



СПЕЦНЕФТЕТРАНС
ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

*Мужской
характер*

УДК
ББК

МУЖСКОЙ ХАРАКТЕР

Руководитель проекта А.А. Ельцов.

Художественный руководитель, главный редактор О.Ю. Опутин.

Авторы: Р.Н. Алиев, Г.В. Гусева, Н.А. Дементьева, Е.В. Коносова,
В.Г. Копылова, Н.А. Мальцева, Е.Ю. Медведева, О.Ю. Опутин,
О.В. Половникова, В.Н. Потехин, Е.М. Фрумкина.

Художественное оформление, компьютерная верстка А.Ф. Глоба.

Корректоры: С.Г. Шамарданова, Е.В. Казионова.

Фотографы: А.А. Гущин, А.И. Хомутов, В.М. Брандман, С.М. Нарикбаев.

В книге использованы фотоматериалы, предоставленные
ООО «Медиа-холдинг «Западная Сибирь»,
ЗАО «Спецнефтетранс»,
работниками ЗАО «Спецнефтетранс»,
которым творческий коллектив выражает благодарность
за помощь в работе над книгой.

ISBN

© ЗАО «Спецнефтетранс», 2015

© ООО «РИА «Премьер», 2015



*К 10-летию
Транспортной компании
«Спецнефтетранс»*



Дорогие коллеги!

От всей души поздравляю коллектив ЗАО «Спецнефтетранс» с 10-летием со дня основания транспортной компании.

За эти годы сделано много: повысились надежность и качество услуг при снижении их себестоимости, на основе передовых информационных технологий были внедрены современные средства управления и контроля. Сегодня общества ЗАО «Спецнефтетранс» задействованы на всех этапах производства в ПАО «ЛУКОЙЛ» — от нефтедобычи до транспортного обеспечения сбыта готовой продукции.

История становления и развития Общества неразрывно связана со славными трудовыми подвигами и достижениями коллектива вашего предприятия. Работников ЗАО «Спецнефтетранс» во все времена отличал высочайший профессионализм, компетентность и верность многолетним традициям.

В день знаменательного события, уважаемые коллеги, хочется выразить вам слова благодарности за добросовестное партнерское сотрудничество, успешное выполнение поставленных задач и достигнутые при этом положительные результаты, за преданность своему делу. Крепкого здоровья, дальнейшего процветания, удачи, благополучия и новых трудовых успехов!

Президент ПАО «ЛУКОЙЛ»



В.Ю. Алекперов

30 октября 2015 г.



Вагит АЛЕКПЕРОВ,
президент ПАО «Нефтяная компания «ЛУКОЙЛ»



Михаил Смоляев,
председатель Совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс»

Дорогие коллеги, сотрудники ЗАО «Спецнефтетранс»!

Сегодня мы отмечаем общий праздник — 10 лет со дня основания ЗАО «Спецнефтетранс».

Это — логичный итог труда и усилий в сферах транспортно-обслуживания и ремонтного производства, строительства и содержания дорог, обеспечивающих бесперебойную работу нефтяников, буровиков и строителей в разных регионах России: от Крайнего Севера до Каспийского моря, от Западной Сибири до Смоленска.

Десять лет — срок немалый. Задачи, которые нам предстояло решить, никогда не были простыми. Инициативный, творческий подход к решению сложных производственных задач обществ группы «Спецнефтетранс» завоевал уважение и авторитет среди организаций ПАО «ЛУКОЙЛ» и многих других компаний. За этим заслуженным признанием стоит самоотверженный труд специалистов, талант и опыт руководящего состава, преданность и безупречное служение общему делу.

Достижения ЗАО «Спецнефтетранс» стали возможны благодаря его персоналу, работающему в 36 регионах России на 20 предприятиях. Всех тружеников — от слесарей и водителей до директоров дочерних предприятий — объединяет стремление вложить свои знания и опыт в общий успех. Несомненно, что с такими кадрами наша компания и впредь будет развиваться энергично и деятельно.

