



В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

СПЕЦИАЛЬНЫЙ ВЫПУСК
ИНФОРМАЦИОННОГО БЮЛЛЕТЕНЯ
ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

Уважаемые работники и ветераны компании «Спецнефтетранс»!

Поздравляем вас с профессиональными праздниками – Днем работников дорожного хозяйства и Днем работника автомобильного и пассажирского транспорта и 15-летием компании «Спецнефтетранс»!

На протяжении этих лет каждый день компания обеспечивает технологическим транспортом, спецтехникой и дорожным строительством стабильную добычу и переработку нефти. Эта сложная и ответственная работа в суровых природных условиях по плечу только мужественным и сильным духом людям. Ваш добросовестный труд способствует развитию группы компаний «Спецнефтетранс», выполнению поставленных производственных задач.

Укрепляя отношения с нашим традиционным заказчиком – ПАО «ЛУКОЙЛ», компания расширяет горизонты деятельности, выходит в новые регионы. Сегодня «Спецнефтетранс» воспринимается как серьезный и надежный партнер. Этому способствуют безупречность и доброе имя, которые заработаны за эти годы трудом тысяч человек в разных регионах России.

Ответственность и профессионализм всего коллектива, опыт и традиции, высокая техническая оснащенность и передовые технологии – залог нашей успешной работы сегодня и в будущем!

Спасибо за труд, желаем вам крепкого здоровья, благополучия, удачи и новых успехов!

А.А. БАРКОВ,
председатель совета директоров
ЗАО «Спецнефтетранс»
Р.Ф. ГАБДУЛЛИН,
генеральный директор
ЗАО «Спецнефтетранс»

О ГЛАВНОМ

Сотрудничество крепнет!



Соглашение о долгосрочном сотрудничестве подписывают первый вице-президент ПАО «ЛУКОЙЛ» А. А. Шамсуров и генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Р. Ф. Габдуллин.

В Москве 15 октября было подписано Соглашение о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс». Цель документа – повышение эффективности основной деятельности энергетической компании, снижение удельных затрат, повышение эффективности.

Соглашение, работа над которым по поручению президента ПАО «ЛУКОЙЛ» В. Ю. Алекперова была начата в январе текущего года, предусматривает надежное обеспечение автотранспортом и дорожно-строительными услугами технологий нефтедобычи.

Подписанный документ возлагает на ЗАО «Спецнефтетранс» функции генерального подрядчика по транспорту и в сфере

дорожно-строительной деятельности в сегменте upstream, традиционно включающем в себя геологоразведку, бурение и добычу нефти. Группа компаний «Спецнефтетранс» обязана обеспечить заказчика необходимыми транспортом, спецтехникой и услугами, которые соответствуют требованиям экономической эффективности, промышленной безопасности и безопасности дорожного движения, по уста-

новленным Соглашением тарифам. В соответствии с дорожной картой, операционные договоры между дочерними обществами компаний «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс» должны быть заключены до 30 ноября текущего года.

Стратегия деятельности ЗАО «Спецнефтетранс», созданного в 2005 году на базе автотранспортных активов, выведенных ПАО «ЛУКОЙЛ» на аутсорсинг, неизменно нацелена на долгосрочное сотрудничество и качественное предоставление услуг. В связи с этим, подписание нового Соглашения о сотрудничестве с основным заказчиком — нефтяной компанией «ЛУКОЙЛ» — является естественным продолжением совместного развития.

С ПРАЗДНИКОМ!



Уважаемые коллеги!

От души поздравляю трудовой коллектив и уважаемых ветеранов ЗАО «Спецнефтетранс» с 15-летием начала производственной деятельности!

За эти годы компания зарекомендовала себя как ответственный поставщик транспорта и спецтехники для нефтяной отрасли.

ЛУКОЙЛ и «Спецнефтетранс» связывает давнее и плодотворное сотрудничество. За 15 лет вы проделали большую работу по строительству дорог и буровых площадок. В том числе, благодаря вашему труду мы достигаем высоких экономических показателей в своей работе.

Ваша компания также поставляет технику и автотранспорт для наших ключевых направлений, способствует развитию дорожной сети, повышению безопасности движения.

Уверен, что постоянное внедрение инноваций, применение передовых технологий и оборудования, а также высокий профессионализм вашего коллектива, будут и дальше способствовать нашей успешной совместной работе и выполнению производственных задач.

Желаю вам реализации планов, непрерывного роста, а также здоровья и благополучия!

В. Ю. АЛЕКПЕРОВ,
президент ПАО «ЛУКОЙЛ»

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

Вершины, которые нам по плечу

15-летие компании «Спецнефтетранс» Павел Федоров отметил подъемом в горы



Павел Федоров (ООО «Нефтедорстрой», г. Урай) на подступах к Эвересту.

Павел Леонидович Федоров работает начальником отдела охраны труда, промышленной безопасности и безопасности дорожного движения ООО «Нефтедорстрой», — одного из дочерних обществ компании «Спецнефтетранс», расположенного в г. Урае. Для коллег он еще председатель профсоюзной первички, игрок футбольной команды предприятия и путешественник со стажем.

Как не о путешествиях поговорить в период ограничений по COVID-19 и затянувшейся на несколько месяцев самоизоляции?!

За плечами Павла Байкал, горы Алтая и еще более двух десятков стран. В основном, Юго-Восточная Азия, Ближний Восток, Европа. Если сложить все километры — не одна кругосветка получится... Но для акул турбизнеса Федоров уже давно отрезанный ломоть, — свои маршруты он прокладывает сам.

— Не хочу зависеть от оператора, — признается Павел, — да, и отдых, типа «все включено», —

не для меня. В движении — сила! От силы три-четыре дня на пляже и уже надо идти дальше, ехать узнавать новые места, обычаи и нравы. Это и интереснее, и зачастую выходит гораздо дешевле.

В первое самостоятельное плавание П. Федоров отправился в 2012 году в Тайланд на остров Самуи.

Туристу из сибирской глубинки нравятся и непроходимые джунгли, и современные мегаполисы. Те же Сингапур, Гонконг, Дубай, которые, благодаря применяемым технологиям

и организации городского пространства, опережают время на десятилетия.

— Меня часто спрашивают: куда лучше поехать, что посмотреть? А я даже сравнить не могу, каждая страна хороша по-своему. Взять тот же Рим, — это такая архитектура и история европейской цивилизации... Как его сравнить с Филиппинами, где природа, пляжи — потрясающие?! Таиланд, раз 12 там был, езжу спокойно, как на огороде, но до сих пор его весь не посмотрел, — остается север.

Или Непал на высоте 4000 м и выше. Там звезды такие, — рукой до них можно дотянуться!

■ Непал? Не бывал!

Свой февральский тур до базового лагеря на Эвересте, откуда альпинисты идут на штурм высочайшей вершины мира, Павел Федоров посвятил 15-летию компании «Спецнефтетранс» и 10-летию родного «Нефтедорстрой».

НАГРАДЫ

Спасибо за труд!

В честь профессиональных праздников – Дня работников дорожного хозяйства и Дня работника автомобильного и пассажирского транспорта, в связи с 15-летием ЗАО «Спецнефте-транс», к государственным, отраслевым и корпоративным наградам за достигнутые трудовые успехи и многолетнюю добросовестную работу была представлена большая группа работников дочерних обществ компании.

Поздравляем коллег с высокими наградами!



Нагрудный знак «Почетный работник транспорта России»

■ **МИГУНОВ Александр Иванович**, директор ЗАО «Нижевожское УТТ».



Нагрудный знак «Почетный автотранспортник»

■ **ОСТАФИЙ Эдуард Федорович**, водитель автомобиля ООО «Дорстройсервис».

Благодарность Министра транспорта РФ

- **БАСКАКОВ Александр Юрьевич**, дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис».
- **БАЯНДИН Иван Николаевич**, моторист цементового агрегата ООО «Урайское УТТ».
- **ВЕЧЕРНИН Сергей Борисович**, заместитель директора по эксплуатации ООО «Чернушинское УТТ».
- **ЗАЙНУЛЛИН Марс Кавиевич**, водитель погрузчика ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **КАРГИНА Елена Владимировна**, главный бухгалтер ООО «АТП-Спецнефтетранс».
- **КОКАРЕВ Александр Сергеевич**, машинист бульдозера ООО «Дорстройсервис».
- **КРАВЦОВ Александр Николаевич**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Ремдормаш».
- **ЛАВРЕНОВ Сергей Викторович**, водитель автомобиля ООО «Дорстройсервис».
- **МАЙ Евгений Александрович**, токарь ОАО «ЛК-Транс-Авто».
- **МИННИГУЗИН Раиль Губайдуллович**, машинист бульдозера ООО «Чернушинское УТТ».
- **ПЛОТНИКОВ Владимир Васильевич**, водитель автомобиля ООО «Лангепасское УТТ».
- **ПУЧКО Владимир Викторович**, водитель вездехода ООО «Покачевское УТТ».
- **СКОРОДУМОВ Виктор Анатольевич**, дорожный рабочий ООО «Нефтедорстрой».
- **ТЕРЕНТЬЕВ Николай Леонидович**, машинист бульдозера ООО «Покачевское УТТ».
- **ФАНЕНШТИЛЬ Сергей Владимирович**, машинист крана автомобильного ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ХУРСЯК Юрий Адамович**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА



Заказчик выбирает надежный результат!

В этом году ЗАО «Спецнефте-транс» отмечает свое 15-летие. В связи с самоизоляцией и другими ограничениями, введенными из-за пандемии, эта дата не отмечается широко и массово. Тем не менее, это не повод оставить значимое событие в жизни коллектива компании без внимания. Накануне профессиональных праздников – Дня дорожника и Дня автомобилиста – генеральный директор компании Р. Ф. Габдуллин дал интервью нашей газете.

— Роберт Фанузович, каковы были предпосылки для создания компании «Спецнефте-транс»?

— Принятое в 2005 году ПАО «ЛУКОЙЛ» решение о выводе автотранспортного и дорожно-транспортного комплекса было основано на мировом опыте формирования вертикально-интегрированных нефтегазовых компаний.

Транспорт является вспомогательным звеном, обеспечивающим основные технологические процессы в нефтяной отрасли. Нельзя сказать, что внутри нефтяной компании — это актив второго сорта, но безусловно менее важный с точки зрения системы организации управления основным производством, учета и обновления мощностей. В связи с этим не было ясного понимания реальной стоимости данной услуги, потребности в технике и ресурсах. Еще из периода плановой экономики транспортникам по наследству перешли избыточный, но морально и физически устаревший автопарк, и производственная инфраструктура, содержание которой в условиях севера было просто золотым. Когда все это было в структуре нефтяной компании, то эти издержки растворялись в стоимости конечного продукта.

Когда ситуация была переведена исключительно в экономическую плоскость, встала задача не только обеспечить потребность основного заказчика в транспорте, но и стать экономически эффективной компанией.

— Каким образом переход на рыночные рельсы повлиял на взаимоотношения между нефтяниками и транспортниками?

— На этапе становление холдинга работа строилась в рамках соглашения о сотрудничестве с компанией «ЛУКОЙЛ». Именно в этот период практически на 100% был обновлен парк АТС, определена география деятельно-

сти, сформированы профессиональные коллективы. При этом иллюзий не было, у руководства компании изначально было четкое понимание, что за место на рынке придется бороться.

И здесь надо отдать должное нашему основному заказчику. Все эти годы нефтяная компания предъявляла серьезные требования к качеству и стоимости услуг, вместе с нами настойчиво работала над оптимизацией структуры парка, повышением производительности и классности наших специалистов. Эта совместная работа дала возможность расширить узкие места, получить экономический эффект как для наших обществ, так и для заказчика.

В дальнейшем, когда заказчик перешел к конкурентному отбору подрядчиков, нам удалось сохранить и упрочить сотрудничество практически по всему периметру.

— В чем заключается миссия ЗАО «Спецнефте-транс»?

— Во главу угла акционеры компании всегда ставят производственный аспект: мы должны оказывать такую услугу, которая будет востребована рынком.

Другая важная установка, — компания в полной мере отвечает по обязательствам перед заказчиком, государством, работниками.

Я полагаю, что этим мы отличаемся от менее ответственных участников рынка. Мы не можем себе позволить, условно говоря, «набедокурить» в Чернушке, потому что это будет иметь последствия для нас на Нижней Волге. Мы не можем плохо работать в Западной Сибири, потому что это будет иметь отношение к Республике Коми. Нужно везде работать хорошо. Так мы и работаем уже 15 лет, и я уверен, что так будет и дальше.

Еще одно безусловное наше основное конкурентное преимущ-

ество — это не нацеленность на сиюминутную финансовую выгоду, а стремление создать долгосрочный проект. Собственно говоря, он уже создан, работает, сам себя воспроизводит.

— Воспроизводит, при этом совершенствуясь ...

— А иначе никак не получится, если вы хотите работать на этом рынке, требования заказчика растут из года в год. Он меняет режимы работы, графики, географию, требует предложений по снижению затрат, новую технику. Это держит нас в тонусе, не дает засиживаться в зоне комфорта. Мы должны в эти изменения встраиваться, им соответствовать, при этом оставаться эффективными. Задача непростая, особенно с учетом того, что параллельно растет стоимость транспортных средств, топлива, иных ресурсов. Но за многие годы совместной работы с нефтяниками это у нас уже в крови.

— Выше Вы уже коснулись широкой географии деятельности компании. Сегодня в составе ЗАО «Спецнефте-транс» работает два десятка дочерних обществ, как удается эффективно управлять такой развернутой структурой?

— Если брать наши инновационные разработки, то «Спецнефте-транс» одним из первых в отрасли создал единую систему управления, которая позволяет видеть все информационные потоки, систематизировать и делать их понятными и прозрачными. Для этого у нас имеются решения по производственному и бюджетному планированию, системе закупок.

К этому мы добавляем тот синергетический эффект, который дает опыт интеграции и применения лучших практик множества дочерних обществ, работающих в общем контуре. Это работа, которая требует ежедневного напряжения всех сил трудовых коллективов и каждого работника по отдельности.

Пользуясь, случаем, хочу выразить всем огромную признательность и благодарность за труд. 15 лет — это значительный период, и непростые для компании и России годы. Но, благодаря опыту и кадровому потенциалу каждого из дочерних обществ, нам удается поддерживать высокую планку. Мы обновляем парк, находим решения, кото-

рые позволяют сдерживать рост тарифов относительно темпов инфляции, выходим на новые рынки. Все это невозможно без ответственного подхода к делу каждого работника компании.

— Если мерить, как принято в нашей стране, работу пятилетками, то какие крупные проекты за последние пять лет Вы бы отметили?

— Самый главный наш проект — обеспечивать технологии заказчиков бесперебойным обслуживанием автотранспортом и дорожно-строительной деятельностью. Надежность в этом вопросе определяет все остальное.

Если говорить о проектах, которые «выстрелили» за последние пять лет, то я считаю очень эффективным проектом замещение железнодорожного транспорта автомобильным при перевозке светлых нефтепродуктов, который был разработан и реализован в Нижнем Поволжье в интересах «ЛУКОЙЛа». Начатое в этом году строительство нового роботизированного завода по производству полуприцепов ЗАО «Капри» позволит нам выпускать технику, которая соответствует лучшим стандартам и диверсифицировать бизнес. Следует отметить расширяющееся сотрудничество с АО «Мессояханефтегаз» в Ямальском регионе.

