

**Больше
внимания людям**
стр. 5

**Стахановцы
авторемонта**
стр. 6

**Новые
помощники шофера**
стр. 7

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

МАШИНОСТРОЕНИЕ

«Капри»: окно на восток

Завод «Капри» расположен там, где Петр I «прорубил» окно в Европу. Однако, с учетом ситуации на рынке грузовых шасси, наши машиностроители обратили свое внимание на восток.

В апреле с конвейера АО «Капри» сошла первая автоцистерна на шасси китайского производителя «Sitruk». Разработанный в КБ завода четырехосный топливозаправщик со стальной емкостью на 20 кубов и системой задней разгрузки, что очень удобно для заправки дорожно-строительной и тяжелой карьерной техники, выглядит более чем убедительно даже на фотографии.



— Машина предназначена для работы на угольных разрезах Кузбасса, — пояснил директор АО «Капри» **А.В. Жигало**. — Сейчас первый экземпляр проходит этап опытной эксплуатации на натуре. Заказчик хочет увидеть, как машина себя покажет, возможно, захочет что-то изменить. Вместе с ним мы также следим, как машина ведет себя в реальных условиях. В дальнейшем



➤ Новая модель завода «Капри» — топливозаправщик на шасси «Sitruk» для карьерной техники.

речь идет об изготовлении партии автоцистерн.

Небольшое отступление по новому производителю шасси — «Sitruk». Коллеги из «Пермского транспортного предприятия», где с сентября прошлого года пять тягачей «Sitruk» С7Н задействованы на магистральных перевозках, отмечают надежный двигатель, эргономичную кабину, объемный топливный бак, более низкую стоимость запчастей по сравнению с европейскими моделями. Есть и недостатки. Более полную оценку они готовы будут дать по достижении ТС пробега в 500–700 тыс. км.

Но вернемся на «Капри». Всего за первые четыре месяца года с конвейера завода сошло 77 ТС,

включая 75 полуприцепов-цистерн и один авиатопливозаправщик. План на 2024 г. — 240 ТС, что в полтора раза выше прошлогоднего показателя.

Как свидетельствует отчет по прицепному машиностроению, подготовленный ассоциацией «Росспецмаш» (объединяет около 200 отечественных производителей спецтехники — ред.), на сегодняшний день доля АО «Капри» на российском рынке спецтехники составляет 6,8%, в том числе ППЦ для перевозки светлых нефтепродуктов — 23%.

Задача, которая поставлена перед заводом, — эту долю нарастить и к 2030 г. выйти на плановую мощность — 500 единиц

техники в год.

Увеличивать объемы заводу помогает не только современное роботизированное производство на новой площадке, но и расширение модельного ряда. В мае получено одобрение типа ТС (ОТТС) на шасси еще одного китайского производителя — «BeiBen». Первая партия АКН-10 на полноприводной базе 6х6 будет изготовлена для коллег из «Чернушинского УТТ» во II квартале.

В проработке находится договор с компанией «ВАД» (г. С.-Петербург) на поставку автоцистерн с алюминиевой бочкой объемом 16 м³ на шасси «Sitruk» 6х4. Интерес к этому шасси проявляют и другие перевозчики СНП.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Уралы» для Сибири. За четыре месяца парк «Покачевского УТТ» пополнили 20 грузовиков на шасси «Урал 4320».

— Машины предназначены для работы на месторождениях ТПП «Покачевнефтегаз» и ТПП «Ямалнефтегаз» «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», — сообщил **В.Г. Сазонов**, начальник АХО предприятия. — До конца II квартала парк общества пополнят восемь автобусов «Yutong», что позволит улучшить условия доставки нефтяников.

■ «АТП-СНТ», традиционно работавшее в Центральном регионе России, идет в Республику Коми.

С 1 июля «Усинское ТТУ» передает столичным коллегам часть объемов из сегмента пассажирского транспорта в Ухтинском регионе.

— Обслуживание заказчика там ведется силами 38 подрядных организаций и общим парком 110 единиц ТС, — сообщил директор общества **С.В. Мацота**. — Управление арендованным транспортом — новая для нас форма работы. Производственная программа договора, рассчитанного до конца 2026 г., составляет 292 тыс. маш.-ч в год.

При отработке подготовительных мероприятий заключен договор с Ухтинским НПЗ на выполнение заявок на транспортное обслуживание по г. Москве.

■ 24 семиместных бортовых «Садко Next ГАЗ-С42А43-3В» пополняют парк «Когалымского УТТ» во II-III кварталах.

Партия полноприводных бортовых грузовиков с однооскатной ошиновкой грузоподъемностью 2,5 т приобретает в рамках комплексной программы обновления парка для «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

— Мы согласовали с заказчиком, — пояснил директор УТТ **Е.Е. Аржанников**, — менее затратные в эксплуатации «Садко» должны заменить тяжелую технику на шасси «КамАЗ» и «Урал» там, где от ТС не требуется высокой грузоподъемности. Это замещение должно положительно отразиться на экономике предприятия и заказчика.

До конца июня также ожидается поступление четырех автобусов «Yutong», три из них — большого класса.

■ «Урал-Next» или «КамАЗ»? В «Нижевожском УТТ» решают, седельные тягачи какой марки пополняют парк самого южного подразделения общества — Астраханского участка.

Для вывоза НСЖ с месторождений в полупустыне в этом году будет приобретено четыре полных привода.

— Новые машины, надо сказать, там заждались, — признался юрист-консульт «Нижевожского УТТ» **А.В. Тузниченко**, — последнее обновление парка тягачей в подразделении было в 2016 г.

Одновременно УТТ расширяет географию работ в северном направлении. Общество участвует в тендере ТПП «РИТЭК-Самара-Нафта» по автотранспортному обслуживанию в Самарской области. В рамках проекта планируется приобрести 11 автомобилей «ВАЗ Нива» и создать в новом регионе деятельность производственную базу.

■ 16 единиц техники пополнили парк «Лангепасского УТТ» за четыре месяца этого года. Всего в 2024 г. запланировано приобрести 53 ТС.

— В интересах нефтяников закупаются автобусы, автоцепки, нефтепромысловая и дорожно-строительная техника, — пояснил начальник ПТО **О.А. Точиев**. — Вся приобретаемая техника нам известна, ранее уже использовалась, поэтому сложностей при ее эксплуатации не возникает.

ДИАЛОГИ

IT как зеркало транспортной эволюции

Проект по автоматизированному закрытию путевых листов, внедрение которого сегодня идет в Коми, — это верхушка айсберга технологий завтрашнего дня компании. Скажете, разводим футуризм чистой воды?

О будущем, которое рождается сегодня, наш разговор с заместителем генерального директора по экономике АО «Спецнефтетранс» **С.А. Александровым**.



■ Переходим на облако

25 марта в компании на базе «Пермского транспортного пред-

приятия» началось внедрение новой подсистемы управленческого учета.

— Ее принципиальное отличие от действующей, — поясняет Сергей Андреевич, — новые компоновки, сбор, формирование и хранение баз данных. Это первый шаг в практической плоскости к созданию новой Корпоративной информационной системы компании, которая будет

построена на передовых методах анализа.

Мы и сейчас, используя КИС, построенную полтора десятка лет назад на старой базе 1С, имеем возможность получать информацию о производственной и экономической деятельности в разрезе каждого дочернего общества, автоколонны, единицы техники, водителя. Но эта система уже устарела на уровне алгоритмов сбора и использования информации из БД, которые формируются в различных подсистемах учета.

— Действительно, выросло новое поколение пользователей, которое не знает, что калькулятор раньше был отдельным настольным гаджетом, питающимся от

сети, а не программой в компьютере или на смартфоне. О счетах с костышками не стоит и говорить.

— Современному пользователю, — продолжает **С. Александров**, — порой уже приходится бороться с этой системой предыдущего поколения, привлекая для работы с электронными таблицами возможности Эксель и других альтернативных инструментов. Новая КИС даст возможность выстраивать процессы и вести централизованный учет ресурсов, которые компания вкладывает в создание и сбыт продукции и услуг. Вся информация будет собрана в одном месте — в облачном хранилище.

Продолжение на стр. 4

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Мир! Труд! Май! Коллектив «Пермского транспортного предприятия» за первые четыре месяца года поработал ударно!

— Производственная программа обществом перевыполнена на 23,8 тыс. машино-часов (108,2% к плану), — отметил ведущий экономист «ПТП» С.В. Катаргин, — объем перевозок — на 5,2 тыс. тонн (112,9%), грузооборот — на 4,3 млн ткм (110,4%). План по доходам выполнен на 109,8%, показатель по прибыли в три раза превысил плановый уровень.

■ Мойдодыр по-урайски. На днях коллеги из «Урайского УТТ» приступили к монтажу оборудования автомойки для грузовиков, первой в городе.

Проект, как экономически эффективный, был отмечен дипломом на X научно-практической конференции в г. С.-Петербурге в сентябре 2023 г.

Для установки портала автоматической мойки для грузовых автомобилей и автобусов в здании была увеличена высота потолка, после чего он и стены были обшиты профлистом, проведен ремонт помещений, установлены автоматические ворота, новые системы освещения и отопления, заменена электропроводка, установлено новое вводно-распределительное устройство. Открыть объект планируется в июне.

■ С марта «Чернушинское УТТ» приступило к содержанию нефтепромысловых дорог ЦДНГ-7 «ЛУКОЙЛ-Пермь» на Ножовской группе месторождений.

С этой целью обществом было приобретено пять единиц ДСТ, подобран персонал — водители, дорожные рабочие, мастер.

— Объем относительно небольшой, но это новое для нас направление работы, — поделился директор «Чернушинского УТТ» А.Л. Симанов. — Первым делом провели тщательное обследование состояния объекта работ, после чего определили с заказчиком первоочередные задачи. Это позволило оптимально распределить имеющиеся ресурсы. Уже приступили к вырубке кустарника вдоль обочин. Работа кипит, техника работает, люди стараются. В этом году придется многое сделать, чтобы в дальнейшем было легче и прибыльнее работать.

■ «Усинское ТТУ» приступает к строительству общежития на базе «Головные сооружения».

Трехэтажное модульное здание будет рассчитано на 250 мест. Первый этаж займут жилые комнаты, общественные и технические помещения: теплогенераторная, прачечная, сушилка, гардероб, спортзал, комната отдыха. Второй и третий этажи — жилые помещения.

— Сейчас работники автоколонны проживают в г. Усинске, в общежитии сторонней организации, — пояснил заместитель директора по эксплуатации И.Н. Криволапов. — Для их доставки на Головные и обратно (расстояние в одну сторону 25 км) мы задействуем два автобуса.