Десять лет — значительная цифра, но движение продолжается. Холдинг движется вперед, не ставя перед собой границ. Развитие не имеет пределов. А значит, мы будем становиться еще лучше, еще быстрее, еще эффективнее.

От всей души поздравляю вас с юбилеем, желаю вам благополучия, здоровья, удачи, успешной реализации всего намеченного!

Председатель
Совета директоров
ЗАО «Спецнефтетранс»

М.М. Смоляев



Роберт Габдуллин,
генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс»

Уважаемые коллеги, дорогие ветераны!

Для меня большая честь поздравить коллектив транспортной компании «Спецнефтетранс» с 10-летним юбилеем компании.

Высокая степень ответственности перед заказчиком зарекомендовала компанию как надежного и качественного поставщика комплекса услуг, включая автотранспортное и технологическое обеспечение, дорожное строительство, грузовые и пассажирские перевозки, ремонтный сервис.

Техническое перевооружение дочерних обществ, перестройка и выделение ремонтных процессов с целью их оптимизации, внедрение систем контроля — эти и другие действия были направлены на повышение кон-

курентоспособности компании и качества обслуживания основного заказчика — ПАО «ЛУКОЙЛ».

ЗАО «Спецнефтетранс» гордится общими с ПАО «ЛУКОЙЛ» корнями, проверенным временем партнерством и крепкой дружбой.

На страницах истории нашей компании не было чудес. Историю писали тысячи людей, которые своим усердным, слаженным трудом двигали холдинг вперед. Именно люди являются нашим главным активом. Надежность, качество, развитие — основа нашего успеха.

В этот знаменательный день хочется пожелать каждому сотруднику компании безаварийной работы, успешной реализации намеченных целей, благополучия и новых достижений. Радостных дней, добра, здоровья и счастья!

Генеральный
директор
ЗАО «Спецнефтетранс»

Р.Ф. Габдуллин



Анатолий Барков,
член Совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс»,
вице-президент ПАО «ЛУКОЙЛ» в 1993-2013 гг.

Дорогие сотрудники ЗАО «Спецнефтетранс»!

10-летие компании — прекрасный повод подвести первые итоги, подчеркнуть достижения и победы. В 2005 году молодая компания объединила в себе энергичных профессионалов, сплотив их над общим делом: вывести автотранспортную составляющую нефтедобывающей отрасли на качественно новый уровень. Обращиваясь назад, без ложной скромности скажем: эта цель достигнута. Высокое качество услуг, порядок и логичность во всем, чем занимается «Спецнефтетранс», отмечают наши партнеры и, конечно, наш стратегический заказчик и давний друг ПАО «НК «ЛУКОЙЛ».

Хотел бы отметить значимую роль ЗАО «Спецнефтетранс» в развитии нефтегазовой отрасли и экономики России в целом. Сегодняшний юбилей отмечают люди, работающие в самых разных уголках страны: в Республике Коми и на Ямале, в Перми и Волгограде, в Нижнем Новгороде и Когалыме. Свою деятельность компания «Спецнефтетранс» ведет более чем в трех десятках регионов России.

За эти годы компания не только расширила географию своей деятельности, но и достигла нового уровня автотранспортного обслуживания технологий нефтедобычи, переработки и реализации нефтепродуктов. Современный парк техники способен выполнить любые поставленные перед ним задачи, тысячи километров дорог и автозимников, строительством и содержанием которых занимаются работники «Спецнефтетранса», ведут к недоступным прежде месторождениям углеводородов. Авторемонтный сервис, грузовые и пассажирские перевозки также работают на общее дело. Все это позволяет нашим партнерам добиваться высоких результатов, дает импульс развития для нашей транспортной компании. Мы не снижаем оборотов, несмотря на текущую сложную ситуацию в экономике страны. Нет сомнений, что в это непростое время «стиль» компании останется прежним: высокий профессионализм и надежность.

С юбилеем, дорогие коллеги! Пусть эта знаменательная дата принесет в каждый ваш дом тепло и радость, а общему делу — успех и результат!