В начале октября мы вышли на объекты дорожного строительства ПАО «ГМК Норникель». Это — важный проект с солидным заказчиком в новом для нас регионе деятельности. Еще на этапе подготовки наши инвестиции составили более 500 млн рублей. Мы планируем, что Норильский промышленный район станет для компании новой точкой роста.

— Каковы перспективы развития компании и отрасли в целом?

— Год юбилея выдался очень сложным. Сегодняшнее положение в нефтяной отрасли обусловлено падением спроса и цен, ограничениями, связанными с коронавирусом. Мы все испытываем эти последствия на себе. Являясь технологическим звеном в процессе добычи и переработки полезных ископаемых, мы пытаемся синхронизировать наши планы с обстоятельствами, в которых приходится работать. Это получается: нам удалось сохранить работоспособными наши трудовые коллективы, и результаты работы за 9 месяцев соответствуют плановым показателям. Мы не только оказываем заказчику необходимый объем услуг, но в течение года в ряде регионов нам удалось расширить фронт работ, мы вошли в новые, интересные проекты. Это позволяет нам говорить, что компания твердо стоит на ногах и нам понятны перспективы развития на несколько лет вперед. В нынешних условиях — это хорошая новость.

В этих непростых условиях работы нам надо быть максимально гибкими с точки зрения спектра и номенклатуры услуг. Стоимость наших услуг не должна быть выше рынка и, в то же время, их качество должно быть лучше, чем в среднем по рынку. И мы хорошо понимаем, что в этой ситуации нам предстоит жить и работать в будущем.

Интервью вел Олег ОПУТИН.

КАК ЭТО БЫЛО

«Спецнефтетранс»: история в лицах

История создания транспортной компании от непосредственных участников

Еще полтора десятка лет назад никто в отечественной нефтегазовой отрасли не представлял, что может быть иначе. Пока не появился «Спецнефтетранс».

Транспорт у нефтяников всегда был свой, за пазухой. В советские годы управления технологического транспорта были при НГДУ. Когда в девяностые появились частные нефтяные компании, транспорт также оставался внутри.



Председатель совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс» **А. А. Барков** хорошо помнит и то, и другое время, — в начале восьмидесятых он работал в Когалыме начальником УТТ. В 1993–2013 гг. занимал пост вице-президента ПАО «ЛУКОЙЛ» и среди прочих вопросов курировал транспортный блок нефтяной компании.

«Дело нефтяной компании — разведывать, добывать, перерабатывать и продавать нефть, — говорит Анатолий Александрович. — Не от хорошей жизни в лихие девяностые «ЛУКОЙЛ» замкнул на себе и многое остальное, включая транспорт. С крушением СССР рухнула плановая экономика, наработанные десятилетиями хозяйственные связи и производственные цепочки. Многие автопредприятия просто развалились, в результате транспортное обеспечение отрасли было дезорганизовано».

Именно в эти годы «ЛУКОЙЛ» активно рос, заходил в новые регионы, а как осваивать новые месторождения без надежного транспорта и дорог? И чтобы в этой части не зависеть от капризов дикого рынка и диктата поставщиков, внутри «ЛУКОЙЛа» был создан собственный мощный комплекс, включавший в себя, помимо автомобильного, речной, морской, железнодорожный, трубопроводный транспорт.



«На этапе создания ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» в 1994 г., — вспоминает **М. М. Смоляев**, бессменно руководивший компанией на протяжении 12 лет, — парк техники составлял всего 155 железнодорожных цистерн и 96 автомобилей. Через десять лет многопрофильная транспортная компания эксплуатировала уже 10 000 вагонов и более 4000 АТС».

Для полноты представления следует добавить, что к тому

времени нефтеналивной флот «ЛУКОЙЛа» насчитывал около 70 судов. Это больше, чем сегодня весь торговый флот каждой из бывших советских прибалтийских республик — Эстонии, Латвии или Литвы.

О важности имен

Небольшое полулирическое отступление. Есть такая поговорка о важности имен: «Как вы яхту назовете, так она и поплывет». «Спецнефтетранс», конечно, это не прогулочный парусник, а настоящая рабочая лошадка нефтяной отрасли. Поэтому и название у новой компании должно быть соответствующим. Такое и родилось в одном из кабинетов центрального офиса «ЛУКОЙЛа» на Сретенке.

«Мы недолго ломали голову над названием, — говорит **А. А. Барков**. — Было понимание, что во главе угла — нефть и к ней уже технологический транспорт, дорожно-строительная техника, вахтовые перевозки. Поэтому, так и легло — нефть и специальный транспорт. Лаконично и понятно».

Нужное имя — это даже не первый шаг, это лишь подготовка к нему. Особенно, если предстоит двигаться не по накатанной колее, а прокладывать свой путь.

Опыт, анализ, интуиция

К середине нулевых, когда «ЛУКОЙЛ» на всех парах шел курсом на вертикальную интеграцию, а возможности рынка пришли к устойчивому равновесию с потребностями нефтяников в транспорте, и было принято решение о выводе непрофильных активов на аутсорсинг. По всем расчетам, это должно было сократить долю транспортных издержек нефтяников в стоимости готовой продукции.

Вроде бы все понятно: зачем жить натуральным хозяйством, если проще и дешевле купить на рынке? И в конце 2005 г. автотранспортные активы «ЛУКОЙЛ-Транса» были переданы во вновь созданную компанию «Спецнефтетранс». В ее состав вошло девять предприятий, работавших в Республике Коми, Пермском крае и Поволжье.

«До нас этого не делал никто, — отмечает **М. М. Смоляев**, член совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс». — Создавая «Спецнефтетранс», мы проходили неведомыми путями. Не было учебников и расчетов, на которые можно было бы ориентироваться. Многие решения принимались на основе прогностического анализа, прежнего опыта работы и интуиции, что должно быть так, а не иначе».

В итоге у нас получилось. За короткий период была создана и успешно действует многофункциональная компания. Это вообще удивительно, когда у одной компании столько разных направлений деятельности».

Решение о выводе автотранспорта на местах было встречено настороженно. Одно дело, когда у тебя все свое и ты одним телефонным звонком можешь отправить машину на линию и снять проблему. И совсем другое, — когда ты работаешь в рамках договора и бюджета по предварительной заявке.



«Но, когда мы вместе с нефтяниками посчитали результаты работы за первый год, — вспоминает **Н. А. Ляпин**, член совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс», первый генеральный директор компании (2005–2007 гг.), — то цифры заговорили сами за себя. Централизация позволила снизить затраты на транспорт по каждому обслуживаемому предприятию на 20–25%».

От первых успехов головокружения не наступило. Это было время, когда нефтяники и транспортники совместными усилиями переходили к новой форме взаимодействия, учились слушать и слышать друг друга. Обсуждение любого решения теперь начиналось с самого главного — тарифа, и принималось обоюдно.

Импульсы движения

Подтверждением зрелости «Спецнефтетранса» стал 2009 год, когда в состав компании заказчиком был передан транспорт из «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», — более 3000 единиц техники. Интеграция прошла успешно.

— Надо сказать, что этот переход, — вспоминает **А. А. Барков**, — заставил и заказчиков на местах посмотреть, как используется техника, сколько ее нужно. Поэтому мы, насколько я помню, в течение первых двух лет тысячу единиц техники по Западной Сибири сократили, а качество услуг не упало.

Анатолий Александрович, который тогда работал в «ЛУКОЙЛе», говорит «мы», поэтому не сразу понятно, кого он имеет в виду, — нефтяников или транспортников? Оказывается, и тех, и других: «Это не только дало серьезную эко-

номию нефтяной компании, но и транспортники начали формировать свою структуру по-новому, искать пути повышения эффективности».

В этот период была разработана программа «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса». На базе ремонтных мощностей были созданы самостоятельные авторемонтные предприятия. Это позволило снизить издержки автотранспортных и дорожно-строительных обществ, программы по ТО и ТР стали более управляемыми и прогнозируемыми. Экономический эффект по компании — до 1 млрд рублей в год. Проведена большая целенаправленная работа по снижению удельного расхода топлива. За эти годы этот показатель снизился почти на 40%.

— Благодаря взвешенной инвестиционной политике, лизингу, участию в госпрограммах поддержки автотранспортной отрасли, мы здорово за эти годы обновили парк, — говорит **А. А. Барков**. — Если в свое время мы получили парк со средним возрастом 16–18 лет, то сегодня это — 7–9 лет. А по ряду групп техники возраст еще ниже.

Все эти небыстрые, может, не очень заметные, но последовательные шаги на протяжении 15 лет привели к тому, что «Спецнефтетранс» сегодня — эффективная, конкурентоспособная, мобильная производственная структура, крупный игрок на рынке услуг с технологическим транспортом и спецтехникой.

«ЛУКОЙЛ» все эти улучшения также видит и оценивает. Как следствие, — в октябре было подписано долгосрочное соглашение о сотрудничестве между нашими компаниями. Это важный и точный до мелочей документ. Он затрагивает абсолютно все стороны работы: тарифы, топливо, закупку техники, социальные гарантии для работников. Соглашение повышает нашу ответственность, подтверждает, что все эти годы мы развиваемся в правильном направлении, и дает серьезный импульс для еще более тесного взаимодействия».

Текущий год, из-за ситуации на нефтяном рынке и коронавируса, выдался очень напряженным. И от лица совета директоров компании «Спецнефтетранс» хочу поблагодарить руководителей дочерних обществ за качественную работу в непростых условиях, за то, что сохранили темп, сохранили людей, коллективы.

Олег ОПУТИН.



НАГРАДЫ

Благодарность
Министра транспорта РФ

- **ЧЕКАРЕВ Александр Иванович**, водитель автомобиля ОАО «ЛК-Транс-Авто».
- **ШИШУЛИНА Наталья Владимировна**, начальник отдела ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ШМИДТ Александр Николаевич**, машинист ППДУ ООО «Покачевское УТТ».



Звание
«Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс»»

- **ЖИРНОКЛЕЕВ Алексей Алексеевич**, директор ОАО «ЛК-Транс-Авто».

Почетная грамота
ЗАО «Спецнефтетранс»

- **АМИРХАНОВ Руслан Амирханович**, машинист экскаватора ООО «Дорстройсервис».
- **АРХИПОВ Денис Владимирович**, водитель автомобиля ООО «Усинское ТТУ».
- **БАЧАНОВ Юрий**, машинист бульдозера ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ВАКИЛОВ Финат Зулькафилович**, машинист ППДУ ООО «Когалымское УТТ».
- **ГИЛЬМАНШИН Виктор Робертович**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Автодорсервис».
- **ГОРОХОВ Владимир Николаевич**, начальник участка ООО «Дорстройсервис».
- **ИСМАИЛОВ Искендер Шавахат оглы**, машинист экскаватора ООО «Покачевское УТТ».
- **ЛОВЯГИН Иван Федорович**, тракторист ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **НАПЛАВКОВ Сергей Николаевич**, электрогазосварщик ООО «Авторемонтное предприятие».
- **НАУМОВ Сергей Васильевич**, водитель автомобиля ООО «Урайское УТТ».
- **НОВОЖИЛОВ Владимир Анатольевич**, машинист крана автомобильного ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **ОЛЕКСЕНКО Юрий Григорьевич**, машинист экскаватора ООО «Когалымское УТТ».
- **ПОПОВ Юрий Иванович**, водитель автомобиля ООО «Усинское ТТУ».
- **САМКОВ Павел Николаевич**, водитель автомобиля ООО «Чернушинское УТТ».
- **СОБОЛЕВ Николай Анатольевич**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».

Благодарность
ЗАО «Спецнефтетранс»

- **БАБАКОВ Николай Владимирович**, электрогазосварщик ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **БАВИЕВ Ринат Абдулгалиевич**, главный бухгалтер ООО «Ремдормаш».
- **БАДМАЕВ Игорь Номтаевич**, водитель автомобиля ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **БОЛЛИХ Людмила Владимировна**, начальник ОРП ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **БРУННЕР Елена Сергеевна**, главный бухгалтер ООО «Покачевское УТТ».
- **ВИНОГРАДОВ Андрей Анатольевич**, начальник автоколонны ООО «Усинское ТТУ».
- **ГАПОНЕНКО Александр Ефимович**, дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис».

НАГРАДЫ

**Благодарность
 ЗАО «Спецнефтьтранс»**

- **ДАГАЕВА Любовь Николаевна**, главный бухгалтер ООО «Лангеласское УТТ».
- **ДОЙЖА Петр Степанович**, ведущий инженер-энергетик ООО «Когалымское УТТ».
- **ГАСАЕВ Хабиб Магомедович**, водитель погрузчика ООО «Покачевское УТТ».
- **ГУРЬЯНОВ Иван Владимирович**, машинист бульдозера ООО «Нефтедортстрой».
- **ЕДИГАРЕВ Николай Николаевич**, водитель ЗАО «Транс-Строй».
- **ЕЗИМОВ Леонид Александрович**, машинист крана автомобильного ООО «Усинское ТТУ».
- **ЕЛИЗАРОВ Вячеслав Юрьевич**, производитель работ ООО «Дорстройсервис».
- **ИВАНОВ Сергей Вячеславович**, машинист ППДУ ООО «Чернушинское УТТ».
- **КАЛМЫКОВ Виктор Владимирович**, водитель ЗАО «Транс-Строй».
- **КАРАУЛАН Степан Иванович**, машинист крана автомобильного ООО «Дорстройсервис».
- **КОСАРЕВ Владимир Ноевич**, водитель погрузчика ООО «Усинское ТТУ».
- **КУЗЬМИНЫХ Владимир Николаевич**, водитель автомобиля ОАО «Пермское транспортное предприятие».
- **КУШЕВ Василий Викторович**, наладчик строительных машин ООО «Дорос».
- **ЛЕОНТЬЕВА Татьяна Васильевна**, начальник ПЭО ООО «Покачевское УТТ».
- **ЛЕПЕШКИН Геннадий Леонидович**, машинист ППДУ ООО «Когалымское УТТ».
- **МЕДВЕДЕВ Сергей Анатольевич**, водитель автомобиля ООО «Лангеласское УТТ».
- **МИРОНОВ Михаил Аркадьевич**, начальник отдела снабжения ЗАО «Капри».
- **НАУМЕНКО Светлана Алексеевна**, диспетчер ООО «АТП-Спецнефтьтранс».
- **НАСЫРОВА Айгюль Аданисовна**, главный бухгалтер ООО «Нефтедортстрой».
- **НЕСТЕРОВ Алексей Иванович**, водитель автомобиля ЗАО «Нижевожское УТТ».
- **ОГИЛЬБА Олег Иосифович**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **ПОГИБАЛКИН Александр Иванович**, водитель автомобиля ООО «Дорос».
- **ПОТАШОВ Виталий Иванович**, старший производитель работ ЗАО «Транс-Строй».
- **ПТУШКО Виктор Григорьевич**, копровщик ООО «Лангеласское УТТ».
- **РОМАНОВ Андрей Алексеевич**, машинист укладчика асфальтобетона ООО «Дорос».
- **РЫБАЛЕВСКИЙ Владимир Григорьевич**, водитель автомобиля ООО «Когалымское УТТ».
- **ТИШИНА Надежда Анатольевна**, комплектовщик стройматериалов, изделий и оборудования ООО «Ремспецтранс-2».
- **УШАКОВ Сергей Владимирович**, водитель автомобиля ООО «Чернушинское УТТ».
- **ФЕШИН Денис Валерьевич**, водитель автомобиля ООО «Урайское УТТ».
- **ЧЕРНОВ Виталий Петрович**, машинист экскаватора ООО «Дорстройсервис».