Запуск общежития позволит снизить расходы на организацию проживания и доставки персонала на 40%. Таким образом, социальный объект не только позволит улучшить бытовые условия работников, но и принесет экономическую выгоду.

Срок окончания строительства — ноябрь.

ПРОИЗВОДСТВО

«СНТ»: программа на развитие

Главной темой беседы с заместителем генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству А.А. Самсоновым стала утвержденная в апреле инвестиционная программа на 2024 г. В разговоре не обошли стороной и результаты работы компании за I квартал:



— В предыдущие два года в рамках Соглашения о сотрудничестве с ПАО «ЛУКОЙЛ» мы хорошо поднасытились объемами и сейчас ведем планомерную отработку по договорам с основным заказчиком.

По автотранспортным обществам план квартала выполнен на 103%, дополнительно на заказчика отработано 130 тыс. маш.-ч. Показатели по выходу собственных ТС перевыполнены. План по доходам выполнен на 114%.

В проработке находится проект по обслуживанию объектов нефтедобычи компании «РИТЭК» в Татарстане. Это 125 единиц техники и хорошая возможность для коллег из «Нижевожского УТТ» усилить интеграцию с заказчиком. Также идут переговоры по ряду проектов в Югре и на Ямале.

По дорожникам. За исключением «Дороса», все строительные общества квартальный план перевыполнили. В качестве одной из объективных причин отставания коллег в Прикамье можно назвать сложности в выдаче проектно-сметной документации и приемке работ. Здесь свою роль сыграли процессы, связанные с реорганизацией структуры и ротацией персонала, которые шли у заказчика. Сегодня мы видим, что ситуация выправляется, «Дорос» набирает обороты, и мы рассчитываем, что в течение года предприятие ликвидирует отставание.

Дорожники «ДТК Ямал» победили в тендере по содержанию нефтепромысловых дорог и строительству автозимников на объектах АО «Мессояханефтегаз» на Гыдане. Это позволило компании сохранить объемы, которые ранее в этом регионе вел «Дорстройсервис». В течение лета когалымские дорожники произведут передачу коллегам объектов и активов.

— Алексей Алексеевич, на протяжении последнего года дорожные общества компании заметно активизировали работу по развитию мощностей по асфальтобетону. Каковы планы по данному направлению?

— В лето «Дорстройсервис» входит с новым АБЗ в Когалыме, позволяющим выпускать высококачественную асфальтобетонную смесь по обновленному ГОСТу. «ДТК Ямал» в 2023 году запустила асфальтобетонное производство



Чернушинское ООО «Дорос» ведет капитальное строительство дорог и объектов нефтедобычи для ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» по югу Пермского края.

в Норильске. В этом году парк техники общества на Таймыре пополнил асфальтоукладочный комплекс. Также обществами проведена модернизация заводов в Урае и Усинске.

Всего в этом году запланировано произвести 115 тыс. тонн асфальтобетона. Основные задачи — освоение нового оборудования и техники, отработка технологий и компетенций, создание задела для участия в крупных строительных проектах в регионах деятельности.

— В апреле была утверждена инвестиционная программа компании на 2024 г., каковы ее основные параметры?

— В течение года планируется приобретение около 450 единиц техники. Ключевой проект — обновление парка дочерних обществ Западносибирского региона предусматривает закуп 270 АТС. 82 из них было приобретено в I квартале. Поступило 12 комфортабельных автобусов «Yutong» и 40 единиц тяжелой нефтепромышленной техники на шасси автозавода «Урал». Оценивая ситуацию и цены на рынке спецтехники, следует отметить, что заключение под закат минувшего года контракта на большую партию ТС этого производителя стало правильным шагом.

По таким позициям, как вахтовки, ГПА, бортовые автомобили с КМУ, которые не предусматривают высокой грузоподъемности или установки тяжелого нефтепромышленного оборудования, мы согласовали с заказчиком замену 30 единиц на шасси «КамАЗ» на более легкие, универсальные полноприводные «ГАЗон Next». Это экономически выгодно и нам, и заказчику — цена этой техники примерно на треть ниже.

Пока узким местом остаются вездеходные полноприводные шасси с двускатной ошиновкой под тяжелое оборудование, типа «КамАЗ 6522». В апреле тема была поднята на встрече с генеральным директором «ТФК КамАЗ» А.Г. Дмитриевым. Надеюсь, что во втором полугодии этот вопрос

сможем закрыть.

— С учетом этой ситуации готова ли компания активнее закупать ТС китайского производства?

— В «Дорос» приобретена партия самосвалов на шасси «BeiBen», полноприводных, на односкатной ошиновке. Необходимо некоторое время, чтобы оценить, насколько эта техника отвечает нашим требованиям по проходимости, надежности, стоимости владения и ремонтнопригодности.

По упомянутым ранее автобусам «Yutong», которые у нас в эксплуатации находятся уже несколько лет, мнение положительное. Это надежная, комфортабельная и неприхотливая в эксплуатации машина.

Для Западной Сибири было приобретено несколько единиц легковой техники ряда китайских производителей. Этой зимой они отработали без существенных нареканий.

— Как ситуация на рынке шасси отразилась на деятельности наших машиностроителей?

— Это потребовало от завода «Капри» новых конструкторских решений, которые были оперативно разработаны и предложены заказчику. Сейчас в производстве находится партия карьерных автоподъемников на шасси «Sitruk».

Также в работе — первая партия из трех АКН-10 на шасси «BeiBen» для «Чернушинского УТТ». Срок поставки — июнь.

— Какие проекты по развитию производственной инфраструктуры в рамках инвестпрограммы следует отметить?

— Помимо обновления парка, направленного на повышение работки, производительности и улучшение условий труда, предусмотрен ряд проектов по строительству и ремонту объектов производственной и бытовой инфраструктуры в дочерних обществах.

Отмечу гринфилд-проект — строительство базы «Чернушинского УТТ» на севере Прикамья, который реализуется с нуля. Выбран земельный участок пло-

щадью около гектара в районе с. Романово, проведены изыскания по грунтам. В конце апреля были одобрены концепция и план устройства внутриплощадочной инженерии и застройки. Задача ближайшего времени — разработать проект, в основе которого — быстровозводимые здания из сэндвич-панелей, чтобы во втором полугодии начать строительство.

Еще один значимый объект — общежитие на базе «Усинского ТТУ» на Головных сооружениях. Трехэтажное здание модульного типа, в котором в комфортных условиях смогут проживать 250 работников предприятия и Усинского управления «ДТК Ямал». Это важный шаг по улучшению бытовых условий вахтовиков в этом регионе. Столовая на базе уже запущена — горячим трехразовым питанием наши люди обеспечены.

Строительство общежития планируется начать летом, и к концу года мы должны справиться с новосельем.

— Насколько активно в этом году компания участвует в программах господдержки отечественных производителей ТС?

— Компания заявлена в двух программах по приобретению колесной и дорожно-строительной техники. Рассчитываем на предоставление субсидий на общую сумму около 45 млн рублей.

Кроме этого, заводом «Капри» поданы документы в новой для нас программе по возмещению утилизационного сбора производимых ТС. Здесь объем субсидии может составить 140 млн. Это большая цифра для «Капри» и совершенно иная экономика завода. Обязательное условие — подтверждение заводом статуса отечественного производителя техники. Половину из этой суммы Минпромторг уже одобрил, сейчас идет работа по второй части. Поддержку в этой работе нам оказывают правительство Ленинградского области и ассоциация «Росспецмаш».

— Как Вы оцениваете ход реализации проекта по автоматизированному закрытию путевых листов в Республике Коми и Ненецком АО?

— Проект идет сложно. Учитывая климатические особенности региона и бездорожье, в период действия автозимников планировалось произвести оснащение парка «Усинского ТТУ» на удаленных месторождениях. Однако действия участников проекта оказались недостаточно скоординированы. Также не были учтены в полной мере условия и напряженный режим, в которых эксплуатируется техника зимой. В результате сроки оснащения парка были сорваны. В связи с этим принято решение: техника, которая уже оборудована и подключена к системе, будет введена в эксплуатацию в формате АЗПЛ в мае-июне. Летом будет продолжено оснащение на Харьягинском участке, а в конце года планируется ввести оставшуюся часть парка на отдаленных месторождениях.

— Спасибо за интервью.

Олег ОПУТИН

СТРОИТЕЛЬСТВО

Второе дыхание

Чернушка, где работает три дочерних общества «СНТ», возвращает себе статус нефтяной столицы Пермского края. И наши коллеги в этом активно участвуют.

Прекращение на рубеже веков интенсивного бурения по югу Прикамья во многом было обусловлено кризисом, который переживала отрасль и экономика страны в целом. При этом интерес нефтяников сместился в сторону Верхнекамья, где в этот период шло активное освоение новых продуктивных месторождений...

Время, доразведка и новые технологии все расставили по своим местам, позволив «ЛУКОЙЛ-Пермь» не только существенно прирастить извлекаемые запасы в Чернушинском нефтяном районе, но и последовательно вводить их в разработку. План по добыче созданного в декабре 2023 г. ТПП «Чернушканефтегаз» (6 ЦДНГ и 68 месторождений на юге Пермского края — ред.) на этот год — около 9,2 млн т.

Свой вклад в открытие «второго дыхания» месторождений Южной группы вносит коллектив «Дороса», который в этом регионе является генеральным подрядчиком по капитальному заказчику. Соответствующий договор, подписанный в 2023 г., в рамках генерального Соглашения о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефетранс», открыл новые перспективы и для самого предприятия, отметившего в минувшем декабре золотой юбилей. За три года парк предприятия существенно обновился и вырос в четыре раза, как и объемы по капитальному строительству.

— Мы ведем строительство сразу на нескольких месторождениях, — сообщил директор ООО «Дорос» С.А. Бирин, — Красноярко-Куединском, Жуковском, на Павловке, Москуде, Гожане — что не имя, то страница истории в развитии нефтедобычи! И

сегодня они действительно переживают второе рождение.

В мае наиболее значимым является комплекс работ по строительству кустовых площадок №№ 3041, 3104, 3128, 3011, 3238, 3057 Красноярко-Куединского месторождения. Этот проект по строительству и обустройству скважин рассчитан до 2025 г. В течение месяца запланировано отсыпать около 56,5 тыс. м³, построить более 4 км автодорог.

В связи с этим весьма своевременно в общество в марте-апреле поступило пять самосвалов-вездеходов марки «BieBen», которые сегодня задействованы нами на отсыпке.

Не забывают в «Доросе» и об асфальте. Этим летом запланировано произвести 18,8 тыс. т АБС, которая, главным образом, будет уложена на объектах основного заказчика. А вот новационная разработка, отмеченная на Х НПК компании дипломом за простоту и экономическую эффективность, похоже, этим летом востребована не будет. Речь о ноу-хау, которое фактически исключает затраты по окашиванию дорожных знаков.

