенно другая техника. Больше всех повезло легкой «Победе» – неизменной участнице майских праздников и патриотических автопробегов.

Еще три авто Николай Пахмутов восстановил для музея ТПП «Урайнефтегаз». Согласитесь, без автотранспорта история покорения Западной Сибири была бы неполной!

## ПРОФСОЮЗ

## Вступают люди в профсоюз

**П**ополнение в Объединенной профсоюзной организации «Спецнефтьтранс», которая в этом году отмечает свое 10-летие.

**5 июля в трудовом коллективе ООО «ДТК Ямал» создана профсоюзная первичка, которая объединила более 150 работников предприятия.**

О планах создать профсоюзную организацию в этом молодом и динамично развивающемся дочернем дорожно-строительном обществе компании было заявлено на профсоюзной конференции ОППО «Спецнефтьтранс» в декабре прошлого года.

Эта задача изначально представлялась не из простых. Большая часть персонала работает вахтами на Ямале, в Норильске, в Коми. Суровый климат, напряженный график работы, территориальная удаленность – все это требовало особого подхода, новых форм мотивации работников для вступления в ряды профсоюза. Исходя из этого, во всех производственных подразделениях общества проводилась соответствующая разъяснительная работа.

Но, как оказалось, особо агитировать за профсоюз не пришлось, – люди видят, что администрация предприятия не на словах, а на деле вкладывается в создание нормальных условий труда. Работникам выдается спецодежда, зарплата «белая» и выплачивается своевременно, имеется социальный пакет; новая техника регулярно поступает на производство.

В сжатые сроки был построен вахтовый городок в Норильске.

Кроме этого, в 2021 г. компанией была увеличена ежесуточная надбавка за вахтовый метод работы, расширен перечень базовых городов для компенсации затрат на проезд. Как следствие, сумма средств, направленных АО «Спецнефтьтранс» на поддержку вахтовиков в минувшем году, выросла на 150 млн рублей.

На учредительной профсоюзной конференции представители трудовых коллективов, работающих в Норильске, Усинске и Москве, избрали председателем ППО «ДТК Ямал» А.М. Бушуева, руководителя управления по охране труда, промышленной безопасности и экологии предприятия.

Алексей Михайлович сам много лет прожил и проработал в Норильске, и о проблемах, с которыми сталкиваются вахтовики на северах, знает не понаслышке. Поэтому важнейшими направлениями своей работы он видит в решении социально-бытовых вопросов работников, организации безопасного рабочего процесса, формировании здорового морально-психологического

климата в трудовых коллективах.

– Одним из важных дел станет разработка и подписание коллективного договора, – отметил председатель ППО, избранный на неосвобожденной основе. – В нем мы планируем с администрацией предприятия закрепить вопросы по организации летней оздоровительной кампании для работников Крайнего Севера и членов их семей, пакет социальных гарантий. Также нам предстоит большая совместная работа по включению работников «ДТК Ямал» в общественную жизнь АО «Спецнефтьтранс».

Первым шагом станет участие наших спортсменов в региональной спартакиаде компании, которая состоится в сентябре в Чернушке. Мы уже сформировали команды по всем видам спорта и начали тренировки. Также идет подготовка к X научно-практической конференции работников АО «Спецнефтьтранс», которая пройдет в октябре в С.-Петербурге. Надеемся, что и там не ударим в грязь лицом.

– Для нас важно, чтобы люди не замыкались только на решении текущих производственных задач, – подчеркнул В.А. Балаев, директор «ДТК Ямал», – а чувствовали себя частью большого коллектива, связывали перспективы своего личного и профессионального развития с компанией. Это позволит нам привлечь и удержать наиболее подготовленных и мо-

тивированных специалистов. Для нас это очень важно, мы – предприятие молодое, динамично растущее, и перед нами стоят большие и сложные задачи в области дорожного строительства.

– Объединенная профсоюзная организация «Спецнефтьтранс», – поделился ее председатель **Е.В. Крюков**, – а также коллеги из первичек, сразу же поддержали инициативу коллег из «ДТК Ямал» и оказали всестороннюю помощь, пока в коллективе шло «созревание» идеи о своей профсоюзной организации. Никто не ставил задачу затаскать в ППО как можно больше количество работников, – мы работаем не для галочки, а для людей.

Положительную роль сыграл и тот фактор, что среди работников «ДТК Ямал» оказалось немало тех, кто ранее работал в других дочерних обществах компании, где существуют профсоюзные первички, – их убеждать не пришлось. По сути, они стали нашими проводниками в коллективе. Уверен, что люди, впервые вступившие в наш профсоюз, сделали свой выбор осознанно и не пожалуют.

Сегодня ОППО «Спецнефтьтранс» объединяет 18 профсоюзных первичек, более 7 тыс. работников и ветеранов компании и является одной из крупных в структуре МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ».

**Александр ЖУРБИН**