ТОЧКА ЗРЕНИЯ

Главная сила – люди

Было бы неправильно, говоря о компании, не узнать, а что думают о сотрудничестве с ЗАО «Спецнефтьтранс» заказчики. Прежде всего, основной заказчик – «ЛУКОЙЛ».

На вопросы редакции «В движении сила!» отвечает заместитель руководителя Дирекции по имущественным отношениям, административно-хозяйственной деятельности, транспорту и связи ПАО «ЛУКОЙЛ» А. К. Шайкин.



■ **ШАЙКИН Александр Константинович**

Кадровый военный. За годы службы прошел путь от курсанта пограничного училища до генерал-лейтенанта, начальника Управления пограничного контроля организационного департамента Пограничной службы ФСБ России. Имеет государственные награды. В ПАО «ЛУКОЙЛ» курирует вопросы развития транспортной инфраструктуры и обеспечения производственной деятельности. Принимал активное участие в строительстве и пуске таких крупных промышленных объектов, как РПК «Высоцк II» на Балтике, СМЛОП Варандейский терминал на Баренцевом море, ГОК по добыче алмазов в Архангельской области. За вклад в реализацию этих и других проектов награжден орденом Дружбы.

— Александр Константинович, с Вашей точки зрения, оправдало ли себя принятое в 2005 году решение о передаче автотранспорта на внешний аутсорсинг?

— Опыт крупных мировых компаний-недропользователей показывал нам, что наиболее оптимальный путь снижения затрат на транспортное обеспечение, которые в тот период росли не ежегодно, а, наверное, ежемесячно, — консолидировать автотранспортные активы компании в самостоятельную структуру.

Помимо этого, мы ставили задачу снять бремя транспортного обеспечения с тех людей, которые непосредственно занимаются добычей и переработкой нефти. Поэтому и было принято решение создать компанию «Спецнефтьтранс».

Поскольку эта идея зародилась в нашем главке, мы ее отстаивали и несли полную ответственность за ее реализацию и результат. Было немало скептиков: а зачем создавать еще одно юридическое лицо? Но такие разговоры угасли сами по себе, как только руководители поняли, что легче купить услугу, нежели тащить на себе весь этот воз: закупка, содержание, ремонт транспорта, подбор водительского состава, обновление парка.



➤ Трехсоттонный кран-гигант ОАО «Пермского транспортного предприятия» работает на площадке ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез».

Сегодня можно уверенно говорить: это было правильное решение. Нам удалось снизить расходы на транспорт в общей себестоимости добычи тонны нефти. Это один из ключевых показателей эффективности недропользования.

— Насколько за эти годы изменились требования «ЛУКОЙЛа» к подрядчикам по автотранспорту и дорожно-строительной деятельности?

— Требования растут. Вывод техники на аутсорсинг позволил более требовательно подходить к вопросу транспортного и дорожно-строительного обеспечения. Это касается принципов формирования производственных программ в части количества привлекаемой техники и машино-часов, возраста парка, его работоспособности, обновления, соблюдения технологии.

Я помню период 2005–2008 гг., когда мы, члены штаба по строительству и содержанию автотранспорта в компании «ЛУКОЙЛ», выезжали на объекты работ и измеряли глубину колеи линейкой. И если она превышала установленный норматив, — спрос был очень строгий.

Тогда ездили по тундре, и как памятники стояли брошенные трактора, грузовики. Техника была, извините, хлам, и некоторым не особо ответственным подрядчикам было дешевле ее оставить, чем отремонтировать или тащить на «большую» землю для утилизации.

Теперь такого нет. Идет современная ротация техники, отработаны технологии строительства и содержания зимних автодорог. Сегодня «Спецнефтьтранс» строит 1500 км сезонных автодорог. Это больше, чем расстояние от Москвы до Петербурга и обратно! В условиях вечной мерзлоты построить дорогу там, где нет населенных пунктов и производственных баз, без преувеличения это — трудовой подвиг.

— В октябре было подписано Соглашение о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтьтранс», в котором определен ряд значимых условий, — закрепление объемов работ на безтендерной основе, тарифная и инвестиционная политика. Что послужило поводом для принятия этого решения?

— Нефтяникам нужен экономичный, безаварийный автотранспорт, позволяющий

выполнять производственные задачи. Порой на тендеры заявлялись предприятия, которые, кроме листа бумаги и ручки, ничего за душой не имели. И они побеждали, давая наименьшую цену, поскольку одним из основных критериев на торгах является стоимость.

И когда мы начали анализировать, выяснилось, что у нас возит нефть индивидуальный предприниматель (берем, например, Коми). Он нанимает водителей-почасовиков, которые выполняют по два-три рейса, забирают деньги, потом приходит другой, третий... В условиях промышленного производства повышенного класса опасности совершенно не ясно и непредсказуемо для нас, какого качества будет такая услуга. При всем уважении к индивидуальным предпринимателям, малому бизнесу в целом, я считаю, что бизнес-процессы в таких сферах производственной деятельности, как наша, должны строиться с ответственными партнерами, способными предоставить качественные и безопасные услуги. Подрядчики должны уметь видеть и обеспечить перспективы «ЛУКОЙЛа» и собственного развития. Это работа, которая требует глубокого, долгосрочного подхода. Мы пришли к пониманию, что нужно выбирать хорошего, солидного партнера на года, на десятилетия.

То соглашение, которое было на первом этапе функционирования «Спецнефтьтранса», было простое, и на тот период оно устраивало обе стороны. Сейчас, когда во главу угла поставлена экономическая эффективность, для определения тарифа необходимо учитывать все сценарные условия. Учитывать стоимость топлива, регион присутствия, состояние дорожной инфраструктуры и так далее. Эти моменты при разработке нового Соглашения мы постарались предусмотреть.

— Каковы преимущества такой формы сотрудничества, как строится работа по Соглашению, перед конкурсными процедурами? Ведь совершенно очевидно, что через тендеры практически всегда можно добиться более низких цен на услуги?

— Как член тендерного комитета компании «ЛУКОЙЛ», я понимаю, что транспортная составляющая интересна многим. Но многие рассуждают совершенно по-дилетантски. Вот

выйду на тендер, упаду в цене и начну ковать деньги...

Но приходиться на тендер с целью победить любой ценой — это изначально ущербная и безответственная позиция как перед заказчиком, так и перед своими работниками. Значительное снижение цен такими подрядчиками обычно достигается, прежде всего, за счет того, что они начинают ловчить с налогами, платить зарплату «в серую», работают на старой технике. Их в последнюю очередь беспокоит, что за тем или иным объемом, которое он выигрывает на тендере, стоят живые, конкретные люди. Да, сегодня можно снизить тебе цену таким образом, что завтра тебе будет стыдно смотреть в глаза своим работникам. Поэтому участие в конкурсных процедурах должно проходить честно, в условиях конкурентной борьбы, но не в ущерб качеству услуг и собственным интересам подрядчика.

— Какие цели и задачи нефтяная компания ставит перед ЗАО «Спецнефтьтранс» в среднесрочной перспективе?

— «ЛУКОЙЛу» сегодня нужна такая услуга по транспорту, которая исключает срыв выполнения производственных программ, факты хищения материальных ресурсов, аварийность. Услуга должна быть такого качества и стоимости, которая позволяет компании быть на уровне лидеров отрасли не только в стране, но и в мире.

Главная сила, которая у вас есть для этого, — люди. За полтора десятка лет работы сформированы коллективы, верящие в своих людей, понимающие цели и задачи, которые перед ними стоят. Я не раз бывал у вас на предприятиях и всегда видел перед собой одержимых желанием выполнить поставленную задачу людей — водителей, механиков, инженеров.

Поэтому, пользуясь случаем, хотел бы поздравить весь огромный коллектив «Спецнефтьтранса» с круглой датой. 15 лет — это еще детский возраст, а для компании — начало большого жизненного, профессионального пути. Желаю, чтобы этот путь был долгим, чтобы люди приходили работать к вам и говорили, что как мне повезло, я работаю в «СНТ»!

— Спасибо за интервью.

Беседу вел Олег ОПУТИН.

ПРОИЗВОДСТВО



Новые проекты – точки роста

Итоги работы компании за девять месяцев текущего года мы подводим вместе с заместителем генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству В. А. Балаевым:

— Транспортные общества, несмотря на то, что из-за ситуации на рынке нефти часть объемов в первой половине года выпала, тем не менее демонстрируют стабильный рост производственных показателей. Особо следует отметить «Усинское ТТУ», которое в апреле вышло на новые объекты в Ухтинском регионе и продолжает укреплять там свои позиции.

Дорожники «Дорстройсервиса» и «Нефтедорстрой» в течение года смогли не только восполнить выпавшие объемы, но и нарастить портфель заказов за счет дополнительных контрактов. Сегодня они идут с перевыполнением по доходам и по экономической эффективности.

Надеюсь, что до конца года подтянутся коллективы ЗАО «Транс-Строй» и ООО «Дорос». От работы этих обществ во многом будет зависеть результат всей группы.

Справедливости ради надо сказать, что снижение объемов по «Транс-Строю» произошло по независящим от коллектива причинам. Под влиянием цен на нефтяном рынке заказчиком был сокращен ряд наиболее эффективных объемов. Задача — закрыть год без убытков.

Из ремонтных обществ отмечу ООО «Автодормашсервис», ООО «Ремспецтранс-2» и ООО «Ремдормаш», которые, несмотря на снижение объемов, отработали с лучшими показателями, чем планировалось.

■ Курсом на восток

В ситуации, когда производственные программы решительно корректируются заказчиком, поиск новых клиентов и объемов работ является особенно актуальным.

Сегодня компания «Спецнефтетранс» вошла в проект, связанный с обустройством и освоением Мокулаевского месторождения известняковых руд в Норильском промрайоне. Он напрямую связан со стратегическими проектами ПАО «ГМК Норникель». На севере Красноярского края нам поручено строительство железнодорожной насыпи, автодорог и подъездов к руднику.

Этому предшествовала большая подготовительная работа, которая потребовала не одно-



го дня. Для понимания скажу лишь, что переговоры с заказчиком о сотрудничестве были начаты полтора года назад. А вот мобилизация техники и персонала проводилась в сжатые сроки. В проект мы вошли двумя дорожно-строительными обществами — ООО «Дорос» и ООО «ДТК Ямал». 26 сентября на объекте нами были начаты лесочистные работы, а 10 октября, строго по плану, вышла техника.

На каждом этапе мы ощущаем поддержку и понимаем особое внимание заказчика ко всем процессам. Это и подбор персонала, и назначение руководителя проекта, и согласование плана и графика работ. Так тесно мы взаимодействуем, пожалуй, только с нашим основным заказчиком — ПАО «ЛУКОЙЛ».

Задача — исполнить взятые обязательства экономически эффективно и в установленные сроки, к июлю 2021 года. Мы рассчитываем, что норильский проект станет для компании мощной точкой роста.

■ Незабываемое старое

Не меньшее внимание уделяется наращиванию компетенций в сфере нефтесервиса, которые ценятся выше. С одной стороны, это увлечение экономической эффективности. С другой, чем ближе подрядчик к скважине, тем ценнее он для заказчика. Поэтому мы ставим задачу, чтобы наши общества не только работали на контуре перевозок, подвоза материалов

к скважине, но и непосредственно участвовали в процессах. «Покачевское УТТ» работает по глушению скважин. «Нижневожское УТТ» сегодня участвует в тендере ООО «РИТЭК» по скважино-операциям.

Надо понимать, что это путь небывший. Техника, компетенции, которыми в свое время обладали наши УТТ, на каком-то этапе были переданы в управление по ремонту скважин, буровикам, другим предприятиям. Их восстановить не так быстро. Кроме этого, организации, которые работают в этом сегменте, не стоят на месте. И в этой части конкурировать с ними сложно, поскольку они уже имеют опыт, компетенции, ресурсы, людей. Поэтому мы, в основном, работаем над инновационными услугами, которые заказчик предлагает впервые. Вряд ли это можно назвать «хорошо забытым старым».

■ Три кита инвестиций

Говоря об инвестиционной программе этого года, следует отметить три ключевых проекта.

Порядка полумиллиарда рублей было направлено на мобилизацию в Норильске. Приобретено 15 самосвалов, бульдозеры, катки, экскаваторы, обеспечивающий транспорт, вахтовый вагон-городок, пневмокаркасные сооружения для хранения и ремонта техники.

Ранее была реализован инвестиционный проект по ЗАО «Транс-Строй». Приобретено 10 самосвалов «мерседес», бульдозеры «коматцу», катки, экскаваторы. Это позволило обществу по максимуму закрыть фронт работ своими силами, отказаться от субподрядной техники, снизить возраст парка. Сегодня в Республике Коми в сегменте дорожного строительства мы имеем крепкую производственную базу и готовы бороться за новые объемы.

ЗАО «Капри». Значительные средства направлены на строительство нового завода по производству прицепной техники. Параллельно в разработке находится проект по технологической оснастке предприятия.

По большому счету, эти три крупных проекта составляют порядка 1,2 млрд рублей, это 70% инвестпрограммы. Остальное — текущее обновление.

■ Стройка как кристалл

В компании идет работа по внедрению в строительном сегменте программных продуктов, способствующих более эффективному управлению проектами. В частности, ПО «Microsoft Project» уже применяется на объектах капстроительства ЗАО «Транс-Строй», ООО «Дорстройсервис» и ЗАО «Капри». Это дает возможность видеть жизнь каждого из них в отношении тех сроков, объемов, техники, материалов и иных ресурсов, которые у нас изначально были определены для реализации проекта. Причем, видеть это на каждом уровне, вплоть до производителя работ.

Возможности, которые дает «MsP» в части контроля и управления, мы будем использовать и на объектах работы в Норильске.

С этим проектом связана и система видеоконференций, которая сейчас прорабатывается в Информационно-технологическом центре компании. Благодаря ей появится возможность подключать к совещаниям исполнителей на местах, через смартфон или планшет видеть положение дел на объекте. Этот инструмент дает возможность погружения до самого нижнего уровня и будет востребован, прежде всего, в самих обществах в формате взаимодействия «директор — начальник участка — производитель работ».

Создана новая автоколонна

Новые объемы работ потребовали изменить производственную структуру ООО «Усинское ТТУ». В связи с выходом на объекты ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз» (объем транспортной работы за трехлетний период - 3,25 млн маш.-ч) на предприятии были созданы автоколонна № 7 и отдел эксплуатации в г. Ухте.