— Проект был рассчитан и опробован на практике в рамках действовавшего на тот период договора по содержанию региональных автодорог с большим количеством знаков и указателей вдоль обочин, — пояснил Сергей Александрович. — В связи с изменением вектора развития предприятия и получением статуса стратегического подрядчика «ЛУКОЙЛ-Пермь» разработка утратила свою актуальность. На внутрипромысловых дорогах количество знаков гораздо меньше, поэтому требуется перерасчет эффективности при-



Дело всей жизни

Начальнику Осинского дорожного участка ООО «Дорос» Р.Г. Иткинову присвоено почетное звание «Заслуженный работник транспорта России».

— Рустам Габдульбарович — настоящий профессионал и организатор производства с большой буквы, — убежден директор ООО «Дорос» С.А. Бирин. — Ему можно поручить объект любой сложности. В вопросах, связанных с технологией строительства, он разбирается досконально, что позволяет коллективу работать производительно и сокращает сроки работ.

Трудовая биография Р. Иткинова — более 40 лет в дорожной отрасли. Прибавьте автодорог Пермского политеха и армию, выйдет без малого полвека. В «Дорос» он пришел в 1996 г. с большим опытом за плечами, и сразу на начальника участка.

Участвовал в строительстве знаковых для Прикамья объектов — автодорога Болгары-Юго-Камский-Крылово, обход Куеды. Также под его руководством был выполнен большой объем работ по ремонту на региональных трассах — Кукуштан-Чайковский, Барда-Куеда, Оса-Чернушка, Болгары-Юго-Камский-Крылово. За последние 10 лет Осинским участком на дорогах края было уложено около 150 тыс. тонн асфальтобетона.

Сегодня участок Р.Г. Иткинова содержит более 660 км дорог «ЛУКОЙЛ-Пермь» на территориях Осинского, Еловского, Бардымского, Чайковского и Куединского районов.

менения технологии. При этом мы готовы поделиться опытом с коллегами из дочерних обществ.

В виду изменившихся обстоятельств мы будем разрабатывать

новые расщепления, направленные на улучшение работ по строительству, ремонту и содержанию автодорог.

Олег ОПУТИН

Асфальт по ГОСТу

■ Запуск нового асфальтобетонного завода ООО «Дорстройсервис» намечен на вторую половину мая.

А пока «RD-130X» вышел из зимней «спячки» — консервации — и готовится к выпуску своей первой продукции. Хотя, если быть точным, пробные 30 т асфальтобетона завод выдал в конце прошлого года — после завершения монтажа. В этом году «Дорстройсервис» планирует выпустить на новом АБЗ 35 тыс. т продукции.

На сегодняшний день в портфеле заказов общества — объемы на выполнение работ по ремонту автодорог по нескольким муниципальным конкурсам в г. Когалыме и г. Покачи. В текущем строительном сезоне планируется ремонт порядка 300 тыс. м² автомобильных дорог.

Первым объектом, где будет применена АБС, изготовленная в соответствии с новым ГОСТом, станет участок автодороги по проспекту Нефтяников в г. Когалыме. Объекты, на которых планируется использовать смесь, соответствующую обновленным требованиям, подчеркнули в «Дорстройсервисе», находящаяся в зоне особого внимания заводчан.

Сотрудники нового АБЗ в своем деле не новички, при этом прошли соответствующее обучение и стажировку у представителей поставщика оборудования — казахстанского ТОО «СП ЛУДЭ-КАЗ».

На «А» начинается...

Асфальтоукладочный комплекс и аэропорт Алыкель. Эти два проекта Норильского производственного управления «ДТК Ямал», о которых мы рассказывали в предыдущем номере нашей газеты, вызвали большой интерес у читателей. И тот, и другой — новые направления в деятельности общества.

Итак, по порядку, о чем стало известно редакции на данный момент. Асфальтоукладчик, дорожная фреза, три вибрационных и пневмоколесный катки, мини-погрузчик был отгружены из порта Архангельск и доставлены в порт Дудинка по Северному морскому пути в начале мая (на фото). Сейчас на базе предприятия в Норильске ведется подготовка поступившей техники к летнему строительному сезону. Осечки быть не может: на Таймыре он короткий — всего 120 дней в году. Короткое лето и сложная логистика поставок в регион — по воде или воздуху — причины дефицита мощностей по асфальтобетону. Хотя на первый взгляд кажется, откуда взяться дефициту, если общая протяжен-



ность асфальтовых автодорог на Таймыре 280 км?

Но неразвитая дорожная сеть — это увеличение нагрузки и износа полотна, которое всеми силами «добывают» суровые природно-климатические и дорожные условия, вечная мерзлота... Все это сокращает срок службы дорожного покрытия. Поэтому спрос на асфальт есть. А с учетом комплексной правительственной программы развития будущей арктической столицы, рассчитанной до 2035 г., он будет расти.

Исходя из этого, в минувшем году «ДТК Ямал» запустила в Норильском промрайоне свой АБЗ. Теперь их в регионе два. В нынешний строительный сезон компания входит и со своим асфальтоукладочным комплексом.

Первым объектом в портфеле заказов стало участие в реконструкции моста через р. Налед-

ную на участке трассы Норильск-Талнах. В ближайшее время ожидается проведение торгов по ряду муниципальных контрактов. В списке на асфальтировку и ремонт в этом году около 20 участков городских дорог общей протяженностью более 16,6 км.

По аэропорту Алыкель, где «ДТК Ямал» участвует в тендере на реконструкцию склада ГСМ. Широкий комплекс работ включает реконструкцию железнодорожной сливной эстакады, демонтаж старого резервуарного парка и строительство нового, возведение зданий и сооружений, проездов, трубопроводов и др., общей стоимостью 2,7 млрд рублей.

В производственно-техническом управлении «ДТК Ямал» сообщили, что конкурсная комиссия еще изучает поступившие заявки. Итоги будут подведены 27 мая. Так что держим кулачки за наших!

РЕМОНТ ДОРОГ

Открыли строительный сезон в Югре

Начало сотрудничеству уральских дорожников компании с ООО «Меретояханефтегаз» (учредители «ЛУКОЙЛ» и «Газпром нефть») положено и будет развиваться.

По договору, заключенному в декабре минувшего года, «Нефтедорстрой» успешно отработал на строительстве и содержании автозимников, протяженностью 49 км на месторождении им. Р.Ю.Г. Эрвье, расположенном на границе Югры и Свердловской области. А в конце апреля, фактически на полмесяца ранее намеченного, «Нефтедорстрой» одним из первых в ХМАО открыл летний дорожно-строительный сезон. О старте ремонта дорог в Урае сообщил «Медиа-холдинг «Западная Сибирь»:

— Участок дороги на ул. Парковой перекрыт для всех автомобилей, кроме общественного транспорта и строительной техники «Нефтедорстрой», — сообщила в своем репортаже корреспондент **Елизавета Портнова**, — работы начались с демонтажа асфальтового полотна. Его предстоит заменить на полутораклометровом участке.

Дорожная фреза снимает асфальт, следом идет мини-погрузчик «BobCat» и убирает крошку. Всего в работе задействованы шесть единиц техники.

На этом участке будет применена другая технология укладки — полотно будет спускаться под небольшим углом от середины к бордюрам. Это обеспечит более продолжительный срок службы.

— Было принято решение привести поперечный профиль дороги к нормативным требованиям. Уклон в 20 промилле по каждой полосе улучшит водоотведение с проезжей части. Это, естественно, продлит срок службы автодороги, так как воды, которая является основным разрушающим фактором, на проезжей части будет меньше, — пояснил главный инженер ООО «Нефтедорстрой» **А. Н. Еремин**.

Минимум два года, утверждают специалисты, отремонтированный участок должен прослужить урайцам верой и правдой. Водители отмечают своевременность ремонта и ждут его окончания. Говорят, ради такого дела готовы потерпеть временные неудобства.

Добавим к репортажу коллег, что «Нефтедорстрой» этим летом предстоит произвести капитальный ремонт асфальтового покрытия также на ул. Яковлева, укладку асфальтобетона и устройство тротуара в пос. Междуреченский, капитальный ремонт дорожной сети с укладкой щебеночного основания в пос. Половинка на площади 30 тыс. м². Для выполнения этих работ зимой была проведена подготовка асфальтоукладочной техники и АБЗ. В течение лета будет выпущено 15 тыс. т смеси.



МЫСЛИ ВСЛУХ

Навстречу НПК

■ Приказ о проведении XI научно-практической конференции АО «Спецнефтетранс» был встречен с ожидаемым воодушевлением и почти по Пушкину: «Как ждет любовник молодой минуты верного свиданья».

Еще свежи воспоминания о предыдущем форуме, проходившем в сентябре минувшего года в г. С.-Петербурге. Не меньше на научно-техническое творчество вдохновляют рассказы участников и лавры победителей: «А чем я-то хуже...?»

Здоровую амбициозность и творческую инициативу работников, заинтересованных в результатах своей работы, в компании приветствуют. Для этого оргкомитетом НПК обозначены особо значимые темы (ОЗТ). Более всего — пять — пришлось на сегмент «Автотранспортная деятельность». Если одним предложением, то это: повышение БДД и контроль над субподрядным транспортом посредством ССМ, оптимизация производства, газомоторное топливо и первые результаты эксплуатации ТС китайского производства. В «Строительстве» ОЗТ задана одна — оптимизация затрат по зимнему содержанию дорог. Среди «Прочих» выбор также невелик и ограничивается одной-единственной темой — привлечение в компанию молодых специалистов и иностранных граждан.

Заявки на участие в конференции уже поступили от 15 дочерних обществ и Информационно-технологического центра компании. Всего 33 доклада (некоторые из них коллективные). Напомним, на X НПК было представлено 27 работ.

В списке немало знакомых по прежним конференциям имен. Докладчиков, проверенных на предыдущих НПК, заявили 10 обществ. Это налагает на них (и на участников, и на общества, которые они представляют) особую ответственность за глубину проработки заявленной проблематики. Во-первых, как говорится, не первый раз замужем. Во-вторых, чтобы ни у кого даже не возникло намека на мысль, что народ собрался просто хорошо провести время. Это в полной мере относится и к новичкам.

Тем более, что для некоторых коллег «хорошо провести время» — непростительная роскошь:

— Работники ООО «АРП» не будут принимать участия в НПК, поскольку на данном этапе ни у кого нет времени, — сообщил директор предприятия Ю.В. Пеликов. — Нам сегодня приходится жить в режиме многозадачности: ремонт техники, снижать затраты, перестраивать работу, переезжать, планировать стратегию развития. Наши молодые специалисты откликнулись и хотели принять участие в НПК, но обсудив с ними все наши планы и объемы работ, мы совместно приняли решение: отложить свое участие в НПК на будущее. За это время мы решим задачи, которые в дальнейшем сможем смело защитить в докладах:

1. Как из убыточного ремонтного предприятия сделать прибыльное;

2. Автоматизация склада и магазина. Реализация запчастей и неликвидов через Интернет. Обеспечение запчастями удаленных участков «Урайского УТТ» в короткие сроки;

3. Возврат объемов, ранее переданных на субподряд и развитие новых направлений в ремонте ТС.