**Член Совета
директоров
ЗАО «Спецнефтетранс»**

А.А. Барков



Николай Ляпин,
генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» 2005-2007 гг.

Уважаемые коллеги!

Примите мои искренние поздравления с 10-летним юбилеем ЗАО «Спецнефтетранс»!

ЗАО «Спецнефтетранс» по праву входит в число ведущих предприятий автотранспортной и дорожно-строительной отраслей по уровню сервиса, надежному качеству техники и высокой квалификации кадров. Компания уверенно отвечает вызовам времени благодаря эффективному менеджменту и планомерному внедрению современных технологий в сфере нефтяной промышленности.

Вспоминая сегодня рождение ЗАО «Спецнефтетранс», я горжусь тем, что работал для его становления. Тогда, в 2005 году, мы поставили во главу угла такие ключевые показатели, как рентабельность, качество транспортных услуг и конкурентоспособность. С начала и до сих пор в компании нет мелочей: охране труда, безопасности, экологии, квалификации персонала всегда придавалось большое значение.

И сегодня, спустя десять лет, я вижу надежный мужской характер компании в каждом его проявлении. Это высочайший уровень транспортной и производственной дисциплины, обязательность и порядок. Отдельные слова в праздник хочется сказать в адрес сотрудников дочерних предприятий, которые стояли у истоков создания ЗАО «Спецнефтетранс». В 2005-м эти специалисты только начинали свой путь, обучаясь и закаляясь с каждым новым этапом. Теперь молодым сотрудникам есть у кого принимать опыт и строить новые методы работы. Благодаря этому коллектив ЗАО «Спецнефтетранс» в любых климатических и экономических условиях соответствует самым высоким стандартам.

Хочется искренне поздравить всех, кто причастен к истории и сегодняшнему дню ЗАО «Спецнефтетранс», с юбилеем родной компании и пожелать всем здоровья, личного и семейного благополучия, безаварийных рейсов, хороших дорог и отличного настроения!

Генеральный директор
ЗАО «Спецнефтетранс»
2005-2007 гг.

Н.А. Ляпин



Дорогу осилит идущий

Юбилейный год — хороший повод, чтобы оглянуться, вспомнить пройденный путь, — важнейшие этапы становления транспортной компании «Спецнефтетранс». Для их лучшего осмысления необходимо понимать, что предпосылки к созданию компании были заложены ещё в начале девяностых годов XX века всем ходом развития топливно-энергетического комплекса и экономики России.

В ходе формирования нефтяной компании «ЛУКОЙЛ», как одной из крупнейших мировых ВИНК, объединяющей нефтедобычу, переработку сырья и реализацию продукции, стало очевидно, что транспортные издержки занимают значительную долю в стоимости готовой продукции. Для повышения рентабельности и конкурентоспособности необходимо было искать пути для их снижения.

Основные причины избыточного уровня затрат на транспортно-технологическое обеспечение были общими для всего отечественного топливно-энергетического комплекса. В системе планирования и управления транспортными активами все еще продолжали доминировать механизмы периода плановой экономики, не отвечавшие условиям рынка и конкуренции. Применяемые противозатратные механизмы были малоэффективны, заинтересованность обществ и работников в снижении себестоимости транспортной составляющей была невысокой.

Система транспортного обеспечения производственной деятельности «ЛУКОЙЛа» также столкнулась с рядом серьезных вызовов, которые, в случае

игнорирования, могли бы в будущем препятствовать развитию компании.

Задача повышения конкурентоспособности и развития нефтяной компании была бы недостижима без снижения себестоимости транспортных затрат. Для понимания ее сложности достаточно сказать, что применяемые на тот период меры необходимого эффекта не приносили.

Положение необходимо было в корне менять. При этом нельзя было допустить и понижения уровня транспортного обеспечения, что выступило бы сдерживающим фактором развития нефтяной компании.