«Семерка» базируется в Печорском районе и оказывает транспортные услуги на Северо-Кожвинском и Кыртаельском нефтяных месторождениях «ЛУКОЙЛ-Коми» парком 28 и 30 единиц АТС соответственно. Ухтинский ОЭ создан для организации оказания услуг субподрядной техникой в пгт Нижний Одес. Для выполнения работ в Ухтинском районе привлечено 320 единиц сторонней техники.

— Изменению структуры предшествовала большая работа по отработке логистических схем взаимодействия с заказчиком, — отметил **О.Ю. Бабинов**, директор ООО «Усинское ТТУ», — подбор персо-

нала, перегон АТС, отбор надежных поставщиков услуг, обустройство и организация рабочих мест. Новые подразделения начали свою работу точно в срок, что позволило предоставить заказчику качественные автотранспортные услуги, а обществу увеличить прибыль.

Одновременно общество приступило к оказанию услуг на новых объектах в традиционных для себя регионах деятельности. В частности, трехлетняя производственная программа по Баяндыскому месторождению ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» составляет 242 тыс. маш.-ч. По Варандейскому, Тобойскому, Тэдинскому месторождениям, которые разрабатывает ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз», объем работ составит 969 тыс. маш.-ч.

Все это стало важной составляющей развития предприятия в текущем году. Производственная программа «УТТУ» за девять месяцев в маш.-ч выполнена на 109,7%, по доходам — на 117%.



Внимание людям



А. Г. КАРЫМОВ, председатель ОППО «Спецнефтетранс»:

— Профсоюз играет свою положительную роль в деле развития компании «Спецнефтетранс», укрепления сотрудничества и взаимодействия с основным заказчиком — ПАО «ЛУКОЙЛ».

Объединенная профсоюзная организация, которая сегодня включает 18 первичек, 8,5 тыс. работников и ветеранов компании, была создана в 2012 году, и сразу же вошла в состав МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ». Это позволяет нам жить одной жизнью с нефтяниками, с которыми мы работаем плечом к плечу уже не один десяток лет.

Охрана труда — одно из главных направлений работы профактива. Уполномоченные по труду участвуют в ПДК, указывают на недостатки и участвуют в их устранении. В последнее время больше внимания уделяется бытовым условиям. Уже в этом году в «Когалымском УТТ» было ведено в строй общежитие. Инициатива реконструкции здания принадлежала администрации, а профсоюзная организация в этом деле оказала большую поддержку.

Если говорить об организации отдыха, то в этом году из-за ограничений по пандемии коронавируса, детские лагеря и санатории были закрыты, многие люди решили не рисковать и проводили отпуска дома. Но в целом профсоюзная организация совместно с администрацией выявляет людей, которым необходимо оздоровление, закупаются путевки, делается удешевление этих путевок.

Если говорить о спортивно-оздоровительных мероприятиях, то первички в свое время выступили инициаторами региональных спартакиад. И по уже сложившейся традиции мы ежегодно проводим такие состязания, а раз в четыре года лучшие спортсмены компании собираются на межрегиональные соревнования. На протяжении года осуществляется аренда спортзалов и бассейнов, используются свои залы, где есть возможность позаниматься, привести себя в форму.

Свою роль профсоюзное взаимодействие сыграло и при выработке Соглашения о сотрудничестве, которое было заключено между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс» 15 октября. Этот важный документ раскрывает перспективы развития наших предприятий, позволяет видеть и понимать условия и объемы работы в дальнейшем.

ГЛАС НАРОДА

Атмосферный проект

■ **Наталья ПОЛОХОВА,**
ведущий бухгалтер ООО «АРП»:

— В песне ярко описаны сложные условия, в которых работают наши коллеги. Слова, обращенные к каждому водителю: «Напарник, мы опять в далеком рейсе! Нефтянка нам — дорога и судьба!» — отражают самоотверженность, ответственность и преданность делу.

■ **Абдулмумин СУЛТАНАХМЕДОВ,**
механик автоколонны
ООО «Лангепасское УТТ»:

— Учувствовать в проекте предложил СМС, и я не смог отказаться, — обожаю все новое и неизведанное. Отличная погода и настроение, поддержка прохожих во время съемок настраивали нас и задавали хороший тон. На мой взгляд, текст марша прост и легко воспринимается на слух, и я пожалел об одном, что не играю на гитаре.

■ **Илья БУЛЫЧЕВ,**
председатель ППО ОАО «ПТП»:

— «Марш» — очень нужная песня. Идея гимна компании «Спецнефтетранс» созрела еще в 2018 году, и все ждали ее реализации. На съемках прекрасная погода поднимала настроение и подвигала на инициативу. У коллег проявились способности к художественной самодеятельности и творческая инициатива, — возьму на вооружение.

■ **Татьяна ЛОБОДА,**
старший диспетчер автоколонны
ООО «Усинское ТТУ»:

— Слова и мотив «Марша» поднимают настроение и дух! Это великолепный опыт, раскрывший наши способности в области пения, танцев и режиссуры. Запомнилось волнение при записи фонограммы в студии: листок с текстом дрожал в руках, коллеги отстукивали такт, помогали друг другу «дотянуть» строки. В такой обстановке чувствуешь себя в кругу единомышленников.

■ **Алексей СЕМЕНОВ,**
водитель ООО «Урайское УТТ»:

— Текст песни разучивал прямо за рулем, репетировал дома после работы. Запомнилась добрая, непринужденная творческая атмосфера. Даже погода пошла нам навстречу, — в день съемок было тепло и солнечно. Как водитель скажу: песня полностью отражает условия, специфику нашей работы.

■ **Юлия БОГДАНОВА,**
начальник ОТ и ПБ ООО «Ремспецтранс-2»:

— «Марш» отражает особенности работы компании, он — о транспорте и об отсыпках. Авторемонтные общества, как наше, обеспечивают выход техники на линию. Думаю, что меня поддержат многие, — песня сплавивает не только участников проекта, но и всех работников компании.

■ **Максим КАРАУЛАН,**
дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис»:

— На досуге мне нравится снимать фото и видео. Участвуя в проекте «Поем вместе!» по эту сторону камеры, я получил хороший опыт. Мне понравилась активность исполнителей, никто из ребят не стеснялся выполнять постановочные сцены.

Текст и мелодия песни отражают атмосферу трудовых будней, обстановку, в которой я работаю уже шесть лет.

■ **Наталья ЛЯШЕНКО,**
инженер ОРП ООО «Лангепасское УТТ»:

— Обожаю танцы, петь всегда хотелось, но не суждено. А в этом проекте звезды сошлись, можно и танцевать, и подпевать! Знаю, что съемки — это всегда непросто, но у нас все прошло на одном дыхании, творчески, весело! Думаю, марш станет нашим «золотым ключиком» во время значимых мероприятий УТТ и компании в целом!

■ **Сергей и Светлана ШЕСТАКОВЫ,**
ООО «Усинское ТТУ»:

— Песня честно отражает нашу работу, сплавивает, развивает творческие способности. Запомнилась динамичная обстановка в студии звукозаписи, присутствовало волнение, появилась возможность почувствовать себя «звездой».

■ **Валерий ТАКИШИН,**
ООО «Урайское УТТ»:

— Я проработал в УТТ с 2005 по 2015 год, и когда товарищи предложили принять участие в проекте, то с радостью согласился. Это было очень интересно. Имея за плечами 12 лет работы водителем автобуса, могу сказать, что текст и мелодия «Марша» в точности отражают особенности повседневной трудной, но почетной работы водителя.

ВМЕСТЕ С КОМПАНИЕЙ

Взяли и спелись!

Кто-то любит петь строевые песни, кто-то — за столом, сидя у костра или в душе. Один поет в душе, про себя, мурлыча под нос, а другой делает это во весь голос.

Работники компании «Спецнефтетранс» поют про себя, свою работу вслух. С гордостью!

Накануне профессиональных праздников — Дня работников дорожного хозяйства и Дня работника автомобильного и пассажирского транспорта — у коллектива «Спецнефтетранса» появилась своя песня. Они ее сами написали и спели. Но обо всем по порядку.

В сентябре в компании был запущен творческий проект «Поем вместе!», посвященный 15-летию ЗАО «Спецнефтетранс». Работникам дочерних обществ из Западной Сибири, Республики Коми, Поволжья и Пермского края предстояло исполнить «Марш транспортного спецназа» и записать общий видеоклип (<https://youtu.be/pVcB6hPGkVI>). Автор слов песни — руководитель направления внутренних и общественных коммуникаций

ЗАО «Спецнефтетранс» **Олег Опутин**, музыки — пермский композитор **Никита Савосткин**.

Видеоклип — это не только подарок коллегам к профессиональным праздникам и юбилею. Это и наш ответ на географическую удаленность — двадцать дочерних обществ слаженно работают в различных регионах России, за тысячи километров друг от друга, — от Балтики до Ямала и Норильска, от Каспия — до Баренцева моря.

С другой стороны, спетая вместе песня — это наш ответ коронавирусу, из-за которого в течение последних месяцев все мы живем в необычных условиях. Необычных настолько, что порой кажется: привычный ход вещей необратимо нарушен пандемией и ограничениями, что не до праздников...

■ **ООО «Нефтедорстрой»**

Продюсерским центром проекта выступила профсоюзная организация с участием совета молодых специалистов. По результатам кастинга из 15 кандидатов отборочное сито прошли пятеро вокалистов. Не профессионалов, но зато каких!

Прекрасную половину представляли **Айгюль Насырова**, главный бухгалтер, работающая с момента основания предпри-

ятия, и архивариус **Анжелика Бронских**, два года назад принесшая своей победой на голубой дорожке «золото» сборной Урая на II межрегиональной спартакиаде ЗАО «Спецнефтетранс». Мужской вокал был не менее достоин — **Михаил Комиссаров**, начальник ПЭО, **Даниил Беляков**, инженер ПУ, **Роман Векшин**, начальник ДРСУ-1.

— В ходе селекторов и репетиций мы обсуждали текст, мелодию, костюмы, ин-

вентарь, локации для съемок, — делится **Павел Федоров**, начальник ООТ, ПБ и БДД. — Особо запомнился такой момент. Как-то в обеденный перерыв я услышал знакомую мелодию из одного кабинета, слова «Марша» — из другого, из третьего — и музыка, и слова. Тогда я понял, что у нас все получится. Эта уверенность в своих силах, в людях, с которыми ты работаешь, и есть самое важное!



➤ Водитель «Покачевского УТТ» Валерий Челак буквально на следующий день после съемки убыл на вахту на Ямал.

Из уст в уста

«**О**т Каспия до Баренцева моря, по снежной целине в тайге, в степи, дороги нас ведут, мой друг, с тобою, туда, где нефть, на самый край земли...».

В «Покачевском УТТ» песню исполнил **Валерий Челак**, водитель с тридцатилетним стажем. «Марш транспортного спецназа» в его исполнении прозвучал гордо, — серьезно, правдиво, и при этом — душевно! Искренности и теплоты голоса известного в Покачах исполнителя добавляло то, что пел он о деле своей жизни, обращаясь к слушателям не только от своего имени, но и от лица десяти тысяч своих коллег.

«Вся моя семья поющая, — признается Валерий. — Мы не профессионалы, однако любимые песни —

это отдых для души». Видимо, и по этой причине свой личный гараж В. Челак использует не только по прямому назначению. Это еще и репетиционный зал, и студия звукозаписи.

Одним словом, в Покачах песня обрела свое неповторимое звучание. В этом помогли друзья УТТ из ДК «Октябрь» и ТРК «Ракурс+», которые организовали постановку и сняли замечательный видеоклип.

Наталья ИВАНОВА.
Фото Бурулай Бехматовой.

В такой ситуации важно ощущать, что ты не один, что «Спецнефтетранс» — большая семья, в которой принято поддерживать друг друга и приходить на помощь. Нет, COVID-19, нас не возьмешь!

Проект «Поем вместе!» подтвердил, что в «Спецнефтетрансе» работает много творческих личностей! Более сотни работников участвовали в проекте не только в роли исполнителей песни, но и в качестве режиссеров, продюсеров, постановщиков, сценаристов, видео- и звукооператоров, помощников и ассистентов, в массовых сценах и флэш-мобах. Благодаря сотворчеству, участники проекта получили положительный эмоциональный заряд, смогли почувствовать себя частичкой большой компании.

Еще на этапе работы было понятно, что в дочерних обществах «Марш транспортного спецназа» уже воспринимается как фирменная песня компании «Спецнефтетранс», что видеоролика ждут, чтобы и себя показать, и на других

посмотреть, оценить уровень исполнительского мастерства и творческого подхода.

А еще проект показал, что у нас много друзей в городах, где мы живем и работаем. Друзья помогли нам — транспортникам, дорожным строителям, авторемонтникам — профессионально записать видео и студийный звук.

Одним словом, клип получился ярким, эмоциональным, творческим, энергичным! С такой песней можно и на работу, и на праздник! Да хоть в Сан-Ремо или на «Евровидение», посылай клип, — стыдно не будет!

Но международные фестивали и конкурсы подождают. Первыми зрителями и слушателями «Марша транспортного спецназа» стали те, кому посвящена песня, — работники «Спецнефтетранса».

Спасибо всем участникам за коллективную творческую работу! Споем еще не раз, коллеги!

Александр ЖУРБИН
(не композитор).

■ **ОАО «Пермское транспортное предприятие»**

Юрий Опутин, участник студенческих стройотрядов и художественной самодеятельности в восьмидесятые годы. Песенная душа любой дружной компании. **Илья Булычев**, гитарист-самоучка, солист молодежного ВИА на заре перестройки. **Алла Устинова**, окончила ДМШ по классу фортепиано. В настоящее время мастер караоке.

Такое трио в составе начальника автоколонны, инженера по БДД (и председателя профкома ППО) и ведущего экономиста по труду представляло ОАО «ПТП» в проекте «Поем вместе!». На фоне известного на всю Россию арт-объекта «Счастье не за горами!», выбранного для съемок, пермские исполнители не потерялись. За кадром остались начальник ОАСУ **Дмитрий Оганезов** (режиссура и видеосъемка), программист **Максим Вагин** (звукозапись), **Андрей Архипов** — заместитель директора «ПТП», который осуществлял продюсирование проекта.

■ **ООО «Ремспецтранс-2»**

Великолепный квинтет в составе: **Николай Отришко**, главный энергетик, **Юлия Богданова**, начальник отдела ОТ и ПБ, **Анастасия Фоменко**, секретарь, **Алексей Башмаков**, начальник ПЭО, и ведущий юристконсульт **Ирина Короткова** засветился на небосклоне проекта «Поем вместе!». Председатель СМС **Руслан Галиев** отвечал за съемку.

Слава к исполнителям пришла внезапно. Музыкального образования никто из них не имеет, в концертах участия не принимал, но смелость не только города берет, но и сценические подмостки!