Согласитесь, коллеги, и темы актуальные, и честно.

Семен СКЕПТИЧНЫЙ

ДИАЛОГИ

IT как зеркало транспортной эволюции

Начало на стр. 1

Благодаря этому станет проще получать данные из дочерних обществ и иметь к ним доступ из любой точки, появится возможность проводить сквозной анализ в автоматическом режиме, без прикрутки вручную. Облачные расположение и вычисления на мощных удаленных серверах в центрах обработки данных (ЦОД) позволят ускорить обработку информации. Сотрудники и руководители дочерних обществ и компании получат возможность быстро и своевременно реагировать на происходящие изменения и принимать верные управленческие решения. Повысится надежность КИС, ее устойчивость к несанкционированному доступу и кибератакам.

■ ИИ не заменит людей

Искусственный интеллект может многое, но пока, увы (или все-таки хорошо?), не все. По крайней мере, в ситуации с дефицитом кадров.

— Нами уже применяются современные IT-технологии в области учета, автоматизации управления и диспетчеризации производства, найма персонала, — делится С.А. Александров. — Эти программные продукты еще не замещают полностью, но во многом облегчают труд офисных работников — бухгалтеров, экономистов, кадровиков, конструкторов на заводе «Капри». Например, тот же проект по АЗПЛ взял на себя значительную часть функций диспетчеров, освободив их от рутинной арифметики в области машино-часов, литров, тонно-километров...

При этом наиболее остро не хватает водителей, которых ИИ пока заменить не может.

— Сергей Андреевич, беспилотные автомобили — это уже не фантастика, но все же больше пока futurum, день завтрашний. Да, в минувшем году стартовали магистральные коммерческие грузоперевозки по трассе М11 — Москва-С.-Петербург. В этом сегменте в компании наиболее активно работает «Пермское транспортное предприятие», однако, беспилотных логистических коридоров очень мало даже в Центральной России, не говоря уже о регионах Крайнего Севера, где сосредоточено около 75% деятельности компании «Спецнефтетранс». Да и специфика большей части нашей транспортной работы заметно отличается от доставки груза из точки А в точку Б.

— Конечно, — соглашается Александров, — технологии развиваются семимильными шагами, но, думаю, что в обозримой перспективе ИИ не сможет заменить водителя на спецтехнике, работающего в сложных условиях и в ситуациях, когда необходимо принимать автономные решения. На сегодняшний день таких IT-продуктов нет. Человек — это сложная история, заменить которую ИИ невозможно.

Благодаря аналитическим возможностям действующей КИС мы видим, насколько негативно проблема с кадрами по рабочим специальностям, обозначенная в



➤ В докладах участников X НПК от ОАО «ПТП» Семена Елькина (о дистанционных предрейсовых медосмотрах) и Вадима Кочергина (о перспективах развития электромобильного транспорта) роль IT-технологий сложно переоценить.

прошлом номере нашей газеты, сказывается на экономике компании, — продолжает Сергей Андреевич. — Это недополученные доходы, простой собственных ТС, на которые были потрачены миллионы. Техника есть — за руль сесть некому. Поэтому на те позиции, которые не получается закрывать собственным персоналом, мы вынуждены нанимать субподрядчиков. И здесь выраживание конкурентов — не единственная угроза. Добавьте риски налогового и производственного характера, человеческий фактор. Субподряд — это, как правило, малый бизнес, которому не под силу содержать ремонтно-технические службы, системы подготовки кадров и медосмотра. Некоторые недобросовестные подрядчики стараются избежать или «минимизировать» свои налоговые обязательства. И тогда налоговая возлагает ответственность по уплате недоимки по НДС и налогу на прибыль на заказчиков их услуг. Одним словом, целый букет рисков.

С другой стороны, любой кризис — это еще и новые возможности. Дефицит новой техники на рынке и персонала дает возможность по-новому подойти к оценке потребности в транспорте в производственных процессах. Вместе с заказчиком, который объективно оценивает ситуацию на рынке труда и, со своей стороны, прилагает усилия на уровне руководства ПАО «ЛУКОЙЛ» для ее решения, мы оптимизируем инвестиционную программу, увеличиваем, где надо, интенсивность использования парка, его загруженность. При этом производство не останавливается, планы по добыче исполняются.

Считаю, что такая работа по решению проблем должна привести нас к трансформации взаимоотношений с заказчиком, что позволит совместными усилиями оптимизировать затраты на технику, используя более унифицированные технические модели, подправить логистику. И тогда из этого кризиса мы выйдем обновленными и окрепшими.

■ Будущее рождается сегодня

На X научно-практической конференции, проходившей в сентябре 2023 г. в С.-Петербурге,

половина докладов в той или иной степени была связана с IT-технологиями. Причем по самым разным направлениям: АЗПЛ, экономия топлива, дистанционные медосмотры, кадры...

— При всем многообразии представленных работ в качестве примера я бы остановился на проекте коллег из «Капри», — отмечает заместитель генерального директора по экономике, — «Автоматизация производственных процессов и документооборота на базе PDM-системы».

Его внедрение обеспечит управление и интеграцию всей информации на весь жизненный цикл продукции, выпускаемой заводом, — от проектирования ППЦ до утилизации. Эта система, в отличие от традиционных баз данных, позволяет вносить информацию любых форматов и типов и выдает ее в структурированном виде.

Подобную задачу в масштабах всей компании призвана решить новая КИС. Внедряемая сейчас в Перми подсистема управленческого учета, с которой мы начали разговор, базируется на «1С:ERP Управление предприятием». В рабочую группу по разработке новой системы мы привлекаем специалистов из разных дочерних обществ компании, в том числе и коллег из «Капри», проявивших себя на НПК.

Именно в этом значение конференции для развития компании — выявлять потенциал специалистов и будущих лидеров, вовлекать их в реализацию перспективных проектов в рамках индивидуальной и коллективной работы в составе проектных офисов. Это касается КИС и других проектов, которые с ней сопряжены, — ССМ, АЗПЛ, удаленный медосмотр — это же целый комплекс, который в целом даже представить сложно.

Я думаю, что здесь и кроется потенциал к профессиональному и личностному росту. На сегодняшний день тот, кто умеет хорошо работать в Excel, обрабатывать данные, имеет большое преимущество перед остальными работниками. Сегодня есть системы BI (Business intelligence), которые позволяют на лету перерисовывать графики и создавать огромные массивы данных. Это уже следующая ступень, некая промежуточная система между машинным глубоким обучением и человеческим интерфейсом.

Business intelligence — системы, которые автоматически собирают информацию из разных источников, соединяют в целостную картину в удобном формате и дают возможность строить отчетность, быстро и удобно анализируя большие объемы данных.

Следующий этап, я думаю, будет искусственный интеллект. ИИ ничего не забывает, работает 24 часа в сутки, и перерыв на обед ему не нужен, — улыбаясь, добавляет собеседник. — То есть это колоссальное преимущество над человеческими факторами. И компании, которые возьмут на вооружение ИИ, будут иметь огромное преимущество перед теми, кто продолжит работать по старинке. Там, где можно заменить человека, конечно.

Пока этот инструмент сложный и несовершенный, но, когда программы доработают и упростят, будет такая же настройка, как сегодня в Excel, только с возможностями ИИ. Те специалисты, кто будет ими владеть, станут такими же фокусными, как сегодня те, кто могут работать в Excel с электронными таблицами.

■ Вместо пролога к НПК

— Сергей Андреевич, то, о чем Вы сейчас сказали, — это значимый аспект, касающийся как раз целей научно-практической конференции, которая, как мы понимаем, не сводится к зачитке докладов и раздаче дипломов. Мне кажется, что с нашими докладчиками в таком ключе пока никто не разговаривает. Вполне вероятно, что они даже могут не представлять, чего от них ждет компания. Поэтому большинство докладов строится вокруг привычных проектов, повседневных направлений деятельности.

И было бы неплохо, если бы еще на этапе выбора темы и в рамках предстоящей НПК с молодыми специалистами разговаривали так, как мы с Вами сегодня, поясняли, что от них ждут, задавали векторы развития.

— Для развития важны про-рывные идеи, а не движение по заданной траектории, определенной повседневной деятельностью, — говорит С.А. Александров. — Проблема в том, что людям иногда страшно посмотреть в будущее, потому что там они пока не видят себя. И компания должна помочь снять эти самоограничения.

Было бы здорово, если бы потенциальные участники будущих НПК, помимо вопросов улучшения текущей деятельности своих обществ, смогли представить на обсуждение свое видение идеальной работы предприятия или его работу в будущем, заглянув лет на пять вперед. Каждый, у кого есть такое видение, может попытаться реализовать его, если не полностью, то хотя бы какую-то часть, и получить при этом бесценный опыт.

Однако прикладные темы, которые мы можем здесь и сейчас применить для улучшения текущих процессов, не менее важны. Этот опыт необходимо представлять и популяризировать на наших НПК. Ничто не происходит из ничего.

Олег ОПУТИН

ПЕРСОНАЛ

Больше внимания людям

«Мы должны прежде всего научиться ценить людей, ценить кадры, ценить каждого работника... Надо понять, что при наших нынешних условиях кадры решают все», — этим словам И.В. Сталина почти 90 лет, а сказано словно про сегодняшний день. Кадры решают все. В любом деле. С этим согласен и начальник управления по персоналу и общим вопросам АО «Спецнефтетранс» И.Ю. Бекиш.



— Игорь Юрьевич, в предыдущем номере нашей газеты была поднята тема дефицита персонала. Какая ситуация сложилась на сегодняшний день?

— По итогам 2023 г. общая численность персонала компании составила 9638 человек. 8239 из них — это рабочие, 1399 — руководители, специалисты и служащие. По сравнению с предыдущим периодом количество работников выросло на 1%. Но этого явно недостаточно.

Экономика страны переживает сильный кадровый голод. Сказывается демографическая яма, миграционные процессы: население территорий, в которых наша компания в основном ведет свою производственную деятельность, стремится в мегаполисы. Налицо утрата в общественном сознании ценности рабочих профессий, деградация системы начального и среднего профессионального образования. Вдобавок идет мощный переток специалистов в оборонку. Эта ситуация показательна по машиностроительному заводу «Капри», где текучесть кадров в минувшем году достигла 47%.