С этой целью в 1994 году решением нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» было создано ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс». Непосредственное участие в создании транспортной компании принимали президент нефтяной компании «ЛУКОЙЛ» Вагит Юсуфович Алекперов и вице-президент Анатолий Александрович Барков. Благодаря этому в России впервые была создана многопрофильная транспортная компания, которую возглавил Михаил Михайлович Смоляев, обладавший большим практическим опытом руководящей работы в автотранспортном комплексе Западной Сибири.

— Создание компании «ЛУКОЙЛ-Транс» — это был уникальный опыт в нефтяной отрасли, — вспоминает Михаил Михайлович. — В течение всего нескольких лет компания, в которой на момент образования было всего два филиала и работало менее двухсот человек, превратилась в крупнейший в России холдинг, объединивший железнодорожные и автотранспортные активы «ЛУКОЙЛа» в европейской части страны. Была создана мощная транспортная инфраструктура, включающая два десятка предприятий, интегрированных в деятельность группы «ЛУКОЙЛ» и топливно-энергетического комплекса в целом, аналогов которой не существовало. Эта производственная и профессио-





нальная специализация позволила освободить нефтедобывающие и нефтеперерабатывающие предприятия от несвойственных им видов деятельности.

Михаил Михайлович Смоляев — фигура уникальная в отечественной автотранспортной отрасли. За срок с лишним лет работы он прошел путь от ученика автослесаря до руководителя крупного транспортного холдинга. Под его руководством было создано ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», а в 2005 году — транспортная компания «Спецнефтетранс», председателем совета директоров которой он сегодня является.

— К середине двухтысячных нефтедобыча стабилизировалась и стала расти, начали восстанавливаться объемы геологоразведочных и буровых работ, стало очевидно, что повышение эффективности нефтяной компании требует еще большего снижения транспортных издержек, — поясняет Михаил Михайлович причины создания «Спецнефтетранса». — Само время потребовало более глубокой специализации в управлении активами — железнодорожный и автомобильный транспорт были разделены.

Так, в декабре 2005 года была создана транспортная компания «Спецнефтетранс», в состав которой вошло семь автотранспортных и два дорожно-строительных общества.

— Мы искали название, которое говорило бы само за себя, — вспоминает события десятилетней давности Анатолий Александрович Барков, который на тот период, являясь вице-президентом компании «ЛУКОЙЛ», курировал вопросы транспортно-технологического обеспечения. — Слово «нефть» формировало целевую аудиторию, а «спец» и «транс» для этой аудитории — ключевые слова.

Перед компанией была поставлена задача — обеспечить полное удовлетворение растущих потребностей нефтяников и сервисных предприятий в автотранспорте, повысить надежность и качество услуг, при этом добиться снижения их стоимости до экономически обоснованного уровня.

— Времени на раскачку не было, — подтверждает Николай Алексеевич Ляпин, первый генеральный директор «Спецнефтетранса», — необходимо было в сжатые сроки централизовать оперативное управление автотранспортным обслуживанием наших основных заказчиков, создать эффективные системы учета и экономического стимулирования снижения затрат, подготовить персонал к эффективной работе в новых условиях хозяйствования.

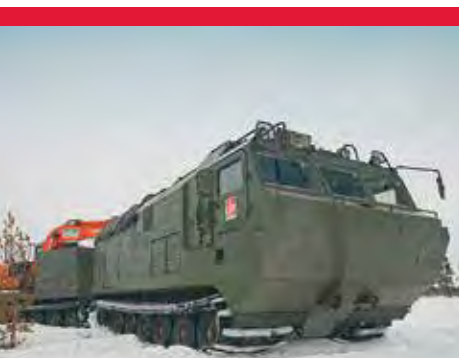
Сегодня можно говорить, что избранная стратегия по выделению непрофильных активов позволила обеспечить высокую производительность и надежность автотранспортного комплекса ЗАО «Спецнефтетранс» не только в нефтедобыче.