■ **ООО «Чернушинское УТТ»**

— От нас песню исполнил квартет в составе: **Ирина Пиккулева**, секретарь, **Александр Усанин**, зам. начальника ПТО, **Елена Гусева**, зам. главного бухгалтера, **Фидан Бурханов**, контролер ОТК, — рассказал председатель ППО **Виктор Ваньков**. — Они хотя и не имеют музыкального образования, но как постоянные участники турслетов, культурных мероприятий, проводимых в обществе и в районе, отлично справились с задачей! В кадре им удавалось не только петь, но и танцевать!

Созвездие поярче «Самоцветов»!



Коллеги из «Усинского ТТУ» Александр Окладников, Елена Галиева, Юлия Гончаренко, Наталья Хафизова, Евгения Полякова в студии почувствовали себя настоящими «звездами»!

«**М**ой адрес – не дом и не улица, мой адрес – Советский Союз!» – пелось в популярном советском шлягере. В семидесятые – восьмидесятые годы на комсомольскую ударную стройку в Усинск – столицу нефтяников Коми – народ съезжался со всей страны. Многие так здесь и осели.

Коллектив участников проекта «Поем вместе!» из «Усинского ТТУ» стал настоящим творческим созвездием, поярче ВИА «Самоцветы».

Александр Окладников семь лет обучался в ДМШ в Молдавии по классу скрипки. Помимо этого,

играет на гитаре и аккордеоне. Юлия Гончаренко – выпускница известной в городе вокальной студии «Лада», гитару и фортепиано освоила самостоятельно. Евгения Полякова – признанная «звезда» республиканского масштаба! Во время обучения в детской школе ис-

кусств в г. Бугульме по классу фортепиано и вокала она не раз становилась лауреатом республиканского фестиваля талантливой молодежи «Созвездие – Йолдызлык».

В проекте также спели Елена Галиева, ведущий бухгалтер и председатель ППО; Наталья Хафизова, начальник ОРП; Татьяна Лобода, старший диспетчер автоколонны; супруги Светлана и Сергей Шестаковы – бухгалтер и начальник ОЭ; Фларис Марданов, ведущий инженер по снабжению ПТО; Айгуль Каримова, диспетчер автоколонны.

Большую помощь в записи фонограммы оказали директор Усинского ДК Эльвира Хохлова, художественный руководитель Геннадий Руков и Елена Заикина, хормейстер. В качестве видеооператора и режиссера выступил Владимир Исинбаев, представитель ООО «Издательский Дом «Нефть Тимано-Печоры».

Елена ХАФИЗОВА.

ООО «Дорстройсервис»

В обществе проект считают очень интересным, он дал возможность раскрыть таланты, внести творческий вклад в общее дело.

Исполнителями выступили инженеры Ольга Окулова, Виктор Семакин и Александр Ермашевич, контролер ТСАМТС Николай Токаренко. Они – энтузиасты-самоучки – играют на гитарах, участвуют в культурной жизни общества. Режиссером и оператором съемок проявил себя дорожный рабочий Максим Караулан.

ООО «Урайское УТТ»

— Исполнителями «Марша» выступили водитель Алексей Семенов и Валерий Такишин, который за 11 лет работы на предприятии прошел путь от водителя до начальника автоколонны, — рассказывает Василий Кратюк, председатель профкома, — Валерий Юрьевич — уникальный музыкант-самоучка, на гармошке может исполнить любое произведение от частушек до классики. Очень помог видеооператор Сергей Ивашкев.

ООО «Лангепасское УТТ»

В Лангепасе на приглашение спеть вместе откликнулись 11 работников УТТ и членов их семей. С большим подъемом песню исполнили Роман Сысолов и Салават Газалиев. Съемки клипа проводились с привлечением ТРК «Лангепас+». Записанный «Марш» был воспроизведен во время утреннего выхода техники на линию.

ООО «Авторемонтное предприятие»

— Мы с девушками откликнулись сразу, — рассказывает Елена Брызгалова, специалист по кадрам урайского «Авторемонтного предприятия», исполнительница песни и продюсер в одном лице. В качестве артистов с ней высту-

пили ведущий бухгалтер Наталья Полохова и кладовщик Наталья Мавлютова. — Все мы — самоучки, любовь к песне нам привили мамы и бабушки. В нашем бухгалтере просто дремал талант режиссера: она фонтанировала идеями, грамотно подходила к вокалу, подсказывала, как вести себя в кадре. Это помогло держаться естественно.

Помощь в организации звука и постановки оказали коллеги, которые остались за кадром: Екатерина Бурава, распределитель работ РММ, и Владимир Гордеев, инженер ПТГ.

ООО «Дорос»

В чернушинском «Доросе» исполнителями «Марша» выступило трио в составе Антона Мизева, начальника автоколонны; Ильи Новикова, механика автоколонны;

Алексея Лобачева, механика ОТК, — рассказывает Сергей Иванов, председатель ППО. — Это был их первый опыт исполнения на публику, и они, конечно же, волновались. Большую помощь по организации съемки и при работе в студии звукозаписи оказала Евгения Кирова, член СМС.

Р. S. Сам председатель ППО выступил в качестве режиссера, сценариста и оператора.

ООО «Когалымское УТТ»

«Когалымское УТТ» было представлено дуэтом супругов Колесниченко. Сергей работает водителем, Лариса — известный в городе педагог по вокалу. Оба музыкой увлечены с детства, постоянные участники конкурсов и концертов, не раз радовали коллег своими выступлениями.



сделать немало дублей, чтобы распеться и исполнить «Марш» по-настоящему! С чувством, толком, расстановкой.

Самыми романтичными и сложными стали воскресные съемки. Для этого мы отпросились у своих родных, чтобы провести съемку на природе. Тут нас ждал неприятный сюрприз — у Евгения Крюкова в доме порвало водопровод. В кадре его заменил супруг одной из участниц проекта. Сергей Фисенко быстро вошел в роль, поскольку, будучи невольным участником домашних репетиций жены, выучил слова песни.

Место для съемок — глаз не отвести на подъеме к селу Андреевка! Но если бы видео могло передать тот пронизывающий ветер, бушевавший на съемочной площадке! Южак срывал бейсболки в самый неподходящий момент, в пере-

рывах между дублями артисты сбивались в кучку, чтобы хоть немного согреться. Очень скоро все мы ощутили себя на месте лирического героя песни, работающего в сложных полевых условиях.

И все же наше упорство было вознаграждено. Когда солнышко покатило за горизонт, стало настолько красиво, что даже ветер залюбовался упавшей на пейзаж палитрой и замер. Этого затишья хватило, чтобы записаться на «натуре».

Сегодня, когда работа уже завершена, немножко жаль, что проект закончился так быстро. С другой стороны, мы гордимся, что теперь у нашей компании есть своя песня и мы приняли участие в ее рождении!

Елена ШВЕДСКОВА.

ГЛАС НАРОДА

Песня мужественных

Алла УСТИНОВА, ведущий экономист по труду ОАО «ПТП»:

— На мой взгляд, — это, скорее, мужская песня: «...Напарник, мы опять в далеком рейсе...». Считаю, что «Марш» хорошо зазвучит в хоровом исполнении.

Артем КОНОЙКО, механик автоколонны ООО «Лангепасское УТТ»:

— Поделюсь проектом дома, сын тоже захотел поучаствовать. И хотя мы сами не пели, а участвовали во флэш-мобе, но получили огромное удовольствие. Песня вызывает духовный подъем.

Ирина ПИКУЛЕВА, секретарь ООО «Чернушинское УТТ»:

— Было весело и интересно впервые поучаствовать в съемке видеоклипа. Проект дал сплочение коллектива, ощущение дружеского плеча и открыл новые таланты. Более всего запомнились репетиции и съемка. Эта песня — про всех нас!

Сергей и Лариса КОЛЕСНИЧЕНКО, ООО «Когалымское УТТ»:

— Участие в проекте восприняли с интересом, услышав текст и мелодию «Марша транспортного спецназа», решили исполнить его с душой. Марш получился эмоциональным. Друзья помогли записать наше выступление на сцене.

Наталья МАВЛЮТОВА, кладовщик ООО «АРП»:

— Исполнить песню о своей работе, о компании, — это и ответственность, и радость совместного творчества. Не с первого раза все получилось. Оказалось, это не менее трудно, чем водить автомобиль, работать на кране или вести бухгалтерский учет.

Евгений КУЗНЕЦОВ, видеооператор ТРК «Ракурс+»:

— Очень интересный проект, не часто такое делается. По приглашению «Покачевского УТТ» мы подключились с энтузиазмом. Для меня этот проект интересен еще и тем, что в УТТ трудились моя мама Галина Николаевна, брат Александр.

Ольга ОКУЛОВА, инженер ООО «Дорстройсервис»:

— Было интересно попробовать себя в новой роли исполнителя. Понравилась работать с голосом в студии. Слова и музыка «Марша» поднимают дух, вдохновляют, чувствуешь себя частичкой компании!

Максим ВАГИН, председатель СМС ОАО «ПТП»:

— Проект великолепный — «10 из 10»! Отличная музыка и слова, которые держат в напряжении до последней нотки... С каждой строкой ожидаешь нового поворота.

Айгуль НАСЫРОВА, главный бухгалтер ООО «Нефтедорстрой»:

— Всегда интересно участвовать в чем-то новом, да еще с коллегами. Запомнились видеосъемки, когда за один день мы проехали на Мортмыя-Тетеревское месторождение: сначала на нашу новую переправу, затем до факела, потом вернулись в город, сняли кадры перед зданием АБК и на производственной базе.

Александр ЕРМАШКЕВИЧ, инженер ООО «Дорстройсервис»:

— Слова в песне подобраны искусно и передают атмосферу нашей работы. Интересно проявить себя и поддержать компанию. В особенности запомнилась съемка у памятника покорителям Сибири. Надеемся, это не последний проект.

Наталья БУТАКОВА, хореограф ДК «Октябрь» г. Покачи:

— Участие в проекте «Поем вместе!» подарило хореографическому коллективу «Забава» много ярких эмоций. Такие проекты дают дополнительную возможность для разностороннего развития и приобретения новых творческих навыков.

Василий КРАТЮК, председатель ППО ООО «Урайское УТТ»:

— Участие в такого рода проектах для меня в новинку. Первое ощущение — исполнителей надо искать среди профессиональных артистов, что у наших так спеть не получится. Но в процессе работы сомнения развеялись.

Текст и музыка «Марша транспортного спецназа» в полной мере отражают профессионализм, надежность и эффективность работы водителя в сложных условиях, отражают быт, условия работы, настроение транспортников.

Эти творческие дни!

Проект помог выяснить, что самым поющим подразделением в «Нижневолжском УТТ» является бухгалтерия. Это Ольга Минаева, Ирина Фисенко, Светлана Попова (единственная из участников, кто занималась музыкой с шести лет по классу фортепиано).

Мужское контр-трио составили главный инженер Евгений Крюков, инженер Евгений Соколин, юриконсульт Александр Тузниченко. В массовых сценах снимались экономист Елена Шварева и два Александра, два автослесаря — Доронин и Попов. Надежда Шамова отлично справилась с подготовкой съемочного реквизита и костюмов для будущих «звезд» эстрады и экрана.

Подготовка шла и днем, в обеденный перерыв, и вечером, после работы. Репетировали дома, а затем всей группой разбирали ошибки и удачные места. Каждый экспериментировал, вносил свои предложения по сюжету и местам съемок, не раз побывал в роли сценариста и кинокритика.

И чем более погружались в проект, тем яснее понимали, что одних только наших голосов и энтузиазма будет мало. Предстояло не только спеть, но и записать звук и картинку. И здесь большую помощь оказали директор

ДК Жирновского района Екатерина Кандаля, режиссер-постановщик Татьяна Рогачева, видеооператор Вячеслав Немировский, звукооператор Вадим Утишев.

И вот настали дни съемок. Сказать, что мы волновались, — не сказать ничего! День первый. На учебной площадке ЦДНГ-2 «Жирновский» ТПП «Волгограднефтегаз» ООО «РИТЭК» нас приняли доброжелательно и предложили пройти... инструктаж по технике безопасности. Под громкое «ура!» сняли запуск шаров в небо. Прохожие обращали внимание на группу в фирменных спецовках «СНТ» и улыбались.

На второй вечер съемки проходили у скважины № 1 Жирновского месторождения, где мы ощутили себя актерами почти исторического фильма. Запуск этой скважины в 1949 году считается началом нефтедобычи в Нижнем Поволжье. На съемках в студии и записи вокала пришлось

Мечта, а не дорога

От Усинска до Восточного Ламбейшора по карте 110 км, по времени — четыре часа, если ехать быстро. Тяжелая техника может идти и сутки.

Добраться до этого месторождения «ЛУКОЙЛ-Коми» можно по единственной дороге, которая по задумке еще советских времен должна была связать Нарьян-Мар, столицу Ненецкого АО, с внешним миром. Мечта так и остается мечтой: на закате перестройки дотянуть ее удалось лишь до вахтового поселка Харьягинский, который находится уже по ту сторону административной границы с НАО.

■ Об улитках и акулах

Вдоль трассы регионального значения унылая, подсвеченная красками осени лесотундра, в разрывах которой мелькают редкие объекты нефтяников. Вправо и влево от нее уходят ответвления на кусты нефтяных скважин. Основной транспорт — промышленная техника, разномастные большегрузы, вахтовые автобусы. Легковушки частников — большая редкость — эта трасса не ведет к населенным пунктам. А раз нет местных жителей, нет и местного интереса к дороге со стороны властей.

Примерно на половине пути асфальт сменяют дорожные плиты, уложенные по четыре в ряд еще в годы освоения усинской нефти. На них внедорожник нешадно трясет, но ехать все еще можно достаточно быстро.

За мостом через Колву, километров за тридцать до финиша, от бетонки остается одно название: колдобины, ямы и промоины.



➤ Погрузка гранулированной серы на УПН «Восточный Ламбейшор».

Ровные ряды плит не корова языком слизала, — их не пощадил время, тяжелая техника, северный климат и беззаботное отношение. Вздыбленные обломки плит словно, распахнутые челюсти железобетонных акул, — не зевай! Торчащая арматура целится по колесам. Не удивительно, что многие шоферы предпочитают двигаться в объезд «дороги», — по обочинам. Пункт 9.9 ПДД в таких условиях, похоже, мало кого волнует, — объезд препятствия на дороге. Сама дорога — и есть препятствие.

Со скоростью улитки обходим очередного длинномер, везущего на промыслы увесистую связку труб.

— Проехать здесь, чтобы не «убить» машину или не растряссти вахтовиков, — уже негроткий подвиг, который наши водители совершают изо дня в день, — говорит **И.Н. Криволапов**, заместитель

директора «Усинского ТТУ» по эксплуатации. — Люди держатся, а вот техника не всегда, она ведь железная.

На 90 километре от Усинска тех, кто доехал, поджидает главная достопримечательность трассы — стела «Полярный Круг». Ознакомиться с ней — хороший повод, чтобы перевести дух.

Возле «глобуса», собрав себя и мысли, понимаешь слова Криволапова о том, почему суровую и долгую зиму в этих краях водители начинают ждать уже с мая. «Мороздорстрой» латает дорогу на Харьягу быстро и бесплатно.