Следствием этой ситуации является обострение борьбы на рынке труда за кадры.

Показатель текучести кадров по водителскому составу в среднем по компании находится на уровне 28,9%. Это выше, чем показатель ситуации по рынку автотранспортных услуг и логистики, где он составляет 24%. Ниже медианного показателя текучести только в «Усинском ТТУ» — 21%. Если говорить о дорожном строительстве, то в этом сегменте текучесть составляет 26,7%, по рынку — 20%. С небольшим превышением этого уровня ситуация только по «Дорстройсервису» — 21,9%. В авторемонтных обществах текучесть по основному производственному персоналу находится на уровне 41,4%. Наиболее благополучная ситуация в этом сегменте у коллег из «ПРП» и «АРП», — 21,6% и 22,7% соответственно.

Если говорить о среднем возрасте, то по рабочим специальностям он достиг 47 лет, по категории РСиС — 44. Для сравнения: в 2021 г. эти показатели были на уровне 45 и 43 года соответственно. Это тревожная тенденция.

— Если посмотреть в разрезе регионов деятельности компании, то

в каких из них наиболее остро ощущается дефицит персонала?

— Практически все дочерние общества испытывают нехватку по рабочим специальностям. Прежде всего, это Западная Сибирь, где работает восемь дочерних обществ «СНТ». Здесь у нас остаются открытыми более 450 вакансий по водителям категории В, С, Д, Е, машинистам ППУ, агрегатов НГПО, бульдозерам, грейдером, экскаваторам.

Следствием нехватки рабочих рук становится переработка персонала, простой собственного парка техники, привлечение субподряда.

— Какие шаги предпринимаются для решения этой проблемы?

— Ситуацию с кадрами может изменить только совокупность факторов. В первую очередь, конечно, более привлекательная зарплата. Основным источником для ее формирования и индексации являются тарифы. Работа по их обоснованию ведется с заказчиками на постоянной основе. Большую помощь в ней оказывает действующее Соглашение с нашим основным заказчиком — компанией «ЛУКОЙЛ».

Благодаря проведенной в начале года очередной индексации, причем выше уровня, предусмотренного Соглашением, ситуацию с оттоком персонала удалось стабилизировать. Но, исходя из реалий, которые сложились на рынке труда, этого все-таки недостаточно, чтобы переломить негативную тенденцию, закрыть имеющиеся вакансии.

— Вы говорите о комплексном подходе... Какие еще шаги предпринимаются по созданию привлекательных условий для работников?

— Многие в этом вопросе зависят от производительности труда и выработки, и здесь свою роль играет состояние и качество средств производства, в первую очередь ТС. В компании на протяжении последних лет реализуются масштабные программы по обновлению парка.

Кроме этого, значительная часть доходов направляется на улучшение условий труда и быта работников. На мероприятия по охране труда в 2023 г. компанией было направлено более 260 млн рублей, около 390 млн рублей — на смену социального развития, включая расходы на организацию культурно-оздоровительных мероприятий, ДМС, компенсации по льготному проезду работников в отпуск.

В соответствии с принятыми в компании стандартами, идет обеспечение работников спецодеждой и спецобувью, ведется строительство и ремонт объектов производственной и социальной



Водители компании «Спецнефтетранс» обеспечивают технологию добычи нефти в Западной Сибири, Пермском крае, Республике Коми, на Нижней Волге.

инфраструктуры. Например, в Норильске построен вахтовый городок «ДТК Ямал», бытовую инфраструктуру которого можно назвать образцовой. Помимо общежитий со всеми удобствами и столовой, там развернуты медпункт, АБК, котельная, банно-прачечный комплекс, спортзал. В «Усинском ТТУ» в этом году будет построено общежитие модульного типа на 250 мест, в «Когалымском УТТ» запланирована реконструкция одного из пунктов временного пребывания персонала.

Следует отметить, что доля вахтовиков в компании достигла 50% от общего состава производственного персонала. Работая в суровых условиях Крайнего Севера уделяется особое внимание. На организацию проживания и питания вахтовиков в минувшем году было направлено 400 млн рублей. Кроме этого, каждому, помимо зарплаты, выплачивается надбавка за вахтовый метод работы в размере 700 рублей в сутки, производится компенсация проезда к месту работы и обратно, при этом перечень базовых городов расширяется.

— В ситуации дефицита персонала возрастает роль обучения и профессиональной переподготовки кадров.

— В 2023 г. свой профессиональный уровень повысили 534 работника основного производства и 68 — из категории РСиС. Это на 10% больше, чем за предыдущий год. На обучение компанией было направлено 19 млн рублей. Дополнительные навыки и профессии повышают ценность работника для предприятия и на рынке труда в целом.

Обучение велось по наиболее востребованным специальностям: водители категории С, Д, Е, машинисты бульдозера, катка, экскаватора, трактора, агрегатов по обслуживанию НГПО. Осуществлялась подготовка специалистов для работы на подъемнике (в люльке), по обслуживанию судов, работающих под давлением, эксплуатации кранов, управляемых с пола (пульты).

Сегодня мы предпринимаем шаги по расширению возможностей для обучения и повышения квалификации сотрудниками внутри компании. На базе «Когалымского УТТ» ведется

работа по созданию корпоративного учебного центра, где планируется вести подготовку водителей категорий Д и Е, машинистов бульдозера и экскаватора для дочерних обществ Западно-Сибирского региона. В ближайшее время планируется проведение государственной экспертизы учебно-тренировочного полигона департаментом образования и науки ХМАО и его лицензирование, переоборудование учебных ТС. Открыть центр намечено в 2025 г.

— Каково положение с кадровым резервом?

— Если в прошлом году кадровый резерв компании насчитывал 27 человек, то на сегодняшний день он составляет 42 человека. Это положительная тенденция. Значительную роль здесь сыграла Х научно-практическая конференция, которая дала возможность проявить себя перспективным специалистам, готовым расти профессионально и продвигаться по карьерной лестнице.

Сегодня идет подготовка к следующей НПК. Сформирован перечень тем и работ, готовятся доклады. Отрадно, что идет ротация и среди соискателей: мы видим много новых имен. Могу сказать, что из 33 работ 27 готовят люди, которые в прошлой конференции не участвовали. Для меня это показательный факт — рост интереса к такой форме профессионального взаимодействия.

— Меры социальной поддержки, возможность самореализации и профессионального роста вместе с компанией могут служить дополнительными аргументами для значительной части работников и соискателей.

— Большую помощь в этой работе и вовлечении людей в жизнь компании оказывает ОППО «Спецнефтетранс». Профсоюз способствует формированию в трудовых коллективах здорового микроклимата, оказывает помощь в адаптации молодым и вновь принятым работникам. Профкомы на местах заключают договоры на аренду спортивных сооружений, участвуют в организации и проведении досуговых мероприятий, конкурсов профмастерства, в спартакиадном движении и НПК. Вклад профактива в развитие кадрового потенциала компании трудно переоценить.

Беседу вел Олег ОПУТИН

БЛИЦ-ОПРОС

Жду от спартакиады...

■ Предстоящее лето будет наполнено подготовкой к III межрегиональной спартакиаде АО «Спецнефтетранс», которая пройдет 5-6 октября в г. Лангепасе. «Чего вы ждете от этих соревнований?», — такой вопрос мы задали любителям спорта.

■ Теймур БЕГОВ, ООО «Лангепасское УТТ»:

— Я играл в футбол на всех региональных спартакиадах. Участвовал в I межрегиональной спартакиаде, проходившей в Лангепасе, и, спустя 10 лет, с нетерпением жду встречи с коллегами, с теми, кто верен спорту, несмотря на годы и расстояния.

■ Юлия СЕЛИВАНОВА, ООО «Чернушинское УТТ»:

— Цель — улучшить свой результат прошлой региональной спартакиады и победить! Для этого сейчас усердно и регулярно тренируюсь.

■ Михаил ОСАДЧИЙ, ООО «Урайское УТТ»:

— Еще когда устраивался на работу, обратил внимание на стенды, где выставлены завоеванные УТТ на предыдущих соревнованиях кубки и дипломы. Ожидая познакомиться с коллегами из других регионов, успешно выступить в плавании и внести свой вклад в победу.

■ Татьяна БУЯН, ООО «Лангепасское УТТ»:

— Быть волонтером — это ответственно, но я обожаю общаться с коллегами в неформальной обстановке. Всегда болею за волейбол. Надеюсь, что дружеская атмосфера и погода позволят гостям получить удовольствие от пребывания в нашем городе!

■ Илья АХМАТНУРОВ, ООО «Чернушинское УТТ»:

— Футбол... Как же меня привлекает непревзойденный азарт этой игры! Очередная спартакиада, снова яркие эмоции. Надеюсь, командой мы сможем показать захватывающую игру!

■ Кирилл ГОФЕР, ЗАО «Нижевожское УТТ»:

— В сборной — лучшие спортсмены нашего УТТ и «Усинского ТТУ». Надеюсь, что этот сплав севера и юга даст хороший результат!

■ Антон НИКОЛЕНКО, ООО «Когалымское УТТ»:

— Участвую в межрегиональной спартакиаде впервые. Жду, что каждый проявит характер, упорство и силу духа. Только в такой борьбе можно выявить достойного победителя.

■ Максим ВАГИН, ОАО «ПТП»:

— Ожидая ярких эмоций, новых знакомств, достойных соперников. Если не получится пройти отбор в сборную, готов ехать болельщиком. Без них спортсменам на площадке скучновато!

■ Адам КАДИЕВ, ООО «Когалымское УТТ»:

— Жду честной игры, активных болельщиков и победы!

■ Владимир САЗОНОВ, ООО «Покачевское УТТ»:

— В соревнованиях примут участие шесть наших спортсменов. Играть они будут за две сборные от нашего региона — «ЗС-2» и «ЗС-3». Придется болеть за обе команды. Зато шансы на победу удваиваются!

■ Игорь АБЗАЛОВ, ООО «Усинское ТТУ»:

— От спартакиады жду ярких эмоций, хороших результатов, знакомства с новыми людьми и, конечно, победы.

■ Василий КРАТЮК, ООО «Урайское УТТ»:

— Я принимал участие во всех спартакиадах. От предстоящей жду прекрасной организации, незабываемых моментов и успеха нашей команды.

■ Ольга ОКУЛОВА, ООО «Дорстройсервис»:

— Жду новых побед, обмена опытом с коллегами, как на спортивном, так и на профессиональном уровне.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Чернушинский «Автодор-машсервис» готов расширять сотрудничество с пермскими нефтяниками.

К уже действующим договорам по техническому обслуживанию и ремонту машин и оборудования «ЛУКОЙЛ-Пермь» на рассмотрении находится предложение по обслуживанию новых видов ТС — снегоходов и мотовездеходов.