— В 2006 году «ЛУКОЙЛ» начал выводить на аутсорсинг транспортные подразделения нефтеперерабатывающего и сбытового сегментов, — рассказывает Анатолий Александрович Барков. — В ходе этой реструктуризации ЗАО «Спецнефтетранс» было поручено обеспечить бесперебойную доставку светлых нефтепродуктов с нефтебаз Волго-Вятского, Центрально-Черноземного регионов России и Нижнего Поволжья на АЗС нефтяной компании.

— С этой целью в Нижнем Новгороде и Подмосковье компанией были созданы дочерние общества, специализирующиеся на перевозках в этом сегменте, — рассказывает Николай Алексеевич Ляпин. — Обеспечить эффективное управление транспортными активами, повысить рентабельность и производительность труда было возможно, только решительно обновив переданный заказчиком в аренду парк. И такая задача была поставлена.

Благодаря проведенной ЗАО «Спецнефтетранс» глубокой модернизации автомобильного и прицепного парка, направленной на повышение грузоподъемности, а также предложенным современным принципам диспетчеризации и логистики удалось оптимизировать затраты заказчиков.

На приобретение новой техники в этом сегмен-



те перевозок компанией за последние три года было направлено свыше одного миллиарда рублей. Это позволило снизить средний возраст парка тягачей до трех лет. А эксплуатация цистерн-полуприцепов, оборудованных системой нижнего налива, позволила повысить уровень экологической, промышленной и дорожной безопасности.

Показателем зрелости ЗАО «Спецнефтетранс» стала успешная интеграция в его состав в 2009 году транспортного комплекса, выделенного «ЛУКОЙЛом» в западносибирском регионе, где компания добывает около половины от общего объема нефти и газа.

Для понимания ответственности поставленной задачи достаточно сказать, что масштабы автотранспортного холдинга и объемы оказываемых услуг одновременно выросли вдвое.

ЗАО «Спецнефтетранс», принявшему развитую, а во многом избыточную автотранспортную инфраструктуру, сформированную еще в период плановой экономики, предстояло оперативно провести ее реструктуризацию в целях надежного обеспечения технологии нефтедобычи.

Одной из первоочередных задач на этом этапе развития стало остановить прогрессирующее старение парка в регионе. Средний возраст по группам техники на тот период составлял 14-16 лет, коэффициент использования парка находился на уровне около 0,5. Наиболее тревожное положение сложилось с технологическим транспортом, тракторами, самосвалами.

Ситуацию усугубляло отсутствие эффективной системы поставок и управления запасами запчастей. Стоимость деталей и комплектующих, поступающих в районы Крайнего Севера, превышала их рыночную стоимость на 30-50%. При этом что на складах предприятий хранились запасы на десятки миллионов рублей, уровень обеспечения составлял не более половины от потребности. Это, в свою очередь, приводило к отвлечению денежных средств, простоям, увеличивало сроки пребывания техники в ремонте.

Площадь производственных помещений новых обществ значительно превышала реальную потребность, что в суровых климатических условиях еще больше увеличивало затраты на содержание инфраструктуры.

Все это приводило к тому, что издержки, связанные с транспортным обеспечением технологии нефтедобычи на территории Югры, превышали экономически обоснованный уровень и имели очевидную тенденцию к росту. Возникла реальная угроза отрицательного влияния состояния транспортно-технологического комплекса на исполнение нефтедобывающим предприятием производственной программы.

Для недопущения развития негативного сценария в сжатые сроки между нефтяниками и транспортниками была создана

новая система экономических отношений, базирующаяся на принципах взаимной ответственности, ориентированная на комплексное предоставление транспортных услуг и снижение издержек.

Транспортникам вместе с нефтяниками в оперативном и прогностическом режимах удалось выработать единую политику в части формирования и воспроизводства парка. Благодаря этому в течение шести лет для объектов ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» компанией было приобретено около двух тысяч единиц новой техники. Это позволило снизить средний возраст используемого парка, повысить фактическую транспортно-технологическую обеспеченность и качество обслуживания.