■ Восточный Ламбейшор

Воздух на Ламбейшоре насквозь пропитан сероводородом. Его в здешней нефти — 8,5%, поэтому добываемая НСЖ требует серьезной очистки. С этой целью на месторождении в 2017 году была

запущена установка подготовки нефти, в строительстве которой принимали участие транспортники и дорожники «Спецнефтьтранса».

После разбитой изматывающей трассы производственная площадка УПН «Восточный Ламбейшор» предстает, как из другого мира. Посреди бескрайних болот на отсыпанной площадке гектаров в пятьдесят и выложенной бетонными плитами стоит завод. Хитросплетения трубопроводов соединяют между собой дюжину производственных блоков и сооружений. Здесь же свои энергогенерация, водозабор.

— Установка не только очищает нефть от примесей, которые прежде утилизировались, проще говоря, сжигались, — рассказывает **А.И. Миндубаев**, заместитель начальника КЦДНГ-3 ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинкнефтегаз», — но и превращает «отходы» в доходы. Попутный нефтяной газ после очистки идет на Усинский ГПЗ, а гранулы серы используется в химической промышленности и строительстве. Экологичное, практически безотходное производство.

Мощность УПН — 1,5 млн тонн товарной нефти в год, 300 млн кубометров газа и 28 тыс. тн гранулированной серы. Технологию добычи и переработки нефти автотранспортом на Ламбейшоре обеспечивает «Усинское ТТУ».

— Где сейчас работает техника «УТТУ»?

— На установке по производству серы идет отгрузка продукции, — говорит **М.Ш. Гирфанов**, начальник автоколонны № 4, — остальная техника работает за периметром технологической площадки.

Дороге к УПС радуются и глаза, и ноги. В это время сероводород, обгоняя нас, спешит по лабиринтам труб. В сепараторной из него выделяется сера, которая

в жидкообразном состоянии поступает на блок грануляции. К нашему приходу элеватор уже под завязку забил погрузочный бункер sulfur granular. Оператор нажимает кнопку на пульте, и очередная партия ярко-желтых бусинок наполняет кубовый биг-бэг. Вилочный погрузчик «УТТУ» ловко подхватил контейнер за стропы, развернулся почти на месте и скрылся за углом. Через несколько минут появился, чтобы забрать с конвейера следующий куль. Нехитрая операция, но требует от водителя точности и виртуозности в маневрах и времени.

■ Вместо послесловия

На обратном пути у «глобуса» догоняем «КамАЗ» с бортовым полуприцепом, под завязку забитым белыми кулями с технической серой... Эту бы серу да в мирных целях! В смысле, на ремонт многострадальной дороги.

В дорожном строительстве технологии модификации асфальта на основе 16-го элемента таблицы Д.И. Менделеева применяются давно. Сера позволяет увеличить прочность и пластичность асфальта и межремонтные сроки до 5-7 лет. Серобетон используется для производства дорожных плит и свай, применяемых при обустройстве месторождений. Эти технологии могли бы улучшить качество дорог и удешевить их строительство.

ЗАО «Транс-Строй» еще в 2017 году была рассчитана возможность применения серобетона по двум проектам. Производство бетонного щебня — в кастроительстве и в технологии холодного ресайклинга — при капремонте дорог.

Если заказчики проявят интерес, то в качестве модификатора может быть использована сера Восточного Ламбейшора.

Олег ОПУТИН.

Золото на голубом

После +6 и проливного дождя на Ламбейшоре Астрахань встретила тридцатиградусной жарой.

Из аэропорта — сразу на «пляж» — на Бешкульское месторождение, откуда «Нижневожское УТТ» вывозит НСЖ. Полста километров по трассе Р216 на Элисту, у поста ГИБДД уходим вправо на грунтовку, еще немного и мы в пустыне.

Золото на голубом, выгоревшем за долгое лето. Сильный ветер скрадывает жару, барханы пылят, мимо наперегонки с «бардавом» мчит перекасти-поле. У самых ног растопырила шипы верблюжья колючка, — не наступи!

— За лето дождь был всего пару раз, — рассказывает начальник Астраханского участка ЗАО «Нижневожское УТТ» **А.Б. Кужахметов**. — Сейчас на Бешкуле у нас четыре машины ходит. Раньше здесь нефть отправляли по трубе. Но из-за снижения объемов добычи и большой обводненности, оказалось что везти бочками легче и дешевле.

Еще южнее, в песках Калмыкии, техника «Нижневожского УТТ» обслуживает магистральный газопровод «Точка выхода на берег — ООО «Ставролен». По нему попутный нефтяной газ с месторождений «ЛУКОЙЛа» на Северном Каспии поступает для переработки на ГПЗ в Буденновске.

Газопровод — это не просто 263 км трубы, зарытой в землю. Это мощная инфраструктура, обеспечивающая его эксплуатацию. Линии электропередачи, связи и телемеханики, трансформаторные подстанции, пункты контроля управления и другие инфраструктурные объекты. За всем этим хозяйством надо следить, контролировать его работоспособность. Без автотранспорта и спецтехники здесь никуда.

На юге России «Спецнефтьтранс» обслуживает объекты «ЛУКОЙЛа», которые находятся не только на земле и под землей, но и на море. Недалеко от места, где Волга впадает в Каспий, «Нижневожское УТТ» обеспечивает автотранспортом еще один стратегический объект нефтяников — Комплексную

транспортно-производственную базу «ЛУКОЙЛ-Нижневожскнефть» в поселке Ильинка. Здесь производится погрузка и разгрузка судов, обслуживающих месторождения «ЛУКОЙЛа» на шельфе Северного Каспия. Откуда направляются трубы, химреагенты, оборудование, все, что нужно для морского бурения и добычи.

— Автотранспортное обеспечение базы — пассажирские перевозки, грузовую и грузоподъемную технику, — с гордостью говорит **А. Кужахметов**, — в круглосуточном режиме организуем мы. Приходит судно ночью, мы его грузим или, наоборот, разгружаем. На платформах в море — нулевой сброс. Все шламы и отходы доставляются на берег.

Участок под его руководством, а это 150 машин, закрывает три региона — Астраханскую область, Республику Калмыкия, Ставропольский край. Но его сердце бьется в поселке Лиман, который 60 лет назад был назначен центром нефтянки Астраханской области. Здесь были созданы контора по бурению и УТТ, которое обслуживало буровые. И сегодня Астраханский участок «Нижневожского УТТ» продолжает славные традиции.

— Северный Каспий — это, конечно, не Крайний Север, но условия работы у нас не менее сложные, — говорит **Асан Буранбаевич**. — Летом — раскаленные пески и плюс сорок. Зимой — пронизывающий ветер и может ударить мороз под тридцать. Суровое испытание для людей и техники.



Начальник Астраханского участка «Нижневожского УТТ» Асан Кужахметов в нефтяном транспорте уже 30 лет. Застал еще те времена, когда буровые переставляли шесть тракторами.

После армии он поступил в Волгоградский политех на факультет автомобильного транспорта. После института распределили в Лиман в «Сельхозтехнику».

— Посмотрели на меня и, видимо, за серьезное отношение к жизни, — с улыбкой вспоминает **Асан Буранбаевич**, — а мне тогда уже 25 стукнуло, женат, член КПСС, направили в райком инструктором. Я так хотел работать на прямом производстве, но партия сказала «надо».

Председателем Лиманского райисполкома тогда работал бывший начальник «Астраханского УТТ». Он, когда меня встречал, всегда говорил: «Что ты тут делаешь? Ты же инженер, иди на производство!» И вот в 1990 году он меня забрал в УТТ. 10 лет я отработал главным инженером, последние 20 руковожу.

В девяностые, конечно, тяжело было, был развал, но мы выстояли.

И сердце, и пламенный мотор

Благодаря людям. Есть у нас династия. И если мой работник просит принять, я, в первую очередь, ему предпочтение отдаю.

В коллективе **Асан Буранбаевич** пользуется непререкаемым авторитетом. Людям привык доверять, но и спрашивает строго. Его слово — закон, но, прежде чем его произнести, принять решение, **Кужахметов** выслушает всех.

Таких, как **А. Кужахметов**, еще называют «моторчик». Себя без дела он не представляет. Сегодня он в Буденновске, завтра уже встречается с заказчиком в Астрахани, по дороге успеет заскочить в Ильинку, решить вопросы на КТПБ. Он знает потребности в транспорте каждого клиента. И его хорошо знают и уважают.

«Когда только он все успеваешь?», — удивляются те, кто не очень хорошо знает начальника участка.

А еще **Асан Буранбаевич** своими руками собрал и поставил на ход легендарный «ГАЗ-69», увлекается фотографией, очень любит своих внуков и жизнь во всех ее проявлениях.



➤ Техника «Нижневожского УТТ» работает на газопроводе «Точка выхода на берег — ООО «Ставролен».

ГЕОГРАФИЯ «СНТ»

Норильск – город снежный

«От Каспия до Баренцева моря...» – так в «Марше транспортного спецназа» представлена география деятельности ЗАО «Спецнефтетранс». Пока песня записывалась в студии, время внесло свои коррективы – в Заполярье люди и техника компании ушли еще дальше...

В сентябре дорожники «Спецнефтетранса» приступили к работам в самом северном городе России – Норильске. На севере Красноярского края «Дорос» и «ДТК Ямал» вышли на объекты ПАО «ГМК «Норникель». Задача – построить две автодороги и железнодорожную насыпь в ходе обустройства Мокулаевского месторождения известняковых руд. Срок сдачи работ – июль 2021 г.

Мокулаевское месторождение известняковых руд – стратегический объект Норильского промрайона. Известняк – сырье для производства цемента, применяемого при закладке выработанных шахтных пустот. Годовая потребность в карбонатном сырье составляет более 1 млн тонн.

С учетом того, что пласт залегает на глубине от 7 до 100 метров, добыча возможна открытым способом, что экономически гораздо выгоднее подземного.

— Ранее мы участвовали в рассмотрении ряда проектов по Норильску, – говорит **В.А. Балаев**, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству. – В ходе взаимодействия заказчик увидел в нас серьезного партнера, способного не только оказывать консалтинговые услуги, но и участвовать в производственных процессах, обустройстве и развитии конкретных промышленных объектов.

■ Бросок на север

Подрядчиком по строительству на Мокулаевском месторождении выступает ООО «Дорос». С этой целью за 5000 км от Чернушки обществом было создано обособленное подразделение – Норильское дорожно-строительное управление, которое возглавил **Ю.А. Корнилов**, заместитель директора предприятия по дорожному строительству. Штат управления в составе ПТО, сметного и геодезического отделов, службы контроля качества и сертифицированной лаборатории укомплектован из числа высококвалифицированных ИТР.

— На стадии заключения контракта на строительство автодороги, железнодорожных



перегонов и площадок, объемы работ составляли около 500 тыс. м³ насыпи и строительство полутора десятка водопропускных сооружений, – поясняет **Юрий Александрович**. – И уже после начала работ заказчиком был предложен еще ряд дополнительных объемов. В частности, по строительству внутрикарьерных автодорог, площадок под устройство ЛЭП, площадок под дробильно-сортировочные пункты. Здесь объемы отсыпки составят более 1,5 млн м³.

■ Железная дивизия

Механизацию производственного процесса на месторождении известняка обеспечивает «ДТК Ямал». Предприятием в Норильске сформированы диспетчерский отдел и мощная служба механизации. Для этого в августе была закуплена партия техники, среди которой 15 самосвалов «КамАЗ», два экскаватора «Komatsu» и два бульдозера этой же марки, четыре дорожных катка НАММ, обеспечивающий транспорт. С учетом того, что за ночь может выпасть снежный покров высотой до 3-5 м, приобретена снегоуборочная техника: два автогрейдера и шнекороторный К-700.

— Всего было приобретено 33 единицы техники и 12 модульных зданий и сооруже-

ний, – уточнил **С.А. Александров**, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по экономике. – Для обеспечения нормальных условий труда и быта работников закуплен вагон-городок для автономного проживания вахтового персонала, пневмокаркасный ангар (25 x 14 м) для проведения ТО и ремонта техники. Общий объем инвестиций составил 556 млн рублей.

— Мобилизация напоминала общевоинскую операцию по переброске техники, – поделился ее участник **М.В. Демин**, ведущий инженер ОТ, ПБ и Э, БДД. – Автомобили и механизмы в Красноярск доставлялась и с востока, и с запада. Поскольку в Норильск можно попасть только водой или по воздуху, машины были доставлены паромом по Енисею в порт Дудинка (около 2000 км, пять суток пути). После выгрузки, комплектации и сборки предстоял еще 100-километровый перегон в Норильск. И если большая часть колесной техники шла своим ходом, то для гусеничной потребовались специализированные тяжеловесные тралы, – бульдозер «Komatsu» в сборе весит около 60 тонн.

Персонал, при отборе которого учитывался особый характер работ и сложные климатические условия (морозами за –50 в Норильске никого не

удивишь), «на севера» летел напрямую из Москвы. Также по воздуху доставлялась спецодежда и электроинструмент.

Перед тем, как 26 сентября приступить к работам по лесочистке и корчеванию, прибывшие в Норильск обладатели стальных характеров, нервов и здоровья высаживали на его улицах молодые деревья. Для города, расположенного в тундре на вечной мерзлоте, это было и символично, и согласно федеральному закону о лесовосстановлении. По нему организации, проводящие рубку, должны засадить деревьями площадь, равную той, которая была вырублена.

А с 10 октября, строго по плану, на Мокулаевское месторождение вышла и переброшенная со всех концов страны дорожно-строительная техника «ДТК Ямал».

■ Суровая романтика

С 1 декабря в Норильском промрайоне «Спецнефтетранс» в Норильске входит в еще один крупный проект – приступает к строительству объектов третьего поля хвостохранилища «Лебяжье» ООО «Медвежий ручей». Подрядчиком на объекте с романтическим названием выступит еще одно общество компании – Усинское ЗАО «Транс-Строй».

ООО «Медвежий ручей» ведет добычу медно-никелевой руды, ее обогащение и переработку. Наряду с рудником «Заполярный» и Норильским обогатительным комбинатом входит в Южный кластер активов ПАО «ГМК «Норникель».

На «Лебяжьем» будут проводиться работы по подготовке чаши хвостохранилища, строительстве дамб, автомобильных проездов, магистральных خطوط проводов, отсыпка насыпей под магистральные водоводы (с установкой анкерных и ородковых опор), а также под плавучую насосную станцию. Так же будет произведено устройство противофильтрационного экрана с использованием гидроматов. Объемы насыпей составляют порядка 1,2 млн м³, выемок – 450 тыс. м³. Работы должны быть завершены до февраля 2022 г.

С учетом этого объема планируется, что на норильских объектах будет задействовано около 70 единиц техники. Поскольку для речных судов порт Дудинка закрыт с конца октября, остальная техника будет забрасываться в Норильск через Мурманск по Севморпути. Запланированный объем инвестиций по второму этапу – 580 млн рублей.

Запуск горнорудного предприятия «Медвежий ручей» позволит «Норникелю» увеличить добычу руды до 8-9 млн т в год и после выхода на целевые показатели производить более 20 т металлов платиновой группы.

Олег ОПУТИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Хороший подарок ко Дню автомобилиста для работников ООО «Когалымское УТТ» и пассажиров.