— Также ведем переговоры с автозаводом «Урал» по повышению статуса дилера до 2S, — сообщил директор «Автодормашсервиса» О.В. Деткин. — Планируется реализовать как готовые автомобили, так и монтировать на шасси «Урал» надстройки, работая совместно с производителями спецтехники. Такой опыт у нас имеется. Кроме того, в работе находится вопрос о статусе сервис-центра с «УАЗ».

■ Большие перемены в «Авторемонтном предприятии» видны с первого взгляда.

В цехе по ремонту кранов, куда переедут агрегатный и моторный участки, СТО легковых автомобилей, в самом разгаре генеральная уборка — идет мойка полов, стен, потолка. Полы под СТО будут залиты и выровнены в соответствии с техническими требованиями группы компаний «ГАРО», чтобы осуществлять ТО и ремонт подъемников (для л/а) данного производителя в Урайском регионе. Идет ремонт смотровой канавы в зоне ТО-2.

Проведены ТО и ремонт кранбалок, завершается ремонт вентиляции в зоне ТР (из четырех установок две уже в строю). Отремонтировано четыре пускозащитных устройства.

Идет набор персонала для возобновления работ, ранее переданных на субподряд. Уже удалось укомплектовать электроцех — два специалиста выполняют полный комплекс диагностических работ по всем маркам и моделям ТС. В мае планируется принять трех слесарей по ремонту автомобилей 5 разряда (направления на медкомиссию выданы). Приступили к восстановлению работ топливного цеха — идет подготовка и ТО стендов проверки ТНВД и форсунок. Пока остается открытым вопрос по специалисту, который сможет протачивать блоки, шлифовать коленвалы и ГБЦ.

Большую поддержку идущим в «АРП» преобразованиям оказывают основные заказчики — «Урайское УТТ» и «Нефтедорстрой», которые согласовали увеличение стоимости нормочаса и дополнительные объемы. УТТ передало работы по подготовке ППУ к зиме, «Нефтедорстрой» планирует сдать для подготовки к зиме два автогрейдера.

Предпринимаемые коллективом и учредителями предприятия шаги приносят первые положительные результаты. Среднемесячная выработка в марте составила 130 н-ч. В январе этот показатель находился на уровне 68,5, в феврале — 105 н-ч. За этот же период уровень рентабельности вырос с -11,4% до 9%, появилась прибыль.

— Мы находимся в начале долгого пути по перестройке работы, — признал директор «АРП» Ю.В. Пеликов, — много трудностей надо будет преодолеть.

Но, как говорил древнекитайский философ Лао-цзы, дорога в тысячу шагов начинается с первого шага.

Трибуна Директора

Стахановцы авторемонта

Все новое — это хорошо забытое старое. Наши читатели, кто начинал в советские годы, помнят, что такое социалистическое соревнование. До начала девяностых за повышение производительности труда и выработки массово боролись экипажи, автоколонны, участки, отделы, предприятия...

Три десятилетия спустя в «Пермском ремонтном предприятии» решили соревнованием среди сделщиков убить двух зайцев: поднять выработку и стимулировать работников основного производства зарабатывать больше. В 2022 г. здесь стартовал конкурс «Самый эффективный».



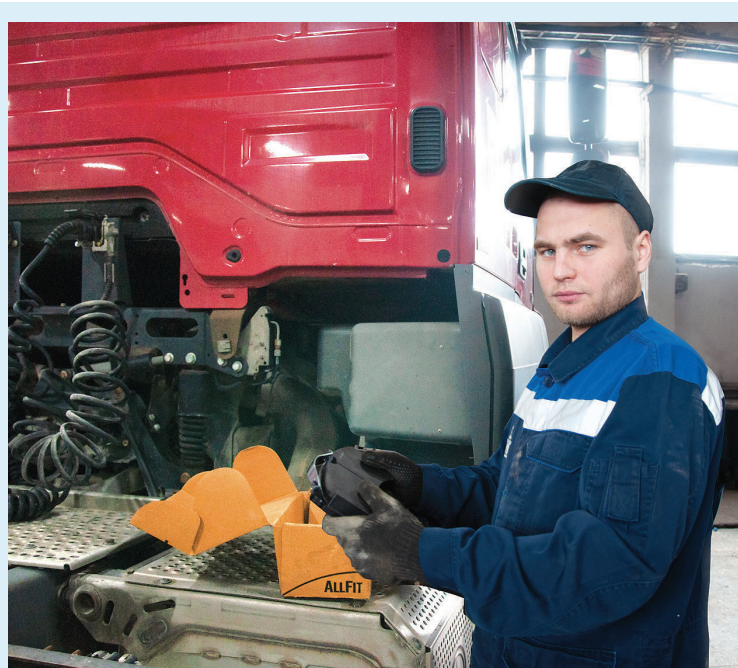
— Критерий конкурса, в котором участвуют слесари по ремонту автомобилей и сварщики, просты и прозрачны, — поясняет С.А. Васильев, директор ООО «ПРП», — выработка, отсутствие брака, соблюдение производственной дисциплины. Один балл равен одному нормо-часу. Наша система учета позволяет оценивать эффективность работника по итогам каждой смены. Заказ-наряд на ремонт ТС мы закрываем онлайн, и сотрудник каждое утро может видеть, сколько он заработал, и рассчитать, сколько получит за месяц.

Итоги конкурса подводим каждый месяц, фотографию победителя и результат размещаем на стенде. Лучшего за год определяем не по количеству первых мест, а по сумме баллов, набранных им в победные месяцы.

По итогам 2023 г. победил автослесарь Д.С. Лялин. В этом смысле он — абсолютный чемпион. И по количеству побед в течение года — их у него пять, и по набранным за эти месяцы баллам — 1515. А всего его выработка за прошлый год составила 3018 нормо-часов. На втором месте оказался самый эффективный работник 2022 г. — Л.В. Созинов. В течение прошлого года он побеждал дважды и набрал 599 баллов.

Первые два месяца этого года выдвинули нового лидера. Лучший результат показал слесарь по ремонту автомобилей Л.С. Брезгин — 258 и 330 баллов соответственно. Март с большим отрывом от коллег взял Денис Лялин — 423 балла. Разделив их на 20 рабочих смен, получаем 21 нормо-час. Стахановский результат!

Для понимания, по итогам прошлого года среднемесячная выработка на одного работника основного производства по «ПРП»



Денис Лялин — слесарь по ремонту автомобилей четвертого разряда «Пермского ремонтного предприятия». Парню нет и 25, а бывает, и старшие коллеги к нему за советом подходят. Денис — победитель конкурса «Самый эффективный-2023», его выработка за прошлый год составила 3018 нормо-часов. Если вычесть выходные, праздничные дни и отпуск, в среднем выходит по 13,5 за смену.

— Да я сам не знаю, как у меня так выходит, — чемпион явно смущен вниманием к своей скромной персоне, — все как-то само собой получается...

С техникой Денис Сергеевич дружит, сколько себя помнит. Начинать с велосипеда, потом был старенький соседский мотоцикл «Минск». Дома помогал отцу ремонтировать семейный автомобиль. Так детское увлечение и определило судьбу парня. В «ПРП» он пришел в 2018-м на практику, когда заканчивал Краевой индустриальный техникум, где учился на автомеханика.

— Друг отца — Марат Нигафарович Мурзакаев, который здесь работает слесарем пятого разряда, порекомендовал пойти сюда, — рассказывает Денис. — Он же был и наставником.

В армии Д. Лялин служил водителем — корочки категории «С» получил на курсах ДОСААФ. Попробовал устроиться водителем и после служ-

бы, но везде требовали стаж. Так пять лет назад вернулся в «ПРП». И если это не судьба, то теперь уже точно дело жизни...

Специализация Лялина — полуприцепы. И не важно, какие: тентовый, трал или бочка. Разобрать-собрать «телегу» по косточкам в одного для него — два-три дня работы. Если капитальнее, то управится за неделю, а то и меньше.

— Конструкция не мудреная, там даже двигателя нет, и работа понятная. Самый «сахар» — тормоза и ступицы. При этом неплохо в нормо-часах закрывается.

За рулем Денис — в свободное от работы время. Пару лет назад купил старенький «УАЗ», перебрал стучавший движок и теперь гоняет на нем по бездорожью с такими же, которым асфальта мало! У них и группа в Интернете так и называется: Офф-роуд. Одним словом, не ищет легких путей в жизни Денис Лялин.

составила 206 нормо-часов. В январе 2024-го — 195, в феврале — 209. В марте средний показатель вырос до 241 нормо-часа — это без малого 160% к балансу рабочего времени.

— А сколько было пять лет назад?

— Около 150 в месяц, — взглянул директор в компьютер, и добавляет о наблевшем, — так конкурс «Самый эффективный» позволяет нам отчасти решать проблему дефицита кадров. По штату на основном производстве у нас должно работать 26 человек, а фактически — 18.

Кризис на рынке труда побуждает нас искать новые формы работы с персоналом. При этом очевидно, что нынешняя ситуация с кадрами, — это еще не самое «дно» проблемы. Дефицит рабочих рук не должен тормозить развитие предприятия.

В апреле мы организовали еще

один конкурс — для линейных ИТР, сейчас идет обкатка. Главное условие — выполнение предприятия бюджетом и показателем коэффициента технической готовности парка по основному заказчику — ОАО «Пермское транспортное предприятие».

У мастеров-приемщиков побеждает тот, у кого по итогам месяца выше среднесменная реализация. У мастеров производства лучшего будем определять по проценту выдачи ТС заказчику от плана. Сейчас он низковат — на уровне 58%, задача — поднять его до 80%. При подведении итогов также будет учитываться количество дней в ремонте и часов на один заказ-наряд.

Надо сказать, средний показатель дней в ремонте в «ПРП» за последнее время подрос с 2,5 до 2,9. И прежде всего это связано с дефицитом персонала.

— В апреле в качестве мер до-

полнительной социальной поддержки сотрудников мы впервые запустили программу по ДМС. Полисы сделали дифференцированными — перечень услуг по ним расширяется в зависимости от стажа работы.

Сейчас разрабатываем программу по сплочению коллектива, и здесь хорошим примером для нас служит «ЛУКОЙЛ», где регулярно проводятся мероприятия для сотрудников, в том числе с привлечением членов семей. Понятно, что возможности не сопоставимы, но хочется, чтобы люди на работу не только зарабатывать приходили. Без слаженного коллектива достичь поставленных целей по развитию предприятия не получится.

Вектор директорских планов становится очевидным через пару минут:

— На нашем рынке есть три основных сегмента, — дает расклад Сергей Александрович. — «А» — это официальные дилеры, «В» — «неофициалы», как и мы, и «С» — гаражный сервис. Все четко структурировано, это касается и стоимости услуг.