В составе ЗАО «Спецнефтетранс» западносибирские общества проводят большую работу по оптимизации трудовых и материальных ресурсов, модернизируют свои мощности в целях более надежного обеспечения процессов нефтедобычи. Ведется уход от многомарочности и незадействованных производственных баз, организовано рациональное материально-техническое обеспечение. На основе передовых информационных технологий внедрены современные средства управления и контроля.

Эти шаги уже позволили повысить показатели использования парка и возможность оперативного маневрирования им, избавиться от избыточного и зачастую морально и физически устаревшей техники.

Таким образом, передача автотранспортных активов в состав ЗАО «Спецнефтетранс» позволила ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» снизить издержки, не связанные с основным производством. Благодаря этому нефтяная компания смогла добиться повышения качества транспортного обслуживания без увеличения удельных расходов на транспорт.

ЗАО «Спецнефтетранс» участвует в реализации стратегических для экономики Российской Федерации программ по освоению месторождений в Арктической зоне, которые ведут крупнейшие нефтегазовые компании России. Уже в недалеком будущем они обеспечат значительную долю прироста добычи углеводородного сырья.

Одним из важнейших и перспективных направлений сотрудничества между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс» является освоение месторождений – на Ямале и в Тимано-Печерской нефтегазоносной провинции в Ненецком АО.

С учетом стратегической значимости и удаленности этих месторождений, тяжелых климатических условий, отсутствием дорожной инфраструктуры в тундровой зоне, сезонного характера ее доступности в силу высокой заболоченности особая роль отводится надежному дорожно-транспортному обеспечению.

Сегодня дорожные общества ЗАО «Спецнефтетранс» осуществляют строительство и содержание в условиях вечной мерзлоты магистральных автозимников

общей протяженностью более 1100 километров. Эти сезонные дороги ведут к уже действующим и строящимся месторождениям и удаленным населенным пунктам. Автотранспортные общества компании осуществляют доставку вахт, стройматериалов, оборудования, а также обеспечивают специальной техникой бесперебойную добычу и транспортировку углеводородного сырья на промыслах.

— Всего на балансе компании состоит 10500 километров автодорог различных категорий, 6500 из них пролегает в регионах Крайнего Севера, — отмечает заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по строительству и эксплуатации автодорог Александр Григорьевич Карымов. — Компания обеспечивает строительство, ремонт, обслуживание и содержание внутрипромысловых автодорог на месторождениях «ЛУКОЙЛа».

Дорожники компании уже не раз доказали свою конкурентоспособность и профессионализм. В минувшем году ими было отсыпано около 5,5 миллиона кубометров грунта под буровые, кустовые площадки и подъезды к ним. Львиная доля этих объемов была выиграна обществами в условиях открытой и жесткой борьбы на тендерах, со значительным снижением цены. Это еще раз подчеркивает правоту избранной компанией стратегии по оптимизации затрат в стоимости тарифов.

ЗАО «Спецнефтетранс» является флагманом по внедрению передовых технологий и разработок, что способствует динамичному инновационному развитию автотранспортной, дорожно-строительной и нефтегазовой отраслей народного хозяйства.

Компанией разработана и внедрена корпоративная информационная система управления, позволяющая осуществлять получение, обмен и анализ информации в режиме реального времени. Информационные базы данных, сформированные по всем существенным технико-экономическим параметрам, дают возможность руководителям дочерних обществ и компании в целом просчитывать финансовый результат по реализуемым проектам, тендерам, по каждой конкретной единице техники.

Развернутая во всех автотранспортных обществах ЗАО «Спецнефтетранс» система спутникового мониторинга и навигации позволяет осуществлять контроль над автотранспортом в режиме реального времени, разрабатывать новые маршруты, совершенствовать логистику перевозок и повышать их эффективность.

В 2014 году в промышленную эксплуатацию в компании был введен единый программно-технический комплекс мониторинга транспорта, который позволяет контролировать в режиме реального времени движение более 3300 единиц техники. Благодаря этому выросло качество услуг, значительно сократилось количество ДТП, расход топлива снизился на 15%.