В целях повышения качества обслуживания пассажиров и комфортной доставки рабочих вахт заказчика на объекты добычи нефти ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» в «Когалымское УТТ» должны поступить 10 новых автобусов междугородного класса «HIGER KLQ6119TQ» на 55 посадочных мест каждый. По традиции новая техника будет передана наиболее ответственным и профессиональным водителям.

■ «Пермское транспортное предприятие» наращивает объемы перевозок фасованных масел для ООО «ЛЛК-Интернешнл».

С этой целью парк предприятия был пополнен пятью новыми тентовыми полуприцепами «Kassbohrer XS», которые используются на магистральных перевозках продукции «ЛЛК-Интернешнл». Кроме этого, в целях замены и обновления парка было приобретено еще шесть грузовых и легковых АТС, предназначенных для обслуживания традиционных заказчиков – «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» и «ЛЛК-Интернешнл».

По результатам тендерных процедур «ПТП» был увеличен объем перевозок СНГ в адрес сети АЗС «Газпром нефть» и мелкооптовых клиентов Пермского края. Также заключен договор с «Газпромнефть-Региональные продажи» на перевозку опасных грузов (присадки в бочках) по территории РФ.



■ В Лангепасе тестируют ППУ на газе.

В целях оптимизации расходов в ООО «Лангепасское УТТ» в текущем году инвестиционной программой предусмотрено приобретение двух автомобилей ППУ с использованием газового топлива для работы верхнего оборудования. Уже ведутся испытания установки ППУА-1600/100 на техническом пропане ГОСТ 20448-90. В частности, проводятся работы по удалению нефтяных отложений. По итогам тестирования будет рассмотрен вопрос переоборудования имеющегося парка промышленных паровых передвижных установок. Кроме этого, с целью повышения финансовой эффективности заказчику будет предложено произвести замену автомобилей марки «УАЗ», работающих на бензине, на технику, оборудованную ГБО.

■ В ЗАО «Нижневолжское УТТ» производственная программа по перевозке НСЖ за 9 месяцев выполнена на 112%.

Было перевезено 176,7 тыс. т НСЖ. Грузооборот составил 38 919,9 тыс. ткм, – 109,8% к плану. Уровень доходов составил 109,2% относительно плановых показателей. Отметим, что объем доходов от перевозки НСЖ составляет четверть от общего объема доходов предприятия.

По итогам трех кварталов объем выполненных работ составил 848,2 тыс. маш.-ч, – 100,7% к плану. Уровень доходов – 102% относительно плановых показателей. Объем транспортных работ, тарифицированных по машино-часам достиг 721,7 тыс. маш.-ч (100,2%).

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Доходы ООО «Дорстройсервис» за девять месяцев 2020 г. составили 107% к плану.

Это при том, что падение цен на нефть и коронавирус привело в первом полугодии к значительному сокращению производственной программы крупнейшего дорожно-строительного общества компании «Спецнефтетранс». Например, в течение года программа по автоуслугам на заказчика в машино-часах сократилась на 9%, в денежном выражении — на 12%.

Обществом была проведена большая работа по поиску дополнительных объемов, что позволило компенсировать финансовые потери и сохранить экономическую эффективность. В марте был заключен договор с ТПП «Когалымнефтегаз» на выполнение работ по реконструкции автодорог общей протяженностью 33 км, сумма контрактов составила 697 млн рублей.

Кроме этого, был заключен ряд договоров: на реконструкцию автодороги на Северо-Покачевском месторождении ТПП «Покачевнефтегаз», по ремонту автодорог и дворовых территорий для муниципалитетов Когалыма, Лангеласа и Покачей.

Благодаря дополнительным объемам работ в летний период доходы по капитальному и текущему ремонту выполнены на 137%. По капстрою — на 167%. Отметим дополнительные объемы работ по реконструкции автодорог по ТПП «Ураинефтегаз», передаваемые по схеме субподряда коллегам из ООО «Нефтордстрой». По строительству и содержанию автозимников план выполнен на 101%. При этом, как отмечают в самом обществе, структура производственной программы изменилась в сторону более материалоёмких работ по капремонту.

В рамках мероприятий по оптимизации обществом на 9% были сокращены затраты по автотранспорту на собственные управленческие нужды.



■ ООО «Нефтордстрой», которое в текущем году отметило свое 10-летие, производственную программу по доходам за три квартала выполнило на 119%.

Давайте посмотрим, как это выглядит в разрезе основных направлений деятельности общества. Объемы капитального строительства оказались на треть выше ожидаемого и составили 805 тыс. м³. В денежном выражении это дало 121% к планировавшимся показателям. По капремонту в результате сокращения заказчиками производственной программы, выполнение плана в физических и денежных величинах составило 91% и 92% соответственно. По содержанию дорог, несмотря на то, что в физическом выражении план был выполнен на 99% — 2840 км, доходы составили 121% к плану. Доходы по строительству и содержанию 412 км автозимников составили 105%.



Стиль «Транс-Строевский»

Где еще встретить директора ЗАО «Транс-Строй» в воскресенье, как не на объекте работ?!

— Сегодня привез своих в город, а сам — сюда, — рассказывает В. Е. Бойко, с которым мы встретились возле дома, построенного «ЛУКОЙЛом» в рамках соглашения между правительством Коми и нефтяной компаний.

Через несколько дней ключи новоселам будут вручать В. Ю. Алекперов, президент «ЛУКОЙЛа» и В. В. Уйба, глава республики, а асфальтировать придомовую территорию приходится заново — за «того парня», который свою работу сделал плохо. Чтобы было хорошо и вовремя, переделывать поручено «Транс-Строю».

У новой девятиэтажки на ул. Нефтянников работают два катка и асфальтоукладчик, в бункер которого подвальный самосвал сгружает дымящуюся смесь. Рабочие в транс-строевских спецовках как мураши, каждый занят своим делом.

— Пригнали технику, а асфальт проваливается. Пришлось и основание переделывать, — говорит Владимир Евгеньевич. — Критерий у нас один — строить надо, как для себя.

Для В. Бойко это не просто слова. Он родился и живет на этой земле. Когда в минувшем году глава республики, принимая отремонтированную предприятием улицу 60-летия Октября, похвалил работу, кто-то из сопровождавших назвал ее «фирменный Транс-Строевский стиль».

Благодарность за подписью главы Коми в рамках и доверие основного заказчика — не повод почить на лаврах.



➤ На строительстве дороги на Прохоровском месторождении.

Субботу накануне директор провел на дороге, которую «Транс-Строй» прокладывает на Прохоровском месторождении ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз». Протяженность 28,6 км, одного грунта надо отсыпать более 500 тыс. м³. Дорога даст заказчику круглогодичный подъезд к кустам.

На месторождение едем с Д. А. Федорочевым, начальником автоколонны № 1. В «Транс-Строе» он с 2017 года. Начинать вахтовым механиком автоколонны № 2 на зимниках на Харьяге, сейчас загружен круглый год. В подчинении — 145 единиц техники. Три десятка из них работает на Прохоровке.

По дороге Дмитрий Александрович рассказывает о последних приобретениях, среди которых особо выделяет десять самосвалов, поступивших в феврале.

— Отбор водителей на эти «мерседесы», — говорит он, — директор проводил лично. Мы экипажи скомплектовали таким образом, чтобы из троих хотя бы один имел опыт работы на импортных самосвалах и мог бы обучить других. «Мерседес», конечно, сложнее известного вдоль

и поперек родного «КамАЗа» и дороге, но зато производительность на отсыпке выросла вдвое.

Вахтовый городок на 115 человек разбит на карьере «Бокнюр», откуда на строительство идет песок и ПГС. Все, что было до грунтовых вод, «Транс-Строй» выбрал своими силами, — зимой здесь работало шесть экскаваторов. Сейчас намыв песка ведется земснарядом.

После обеда экскаваторщику на Бокнюре перекурить некогда — «мерседесы» выстроились в очередь. Для фильма к 15-летию «Спецнефтетранса» мы немного вторглись в производственный процесс. Скажу вам, когда груженные самосвалы идут один за другим, дрожь бежит по земле, и дух от такой картинки захватывает. Буровики на втором кусте с высоты птичьего полета залюбовались идущей колонной.

Вместе с ней и С. П. Яцковским, начальником производственного участка № 1 предприятия, выдвигаемся на самое острое строительства. Здесь бульдозеры утюжат невозной песок, метр за метром продвигаясь в сторону Баяндынского месторождения. На уже

подготовленном участке рабочие раскатывают рулон дорнита.

— Без новых самосвалов ничего бы мы тут не построили, — признается Сергей Петрович. — На первом и втором участках дороги (10 км) готовность 100%. Отсыпано 245 тыс. кубов грунта, уложена дорожная «одежда». На третьем участке (18,3 км) мы уже на одиннадцатом километре. Из 295 тыс. кубов в «тело» насыпи уложено 115. Срок сдачи дороги — 31 декабря.

Вроде все, похвастать больше нечем, — заключает начальник ПУ-1. — Да, мишку нашего на ДРП не видели? Прямо к вагончикам косолапые выходят.

В это время впереди за болотом, метров за девятьсот, вроде бы зашевелилось какое-то серое пятно...

— Когда насыпь была еще без дорожной «одежды», по ней со своей техникой, оборудованием зашли буровики, — рассказывает директор ЗАО «Транс-Строй», — и заказчик был удивлен, что нет колея. А откуда им взяться? Технология соблюдена, послойное уплотнение, геосетка и георешетка...

В субботу снова поеду туда... Как-то беспокоило. Может быть, потому, что это один из первых больших проектов, — говорит Владимир Евгеньевич и добавляет уже не совсем по работе. — Вырубленный на строительстве лес будет передан «ЛУКОЙЛом» местному населению безвозмездно. Вот это мне, как местному, — по душе. И то, что дорогой смогут пользоваться жители Захарвани и Щельябожа. Посуху до Усинска они могли добраться только по автозимнику — четыре часа тряски на «ГАЗ-66», а летом — водой или воздухом. Люди, именно они имеют значение.

Олег ОПУТИН.

В ногу со временем

Строительная лаборатория ООО «Дорос» теперь одна из самых оснащенных в Прикамье.

Асфальтобетонный завод ДМАР-2000, запущенный предприятием в 2018 году, способен выпускать щебеночно-мастичные и асфальтобетонные смеси по новым межгосударственным стандартам.

Возможность выпускать ЩМА есть, а проверить ее качество — не было. Ну, не возить же всякий раз пробы из Чернушки в Пермь?! С этой целью было проведено техническое перевооружение строительной лаборатории АБЗ. Приобретено импортное, в основном, итальянское оборудование стоимостью более 10 млн рублей.

— Среди новинок, — рассказал С. В. Меркушев, главный инженер ООО «Дорос», — следует отметить комплекс в составе секторного уплотнителя для приготовления плит из АБС и установки для измерения колеобразования. В Прикамье подобные имеются только в трех лабораториях — в ПНИПУ, КГБУ «УАД и Т Пермского края» и у федерального заказчика. Еще один комплект обо-



➤ Начальник строительной лаборатории ООО «Дорос» Л. В. Карлышева и старший инженер-лаборант О. М. Красильникова успешно освоили новое оборудование.

рудования позволяет отследить качество поставляемых битума и ПБВ. Асфальтоанализатор дает возможность отследить и скорректировать качество АБС, разложив ее на компоненты в течение часа. Автоматический компактор Маршалла определяет коэффициент уплотнения асфальтобетона.

— Следует отметить, — подчеркнул зам. директора «Дороса» по строительству Ю. А. Корнилов, — оборудование мобильное, может работать прямо на объектах, как для

«Дороса», так и для сторонних заказчиков.

Оснатив лабораторию, «Дорос» выпустил и применил ЩМА на ряде региональных дорог уже в этом году. Эта смесь меньше подвержена образованию колея и трещин, гарантийные сроки увеличиваются до 5-7 лет, что в целом дает удешевление проекта.

— Решение обновить лабораторию, — уверен Юрий Александрович, — своевременное. Например, в надроекте «Безопасные и качественные автомо-

билные дороги» все требования уже по новому ГОСТу, предусматривают применение ЩМА. В «Доросе» к этому уже готовы.

Предприятие не только осваивает новые технологии, но и делится опытом с коллегами. В августе чернушане выезжали в Усинск, чтобы помочь коллегам из «Транс-Строя» настроить АБЗ.

— Мы думали, что нас примут как проверяющих, а было очень приятно работать, — рассказывает Л. В. Карлышева, начальник строительной лаборатории. — Мы сразу объяснили, что мы приехали помочь, подсказать, поделиться опытом. Помогли составить технологическую карту, систематизировать процессы. В будущем году у них планируется взлетно-посадочная полоса в аэропорту. Там серьезные требования.

Также помогли коллегам настроить рецептуру выпуска АБС, посмотрели технологию укладки. Показали, что такое пробное уплотнение.

Помимо аэропорта у них есть объемы по строительству и ремонту улично-дорожной сети, участок региональной дороги Усинск-Харьяга, порядка 100 км, — нуждается в капитальном ремонте.

Это правильно, что работая в одной компании, мы можем помогать друг другу и обмениваться опытом.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Репортаж со стройплощадки

Год назад здесь, на окраине города Никольское, было голое поле, а сегодня – корпус нового завода спецтехники ЗАО «Капри». Да что год, – ситуация на стройплощадке меняется каждую неделю, каждый день.



После короткого совещания в штабе стройки с А. В. Евдокимовым, руководителем управления капитального строительства ЗАО «Капри» (на фото справа) идем на объект. Бригада монтажников устанавливает последние сэндвич-панели с тыльной стороны производственного блока. Кран, словно пушинку подхватил очередной «бутерброд» и понес наверх. Облицовка корпуса получается преобладающе синей с белыми и динамичными оранжевыми вставками.

— Как видите, внешне завод вышел яркий, сочный, современный, — говорит начальник УКСа, — не серенький, как раньше строили. Я за то, чтобы было не скучно. Архитектурная выразительность имеет значение. Но, как сказал О. Уайльд, «красота в глазах смотрящего», — я построил и ушел, поэтому на мой вкус в этом вопросе ориентироваться было бы неправильно. Мы опирались на мнения тех, кому здесь работать. Был приглашен дизайнер, который предлагал эскизы, их рассматривали. В итоге приняли такой расцвет.

И мне спорить не пришлось. Если бы планировали что-то невзрачное, скучное, я бы так и сказал: «Коллеги, а давайте еще подумаем над этим». А здесь не пришлось. От монтажников через будущие производственные цеха размер больше футбольного поля направляемся в будущий АБК. Пока идем, Александр Владимирович продолжает рассказ: «На самом деле, поставить корпус — это самое простое в нашем проекте. Здание по технологии строительства относится к классу быстровозводимых».

Изнутри это хорошо件но. Скелет — несущий конструктив — железобетонные колонны, обшит сэндвич-панелями. Общая площадь около 8 тыс. м². Длина — 154, ширина — 56, высота — 13,5 метров. Перекрытия — металлические фермы, по ним профлист. Через зенитные фонари на крыше на нас льется дневной свет — хорошее замещение излишкам искусственного освещения.

На АБК, обставленном строительными лесами, идет

утепление фасада листами базальтового волокна.