Максимум, что мы сможем выжать в нынешнем статусе на имеющейся площадке при полном штате — 6,4 тыс. нормо-часов в месяц. Если идти экстенсивным путем, то для дальнейшего роста нам потребуются новое помещение и люди, а это дополнительные затраты, которые лягут на себестоимость, и риски.

Выбранная нами траектория развития предполагает, что мы сможем зарабатывать больше на имеющихся мощностях, повышая производительность и ценность наших услуг для внешних заказчиков, которым мы оказываем услуги по более высоким ценам, чем нашему учредителю. Сегодня объемы «ПРП» в нашей производственной программе составляют около 60%, а в перспективе хотелось бы снизить их до 30%.

Важным шагом для «ПРП» в этом направлении станет получение статуса официального сервисного центра. Это позволит нам встать на ступеньку выше в сложившейся иерархии авторемонта. Сегодня мы ведем переговоры по открытию такого СЦ с двумя крупными автопроизводителями. Да, возможно, снизится объем производственной программы, но рост стоимости нормо-часа позволит нам повысить экономическую эффективность.

Плюс еще одно новое направление, которое мы активно развиваем, — выпуск оборудования для ремонта ТС. Это позволит нам диверсифицировать бизнес. Разработанный стенд для диагностики и ремонта электрооборудования полуприцепов уже можно запускать в серию.

Конкурсы, ДМС, переговоры, диверсификация — все это направлено на то, чтобы нам расти, а не жаловаться, что мы не можем увеличить объемы или зарплату людям. Ведь очень многое в этой жизни зависит от нашей активности и целеустремленности.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Новые помощники шофера

Статистика утверждает: неисправности автомобиля становятся причиной ДТП в шести случаях из ста. Львиная доля происшествий возникает из-за человеческого фактора: нарушение ПДД, утрата водителем внимания по причине накопления усталости и отвлечения во время движения – разговоров по телефону, курения, приема пищи.

Как помочь шоферу сохранить концентрацию и не допустить ДТП? В «Чернушинском УТТ» идет опытная эксплуатация сразу нескольких IT-технологий, которые позволяют это сделать.

С результатами испытаний новых систем безопасности наших читателей знакомит **М.В. Волков**, начальник Управления автотранспортно-технологического обеспечения АО «Спецнефтьтранс»:



— В компании действуют стандарты и положения в области БДД, которые являются базовыми в системной работе по профилактике ДТП. Контроль технического состояния ТС осуществляется перед выпуском на линию, при проведении ТО и ремонта. Регулярно проводятся инструктажи для водителей, в том числе с разборкой конкретных ДТП. Это позволяет выявить причины происшествий и выработать алгоритм действий для предотвращения аналогичных происшествий в дальнейшем. Обязательная стажировка вновь принятых водителей с привлечением опытных наставников дает возможность новичку лучше понять специфику работы.

Комплексный подход приносит свои плоды. Количество ДТП, начиная с 2010 г., снизилось на 14%. В минувшем году по вине водителей компании произошло 21 ДТП.

Для повышения безопасности сегодня тестируется сразу четыре IT-технологии, которые помогут автономно влиять на процесс управления ТС и, при необходимости, корректировать его.

■ Спутник шофера

В основу проекта, призванного оценить уровень безопасности вождения, положены данные системы спутникового мониторинга.

Разработанная методика оценки качества вождения включает в себя данные по ряду параметров: резкие ускорения и торможения, прохождение поворотов на высоких скоростях, превышение скорости. Десятибалльная шкала оценки предусматривает три зоны: зеленая — свыше 8 баллов, желтая — от 6 до 8 баллов, красная зона — ниже 6 баллов.

Для повышения достоверности информации на каждом АТС была произведена калибровка датчиков в соответствии с установленным



➤ **А.А. Пугачев**, машинист агрегатов по обслуживанию НПО участка «Полазненский» «Чернушинского УТТ», в нефтяном транспорте работает уже более 33 лет и хорошо знает, что такое безопасность дорожного движения.

алгоритмом. Всего в эксперименте принимали участие около 900 водителей «Чернушинского УТТ».

По итогам первого месяца опытной эксплуатации оказалось, что 81% водителей предприятия работают в зеленой зоне — водят неагрессивно и безопасно. С работниками, оказавшимися в красной и желтой зонах, были проведены внеплановые инструктажи. Как следствие этого — за второй месяц эксплуатации показатель качества вождения поднялся до 86%, а за третий месяц вырос до 89%.

■ Открытая камера

В основу второй перспективной разработки положена технология автоматического контроля над вниманием водителя с помощью «умной» камеры, установленной в кабине. Телеметрия настроена на следующие инциденты за рулем: непристегнутый ремень безопасности, курение, разговор по телефону, прием пищи, усталость и засыпание, закрытие камеры или отворот объектива от шофера.

Контроль состояния водителя на постоянной основе ведет технология компьютерного зрения. Получаемый видеоряд оценивает нейросеть, которая составляет профиль конкретного водителя с учетом его личных особенностей и отслеживает его состояние с минимумом ложных срабатываний. Благодаря этому система «Антисон» способна распознавать усталость или засыпание в течение двух секунд. В этом случае на установленный на рабочем месте водителя монитор подается звуковой и световой сигналы. Кроме этого, видео каждого инцидента в режиме онлайн отправляется непосредственному руководителю водителя и в службу БДД предприятия.

Для тестовых испытаний было оборудовано четыре автомобиля.

Надо сказать, что система показала себя просто потрясающе. В автономном режиме «Антисон» определяет достаточно точно и оперативно практически все инциденты. В первый месяц опытной эксплуатации было выявлено около 500 случаев. К концу третьего их количество удалось

снизить на 39%. Эта динамика позволяет нам считать, что концентрация внимания водителей за рулем значительно повысилась, а значит, повысилась и безопасность на дорогах.

Функционал системы «Антисон» этим не ограничивается. Если установить на ТС дополнительные камеры, она способна обнаруживать препятствия по ходу движения автомобиля, передавать информацию водителю о происходящем в «слепых» зонах, фиксировать происходящее в салоне.

■ Пристегните ремни!

Еще одно технологическое решение, которое проходило испытание в Чернушке, — перспективная система контроля пристегнутых ремней безопасности. Проблема острая, поскольку пассажиры автобусов ремнями зачастую пренебрегают.

В рамках опытной эксплуатации был оборудован один из автобусов УТТ, задействованный на перевозке нефтяников. На каждое кресло установлены датчики, и водитель через монитор контролирует статус каждого посадочного места. Без подсветки — место свободно, горит красным — место занято, но ремень не пристегнут, зеленый огонек — место занято, ремень пристегнут.

Описание процесса выглядит так: пассажиры занимают свободные места в автобусе — система оповещает водителя о пристегнутых ремнях безопасности — если все пассажиры пристегнуты, то водитель начинает движение — если во время движения на маршруте ремень отстегнут, то водитель это видит и делает замечание. Как правило, после

замечания ремень пристегивают. Важное преимущество системы — контроль пристегнутого ремня пассажиров во время движения. Именно в этот момент допускаются нарушения. Пристегнутый пассажир меньше подвержен травмам в случае ДТП.

Проект сам по себе дорогой, но как оценить человеческую жизнь?

■ Айболит в деле

Следующее IT-решение — включение в систему мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения комплекса программно-аппаратного дистанционного медицинского контроля водителей.

В минувшем году на X научно-практической конференции сразу пять дочерних обществ представили свои разработки по теме внедрения дистанционных рейсовых и послерейсовых медосмотров водителей — «Чернушинское УТТ», «Нижевожское УТТ», «Усинское ТТУ», «Урайское УТТ», «Пермское транспортное предприятие».

Телемедицинские терминалы открывают новые перспективы для обеспечения здоровья водителей и повышения БДД. Интеграция накапливаемых данных автоматизированных ПРМО и информации, получаемой по системе «Антисон», дает возможность вести учет результатов анализов, оценивать состояние здоровья водителя в динамике на протяжении продолжительного времени. Выявление на основании этих наблюдений признаков заболеваний или проблем с самочувствием позволит сберечь здоровье и жизнь водителя и его пассажиров.

Результаты пилотного проекта, отражающие повышение качества вождения, концентрации и уровня самодисциплины водителей, были представлены на Дне безопасности, ежегодно проводимом в ПАО «ЛУКОЙЛ».

Основной заказчик заинтересован в повышении уровня безопасности транспортных услуг и дорожного движения.

В заключение хочется поблагодарить коллег из «Чернушинского УТТ», принимавших участие в обкатке пилотных проектов, за помощь, понимание, ответственный подход и энтузиазм.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ **Удельный расход топлива в «Урайском УТТ» за год снижен на 10%. Спасибо проекту по автоматическому закрытию путевых листов.**

Если в 2022 г. удельный расход был на уровне 5,56 л/маш.-ч, то в минувшем — уже 5. Для автобусов средний показатель составил 3,4 л, легковых авто — 3,1 л, грузовиков — 5,7 л. При этом система позволяет контролировать фактическое время работы и пробег ТС, время работы верхнего оборудования, топливо, не допускает отклонений от маршрута и несогласованных перегонов ТС.

— Очевидна и финансовая выгода, — отметил директор «Урайского УТТ» **Е.Х. Хакимов**. — Экономический эффект от внедрения АЗПЛ по итогам года составил 14 млн рублей. Конечной целью проекта видится отказ от бумажного документооборота, начиная от подачи заявки до подписания акта об оказании услуг.

Следующим значимым для предприятия IT-проектом станет внедрение новой подсистемы управленческого учета, опытная эксплуатация которой была начата в «Пермском транспортном предприятии» в апреле.

— Поскольку «ПТП» пока не участвует в проекте по АЗПЛ, — пояснил заместитель директора Информационно-технологического центра АО «Спецнефтьтранс» **М.Ю. Никулин**, — новая программа функционирует в ограниченном объеме. О полноценном запуске можно будет говорить, когда подсистема будет обкатана в обществе, где АЗПЛ уже используется. С этой целью и было выбрано «Урайское УТТ».

■ **Аппетит приходит во время еды.**

В «Чернушинском УТТ» параллельно со строительством производственной базы на участке «Уньвинский» в Верхнекамье готовы капитально отремонтировать и вернуть в строй гараж на центральной базе предприятия.

В здании площадью около 2,9 тыс. м², стоящем на главной улице Чернушки, планируется разместить теплую стоянку спецтехники и ремонтные мощности «Автодормашсервиса», которые находятся на другой площадке, — Базе производственного обслуживания. Более компактное расположение и собственная газовая котельная позволят снизить затраты на их содержание.

■ **Парк оборудования «Ремспецтранс-2» вскоре пополнит электромеханический автомобильный подъемник грузоподъемностью 20 т.**

Новое оборудование будет установлено на производственном участке авторемонтного общества, расположенном в вахтовом поселке Верхнеколвинск (Буровая № 51). Эстакады и смотровые ямы там отсутствуют, обслуживание и ремонт техники проводится с использованием лежачих и подкатных тележек. При необходимости подъем автомобилей производится с использованием домкратов и фиксируется с помощью страховочных подставок — «козлов».

— Подъемник позволит обеспечить свободный доступ к узлам и агрегатам ТС и сократит время на ремонт минимум в полтора раза, — убежден ведущий инженер ПТО «Ремспецтранс-2» **Д.В. Павлик**, — а на ТО — вдвое. Самое главное, это значительно улучшит условия труда работников.

ОХРАНА ТРУДА

Наши ангелы-хранители



— У нас избраны 12 уполномоченных по труду. По сути, они — ангелы-хранители для каждой семьи, — убеждена председатель ППО «Чернушинского УТТ» **Т.Н. Баяндина**. — Благодаря зову их сердец и ответственности сотни работников возвращаются домой со смены здоровыми.

У коллег в «Автодормашсервисе», с которыми у нас общая первичка, избраны трое уполномоченных. И здесь я бы отметила токаря **О.А. Титяева**, который посвятил нашим предприятиям практически всю жизнь.

В «Когалымском УТТ» десять уполномоченных работают в составе постоянно действующей комиссии по охране труда. Одним из активных общественников является **В.В. Золотых**, водитель автоколонны № 6. За большой вклад в развитие предприятия и общественную работу Владимир Владимирович отмечен Благодарственным письмом президента ПАО «ЛУКОЙЛ».

— В «Лангепасском УТТ» восемь уполномоченных, — сообщила председатель ППО **Е.П. Бехбудова**. — Отмечу машиниста НГПО **Ю.Я. Мамадалиева**, которому в 2022 г. было присвоено звание «Лучший уполномоченный по охране труда МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ». Распределителю работ **Н.И. Ярославской** это звание было присвоено в 2019 г. Большой вклад в охрану труда также вносят **Г.П. Горохова** и **Л.Г. Родина**.

Председатель ППО «Нижневожского УТТ» **Е.В. Шведкова** среди добровольных помощников выделила **И.И. Сагаю**, уполномоченного по охране труда Жирновского участка. Также отмечен уполномоченный по Коробковскому участку — слесарь по ремонту автомобилей **М.М. Пиунов**.

— В 2023 г. в «Урайском УТТ» несчастных случаев и ДТП не зарегистрировано. В этом есть и заслуга десяти уполномоченных, — сообщил **В.Н. Кратюк**, председатель ППО. — Хотелось бы отметить **О.А. Горбунову**, общественника по транспортному участку № 1, и **А.Г. Малева**, уполномоченного по транспортному участку № 3.

В «Ремспецтранс-2» нагрузку уполномоченного несет председатель ППО **А.А. Воробьева**. Помимо профсоюзной работы, она справляется с обязанностями ведущего бухгалтера предприятия, а в свободное время успевает готовить доклады для НПК компании «Спецнефтетранс».

— Уполномоченные — это помощники руководителей подразделений, — отметил директор «Дорстройсервиса» **С.Д. Смурницын**. — Хотелось бы отметить **Б.Н. Голбана**, водителя автоколонны № 1, который уже 12 лет ведет эту работу. За вклад в охрану труда в 2023 г. он был награжден медалью «30 лет «Нефтегазстройпрофсоюзу».

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

На защите труда и здоровья

Интервью с председателем профсоюзного комитета ОППО «Спецнефтетранс» Е.В. Крюковым проходило накануне Всемирного дня охраны труда, отмечаемого 28 апреля. Неудивительно, что разговор начался с этой темы:



— В дочерних обществах работают комиссии по охране труда, созданные из представителей работодателя и первичных профсоюзных организаций. Их задача — контроль за соблюдением требований по охране труда, предупреждение производственного травматизма, профессиональных заболеваний и сохранение здоровья работников.

Уполномоченный представляет интересы трудового коллектива и обладает широким спектром прав и обязанностей. Он призван содействовать созданию безопасных условий труда, осуществлять контроль за состоянием условий и охраны труда на рабочих местах.

Работая вместе с коллегами, он изнутри знает условия труда. Главная цель его общественной нагрузки — защитить товарищей. На промышленном, опасном производстве цена ошибки может быть слишком высока — здоровье или жизнь человека.

— **Евгений Валентинович, каковы результаты работы уполномоченных за прошлый год?**

— В 2023 г. уполномоченные профсоюза ОППО «Спецнефтетранс» участвовали в **658** проверках, в ходе которых было выявлено **456** нарушений. Большинство из них оперативно устранено.

На сегодняшний день в комиссиях по охране труда в дочерних обществах компании работают 80 уполномоченных из числа представителей профсоюзных первичек. В основном это люди опытные, отработавшие на предприятии на протяжении многих лет, уважаемые в коллективе. То есть у многих из них выявление и устранение недостатков работает уже, как на автомате, на личном примере и авторитете.

Пополнение рядов уполномоченных состоялось 11 апреля, когда на отчетной конференции ППО «Покачевское УТТ» были избраны восемь уполномоченных по охране труда на четырех отдаленных участках АТЦ «Ямал», который обслуживает НГКП Пяяхинского месторождения, ГП Южно-Мессояхского месторождения и месторождения им. В.С. Черномырдина.

Наиболее активно наши общественники работают в «Покачевском УТТ», «Лангепасском УТТ», «Нижневожском УТТ», «Когалымском УТТ», «Дорстройсервисе».

Одним из лучших уполномоченных является **И.И. Сагай**, машинист автокрана ЗАО «Нижневожское УТТ». Иван Иванович трудится в обществе уже более 32 лет, в течение 15 последних является уполномоченным по охране труда. За активную общественную работу в 2020 г. он был отмечен знаком «Лучший уполномоченный по охране труда МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ».

Помимо уполномоченных представителей профсоюза и сотрудников отделов по охране труда, в работу по обеспечению здоровых и безопасных условий труда на общественных началах вовлечено подрастающее поколение. В прошлом году дипломами Международного конкурса детского рисунка «Охрана труда — глазами детей» были награждены дети работников ООО «Лангепасское УТТ»: **Александр Кирячков** (6 лет), **Максим Филиппов** (8 лет), **Ксения Ляшенко** (12 лет). И детям нравится участвовать, и родители будут более внимательно относиться к правилам безопасности. То есть возрастает ответственность и самодисциплина работников.

— **Какая работа проводится профкомом ОППО «Спецнефтетранс» по подготовке к наступающей летней оздоровительной кампании? Какие возможности доступны для работников и их детей? Сколько человек планируется оздоровить?**

— Совместная работа с руководством компании и дочерних обществ по подготовке к оздоровительной кампании, пик которой традиционно приходится на лето, ведется непрерывно на протяжении всего года. Необходимо подобрать медицинско-оздоровительные учреждения, которые оказывают качественные услуги и подходят работникам по показаниям и рекомендациям врачей. Надо найти детские оздоровительные лагеря, где дети работников смогут комфортно и безопасно отдохнуть.

В минувшем году было приобретено 485 путевок для работников. В этом году количество путевок для них увеличится до 530. Плюс предусмотрено приобрести около 150 детских путевок.

В этом году руководством компании было принято решение об увеличении предельной величины возмещения работодателем стоимости путевок на санаторно-курортное лечение до 5 тыс. рублей в сутки на одного человека.

— **Поясните нашим читателям, как работает этот механизм компенсации затрат? Думаю, им это будет полезно знать.**

— Желательно прийти в профком с направлением врача, это позволит подобрать оздорови-



Охрана труда в автоколонне № 6 «Пермского транспортного предприятия» на высоте! Уполномоченный профсоюза по охране труда водитель **А.Л. Лихачев** (в центре) вместе со своими коллегами **С.А. Крохиным** (слева) и **В.А. Першиным** соблюдают требования промышленной безопасности и содержат свои автопогрузчики в исправном состоянии.

Водитель погрузчика Александр Лихачев трудится в «Пермском транспортном предприятии» уже 11 лет. Про такие машины, как его «Bobcat», говорят «мал да удал» — маневренный, быстрый, многофункциональный, а значит, востребованный заказчиком.

Так обычно и бывает: с утра он грузит продукцию на складе, а после обеда, благодаря сменному навесному оборудованию, копает траншею или чистит снег.

Поэтому неудивительно, что в течение рабочей смены **Александра Леонидовича** на его четырехколесном друге можно встретить в разных уголках завода «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» — в цехе, на складе, стройплощадке или дороге. За эти годы Лихачев изучил и технику, и завод как свои пять пальцев.

За добросовестный труд **А.Л. Лихачев** неоднократно поощрялся. В 2013 г. он был награжден Почетной грамотой Пермской территориальной организации НГСП России, в 2014 г. отмечен значком Минтранса РФ за безаварийную работу III степени, а в 2017 г. — значком-безаварийкой II степени. В 2020 г. — благодарственным письмом ОППО «Спецнефтетранс».

— Опыт, знание техники и производства помогают **Александру Лихачеву** в общественной рабо-

те, — рассказал **И. А. Булычев**, председатель ППО «Пермского транспортного предприятия», — вот уже шесть лет он уполномоченный профсоюза по охране труда. Его зона ответственности — родная автоколонна № 6.

Посещая различные объекты завода, где работают водители «ПТП», **Александр Леонидович** контролирует применение средств индивидуальной защиты (СИЗ) на рабочих местах, обращает внимание коллег на техническое состояние ТС.

Также **А.Л. Лихачев** является наставником для молодых и вновь пришедших на предприятие работников, помогает им адаптироваться на производстве, в том числе в вопросах соблюдения норм охраны труда и производственной безопасности.

Во многом благодаря его незаметной работе нареканий со стороны заказчиков по применению СИЗ и соблюдений норм охраны труда работниками автоколонны № 6 ОАО «ПТП» в 2023 г. не поступало.

— **С учетом того, что большую часть работы «Спецнефтетранс» ведет в районах Крайнего Севера, существуют какие-то льготы для работников и их детей из этих регионов при организации летней оздоровительной кампании?**

— Все льготы, социальные гарантии, возмещение по санаторно-курортному лечению прописаны в коллективных договорах и в положении о порядке выделения путевок на лечение и отдых. Список льгот и гарантий достаточно объемный, чтобы перечислять их сейчас, вдобавок и сами договоры могут иметь различия. Поэтому для ознакомления со своими правами по поводу летнего отдыха работнику лучше всего обратиться к председателю своей ППО.

— **Спасибо за интервью.**

Беседу вел **Олег ОПУТИН**