— По общестрою остались небольшие доработки, — продолжает Евдокимов, — это не критично. Для благоустройства территории нужно сначала сделать наружные сети. Ждем ливневку, инженерку, чтобы выполнять полы. В АБК ждем электрику, чтобы начать отделку. Главное к зиме пустить отопление для внутренних работ.

На нынешнем этапе график выполнения общестроительных и инженерных работ должен быть плотно увязан с будущей технологией завода. Надо точно понимать, где будет подготовка

материалов, где сборка машин, где покраска и финишная комплектация, чтобы электричество, вода, вентиляция пришли туда, куда надо.

3D-моделирование проекта позволит избежать накладки одних сетей на другие. Доработка проекта, его совершенствование под нужды заказчика, будут идти в течение всего срока строительства завода, до конца 2021 года.

А пока новый завод строится, ЗАО «Капри» продолжает выпуск техники на площадке в Павлово.

Владимир НИКОЛАЕВ.



▶ Партия автоцистерн на шасси «Вольво» изготовлена на заводе «Капри» для компании «Гелиос» (Казахстан).

АВТОРЕМОНТ

«РСТ-2»: работаем по-взрослому!

Глазам не верится! В ряду самосвалов и автобусов, выстроившихся в РММ «Ремспецтранс-2», вдруг, — Паровозик из Ромашково! Как этот малыш оказался среди «взрослых» машин?



Все просто. «Веселый паровозик», в свое время подаренный ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» усинскому парку культуры и отдыха, прибыл в мастерскую на ТО. Не только настоящие автомобили, но и детский аттракцион, как любое транспортное средство, периодически нуждается в профилактике. Поэтому к его ремонту на предприятии подошли со всей серьезностью.

— В Усинске никогда еще не было такой мощной авторемонтной базы, как наша, — говорит М. В. Талтаев, главный инженер ООО «Ремспецтранс-2». — Конечно, хотелось бы добавить сторонних заказчиков. Но частники за долгие годы привыкли ремонтироваться самостоятельно

но. А сложившиеся привычки и стереотипы переломить не просто.

В этом году в рамках инвестпрограммы авторемонтное предприятие продолжило оснащение своей производственной базы. В начале года было закуплено оборудование для топливного цеха. Появилась возможность выполнять ремонт форсунок дизелей класса Евро-4 и Евро-5, оснащенных системой Common Rail, как для основных заказчиков, — ЗАО «Транс-Строй» и ООО «УТТУ», так и для внешних клиентов. Был приобретен пресс в агрегатный цех, планируется купить мойку агрегатов.

Также в интересах клиентов отработан механизм доставки

запчастей и комплектующих с «большой» земли. От заявки до получения необходимой детали уходит не более недели. Есть консигнационный склад. Цены на запчасти по городу заметно выше.

«Ремспецтранс-2», являясь корпоративным сервисным центром продукции ПАО «КАМАЗ» для дочерних компаний «Спецнефтьтранс», ведет работу по расширению формата до IS. Это даст возможность обслуживать «КамАЗы» и «нефазы» сторонних клиентов. Ближайший аналогичный СЦ находится за 1000 км в Сыктывкаре, столице Коми. Все требования «КамАЗа» по техническому оснащению выполнены.

— Узкое место — специалисты, — признается Максим Викторович, — мотористы укомплектованы пока, топливный цех укомплектован.

Не могу найти одного агрегатчика. Автоэлектрик-диагност востребован постоянно. На основном производстве только 15% местные жители, остальные — вахтовики.

— Молодежь берем и учим, и сами учимся, — говорит А. В. Пегарев, начальник ПТО, — наши ребята ездили на обучение по технике «КамАЗ». Самосвалы «МАН» и «Мерседес» — во многом схожи с новыми моделями «КамАЗов», тот же мадара мост. И на импортной технике наши работники применяют те же самые навыки и знания, производят ремонт узлов, агрегатов трансмиссий, раздаточных коробок, ходовой части. В принципе, все это мы делаем. Но, к сожалению, высокая текучка кадров, — нарабатал человек опыт и уходит. И приходится снова, брать и учить, брать и учить.



В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Торжество инженерной мысли. Чернушинские «левши» могут не только блоху подковать, но и обкаточный стенд.

— Наше предприятие в год производит около полусотни капремонтов двигателей внутреннего сгорания, — рассказал О. В. Деткин, директор ООО «Автотормашсервис». — До недавнего времени оснащенность участка позволяла производить все операции, предусмотренные нормативно-технической документацией по капремонту ДВС, в том числе всережимное испытание на обкаточных стендах.

С ужесточением экологических требований к выбросам в атмосферу отработанных газов многие производители ДВС внедрили электронные системы управления, которые позволили добиться требуемых показателей. Однако, при ремонте таких двигателей последний этап — испытание на стенде — становится не полноценным, поскольку производится только «холодная» обкатка. Запустить двигатель в «горячем» режиме не позволяет отсутствие оборудования по управлению электронными системами ДВС.

Молодые специалисты «Автотормашсервиса» — моторист П. А. Иванов и диагност В. Р. Гильманшин вышли с предложением о выработке методики и дооснащении стенда приборами, позволяющими решить эту проблему. Идея заключается в разработке схемы и сборке ее в компактный прибор со сменными блоками управления. По сути, это аналог оборудования, установленного на автомобиле.

Предложение будет реализовано в рамках действующего на предприятии положения «О разработке, внедрении и стимулировании инновационных предложений в ООО «Автотормашсервис». Первые испытания рассчитываем провести до конца года.

Если говорить об экономическом эффекте, то он очевиден. Стоимость нового стенда составляет более 10 млн рублей, услуги завода-изготовителя по дооснащению существующих стендов начинаются от 1,5 млн рублей, в зависимости от количества обкатываемых марок и моделей ДВС. По предварительным расчетам, затраты предприятия по данному проекту не превысят 80 тыс. рублей.

■ «Пермское ремонтное предприятие» наращивает объем услуг внешним заказчикам.

— Если в 2019 году доля внешних заказчиков в общем объеме реализации составила 6,5%, то по итогам четырех месяцев этого года мы вышли на 13,5%, — рассказывает С. А. Васильев, директор ООО «ПРП». — А за семь месяцев этот показатель удалось нарастить до 21% (план года — 24%). При этом выполнение плана по физическим объемам работ на внешних клиентов составило 160,3%. В этом нам помогает статус официального представителя «МЗ «Тонар», партнера компании Wabco, а также развитие отношений с существующими клиентами. Параллельно мы реализуем ряд мероприятий по совершенствованию производственного процесса при обслуживании нашего главного заказчика — ОАО «ПТП».

Сегодня нам приходится работать в непростой эпидемиологической обстановке, поэтому стараемся максимально обезопасить коллектив, обеспечить работникам социальную поддержку, при этом стараемся развить наше предприятие.

МИР УВЛЕЧЕНИЙ

Продолжение. Начало на стр. 1

— Треккинг я не практикую. Идея возникла недели за три до отпуска. В планах были Арабские Эмираты и Оман. А еще 14 дней оставалось. Открыл гугл-карту — где еще не бывал? Непал. Все сложилось за доли минуты.

Глобус покрутил — и уехал... Рассказ Павла Федорова выглядит почти авантюрой. Гималаи — это вам не разухабистый хит Маши Распутиной из девяностых. Сходить в горы — не в булочную на такси съездить...

Первое — это специальное снаряжение.

— Я взял необходимый минимум: треккинговые ботинки и палки, легкий пуховик, флисовую куртку, штаны, термобелье, солнцезащитные очки, шапку, перчатки, рюкзак, термос, фонарик, книжку, аптечку, мыльно-пузырные принадлежности. На само восхождение была заготовлена штурмовая куртка до — 40 и флаги. Уложился в тысячу долларов.

Второе — подготовка. Как твой организм отреагирует на высоту и разреженный воздух? Пока не пойдешь, не узнаешь.

— Мне надо было подняться за десять дней. Бывалые люди сказали, что этого мало, — организм на высоте в условиях кислородного голодания просто не успеет перестроиться. А когда узнавали, что у меня и опыта нет, то рекомендовали вовсе отказаться от похода.

■ Горная прелюдия

Перелет Дубай (5 м над уровнем моря) — Катманду (1350 м) — Лукла (2860 м) занял всего полдня, — повезло с погодой. Хотя из столицы Непала до Луклы лету всего полчаса и рейсы идут, как маршрутки, один за другим, ожидание вылета, может затянуться на несколько дней. Небо в горах частенько затягивает облаками. Далее предоставим слово Павлу Федорову:

— Главный Гималайский хребет в иллюминатор разглядеть не удалось, — он был плотно зашторен облаками. Пилот сажал наш самолет практически на ощупь, ориентируясь по одному ему известным приметам и «зарубкам» на скалах, подсказывающим, где заходить на посадку и когда выпускать шасси.

Длина взлетно-посадочной полосы, обрывающейся в пропасть, всего 527 м. Но уклон в 12 градусов помог самолету при посадке затормозить прежде, чем мы врезались в скалу.

Первое, что ощущаешь, сойдя на землю, это воздух! Для человека с равнин он наполнен неизвестностью и ожиданиями приключений.

Из Луклы до Намче-Базара по карте 13 км, но расстояние в горах измеряется не километрами, а часами. Обычно неспешный переход с ночевкой занимает сутки, что отлично помогает акклиматизации. Однако, поскольку времени было в обрез, мы шли в хорошем темпе и добрались за восемь часов.

Мы — это я и мой гид, с которым мы сговорились о цене прямо в аэропорту. У него за спи-



15-летие компании «Спецнефтетранс»
Павел Федоров отметил подъемом в горы

Вершины, которые нам по плечу

ной рюкзак на 10 кг, у меня — на 5. Плюс переходящий термос, который нес тот, кто меньше устал.

К Намче ведет выложенная камнем тропа, ныряющая то вниз, то вверх, но постепенно добавляющая путнику еще около километра высоты. Вдоль маршрута множество селений и буддистских монастырей; стены с молитвенными барабанами, внутри которых заложены свитки с мантрами. Считается, что, вращая барабан (правой рукой и по часовой стрелке), вы читаете мантру. Вот из-за очередного поворота выплыла первая заснеженная вершина. Немного полюбившись и передохнув, мы двинулись дальше.

На маршруте шесть или семь подвесных мостов, которые раскачиваются и пружинят в зависимости от протяженности, ветра и загруженности. Под тобой то бурный горный поток, то нехитрые постройки и огороды местных жителей. Перила моста, как и весь маршрут, увешаны молитвенными флажками. Их треплет ветер, разнося энергию добра и удачи по всей Земле.

Местные жители — шерпы —

доброжелательны и всегда готовы прийти на помощь. Их лица, при всей внешней грубости и суровости, приветливы. Туристы для них не столько источник дохода, сколько малые неразумные дети.

Столица шерпов Намче-Базар (3440 м), куда мы добрались уже под вечер, окружена шестиступенчатыми. Это последняя уступка цивилизации по дороге к Вершине мира. Здесь есть электричество, почта, банк, гостиницы, кафе, магазины. Кинотеатр даже есть.

С достопримечательностями поселка познакомился только на следующий день, поскольку на подходе к Намче меня догнала-таки горняшка, — ладно, оставалось меньше километра. Дошел, таблетки выпил, на утро полегчало. Еще день был расписан на адаптацию к высоте, — поднимался в горы. В горах принцип один — «поднимайся выше, спи ниже».

■ Восхождение

Уже в окрестностях Намче открывается шикарная панорама с пиками Лхоцзе и Ама Даблам и черной вершиной Эвереста со

снежным «флагом». Идти сюда стоило уже только ради этих видов!

Запланированный на утро выход к базовому лагерю Эвереста (5364 м) не состоялся. За ночь навалило снегу почти по колено и пришлось задержаться еще на день. Это известие мой организм воспринял с большой благодарностью.

Может, и поэтому путь до базового лагеря мы преодолели всего за три ночевки вместо рекомендованных пяти. Три деревни, в которых мы останавливались на ночлег, все в разных природно-климатических зонах. Перед Пангбоче (3985 м) нас встретил рододендровый лес. Дингбоче (4410 м) — это уже горная тундра. А у Лобуче (4940 м), что притулилась у подножия ледника Кхумбу, растительности уже нет.

Ночевал я в лоджах — это такие постоянные дворы, — каменные хижинки с деревянными перегородками между этажами и номерами, без удобств. Условия более, чем спартанские. Умывальник — 200-литровая бочка с водой. Утром

встал, лед отдолбил, если до воды добрался, то умылся. Но в Непал я ехал не за сервисом и комфортом, а за горными пейзажами и возможностью побыть наедине со своими мыслями.

1 марта мы поднялись на вершину Кала Паттар (5644 м), от которой до Эвереста по прямой «всего» девять километров. Помимо высочайшей вершины мира, отсюда открывается великолепный вид на пики пониже — Нупцзе, Чангзе и Лхоцзе. На этом великолепном фоне я и поднял флаг «Спецнефтетранса». Когда разворачивал полотнище, меня чуть не унесло ветром. Мой гид, как смог, запечатлел эту борьбу человека со стихией на мой смартфон. Идея с флагом не новая. И я всегда задавал вопрос: «зачем»? А тут 15-летие компании...

После экстрим-фотосессии мы пошли к базовому лагерю Эверест по короткой тропинке, а она обвалилась. Пришлось идти в обход, где по тропинке, где по моренам. У ледника Кхумбу большое впечатление оказал сход двух лавин с Нупцзе (7861 м). Сколько миллионов кубов снега, льда и скальной породы было перемещено всего за несколько секунд и ухнуло в пропасть, — такого я еще не видел!

Вечером, когда мы двинулись в сторону Намче-Базара, снизу навстречу нам зашла снежная туча, и в деревню Горакшеп (5164 м) мы вернулись уже в самую настоящую пургу.

■ Вместо послесловия

По факту я поднялся за девять дней. Но я никому не рекомендую выходить на такую высоту за такое короткое время. Хотел обмануть горы — не получилось... Когда ты идешь без сил, на грани, когда прихватывает горная болезнь, много мыслей приходит в голову. Самое время пересмотреть себя, подумать о поступках, о жизни, вообще обо всем.

В горах Непала нереально красивая природа. Как на фотообоях. До 2500 метров — джунгли. Чуть выше ты попадаешь на Алтай, там уже и пихта, и кедр, и ель. Водопады, горные реки. Выше — тундра, трава, кустарники. Еще выше — камни, ледники. А поднимаешь голову — и у тебя все проходит, все невзгоды.

Но условия очень жесткие. На 5500 м кислорода не хватает, температура ночью минус 15-16, днем при солнышке — чуть выше нуля, при этом солнце ослепляет и сжигает.

Не раз задавал себе вопрос: пойду ли я еще раз? Когда шел вверх, сказал: «нет», и выше-то 4000 м не пойду. А когда уже спускался, подумал, что в следующий раз можно сбегать и до 6300, откуда идут подъемы на сам Эверест. Но это будет уже совсем другая экспедиция.

Это — программа-минимум, может быть, на 20-летие компании. Кстати, да, запишем в блокнотик!

Олег ОПУТИН.