С 2009 года в ЗАО «Спецнефтетранс» на-

чата реализация еще одного стратегического проекта, направленного на повышение эффективности использования парка, предоставление заказчику наиболее передовых способов управления транспортными активами. Вывод ремонтных мощностей из состава автотранспортных и дорожных обществ на внутренний аутсорсинг привел к разделению функций эксплуатации техники и ее ремонта. Это позволило компании повысить конкурентоспособность, снизить непроизводственные издержки, связанные с ремонтом, существенно обновить парк.

— За последние четыре года и с учетом нынешнего, — рассказывает заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по экономике Олег Васильевич Филиппов, — приобретено 4000 единиц техники на сумму более восьми миллиардов рублей. Только в минувшем году была закуплена 831 единица техники, 472 из них с использованием лизинговых схем.

Особое внимание в ЗАО «Спецнефтетранс» уделяется подготовке, переподготовке кадров, повышению квалификации работников и специалистов, которая проводится в ведущих учебных центрах России. Ежегодно обучение различных форм проходит около 3000 сотрудников компании.

За десять лет компанией пройден непростой путь развития, и основные производственные показатели подтверждают, что он был успешным. За этот период количество дочерних обществ увеличилось с девяти до двадцати, численность сотрудников — с 4500 до 12500 человек, парк техники вырос с 3000 до 8600 единиц. Объем оказываемых транспортных услуг возрос втрое — с 6 до 19 миллионов машино-часов в год, а перевезенных грузов — в девяносто раз — с 158 тысяч тонн до 14 миллионов тонн. Значительно расширилась география деятельности компании, перешагнувшей за Уральский хребет.

— Опыт сотрудничества и доверие, наработанные между нашей компанией и заказчиками, в первую очередь нефтяной компанией «ЛУКОЙЛ», в условиях рыночных механизмов хозяйствования, — убежден генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Роберт Фанузович Габдуллин, — позволяет использовать наиболее эффективные и передовые подходы к организации работы транспортно-технологического комплекса. Общества ЗАО «Спецнефтетранс» задействованы на всех этапах производства в ПАО «ЛУКОЙЛ»: от нефтедобычи, нефтепереработки до транспортного обеспечения сбыта готовой продукции. Наши заказчики высоко ценят возможности единого производственного комплекса компании. В этом заключается одно из наших главных конкурентных преимуществ.

Стратегической целью ЗАО «Спецнефтетранс» является активное участие и содействие в достижении нашими партнерами максимально высоких экономических и производственных результатов.





Один день из жизни компании

Москва, Нагатинская, центральный офис группы компаний «Спецнефтетранс». Штаб, коллективный разум одной из крупнейших транспортной компании России.

В самой компании не любят эпитетов типа: «крупнейшая», относят их к склонности журналистов к гигантомании. Каждый пишущий знает: магия больших чисел — страшная сила, — попадаешь под ее «обаяние» быстро и незаметно. Смотрите сами: 20 дочерних обществ работают в 36 регионах страны, — от Смоленска до Ямала, от Каспия до Белого моря. 12 500 работников, парк техники 8 600 единиц. Вот, уже и сами попали...

С другой стороны, а кто измерял и с кем сравнивать? Это то же самое, что взвешивать красное и круглое. Задачи, которые стоят перед «Спецнефтетрансом», — уникальны сами по себе. Транспортных компаний, выполняющих сразу все и сразу, что нужно нефтяникам, таких больше нет. Ну вот, снова пошел пафос, опять, — «самый-самый»... Ну, по крайней мере, я таких больше не знаю.

Вся мощная техника компании в тайге, тундре, пустыне, на дорогах и в непролазном бездорожье, там, где добывают нефть, где ее перерабатывают. Здесь, на Нагатинской, — штаб, центр управления полетом компании. Сюда, в материнскую компанию, как ток по проводам, бежит вся информация от дочерних обществ. Это похоже на гигантский сервер, который управляет разветвленной сетью предприятий.

И сегодня наша с фотокором задача: за один рабочий день суметь увидеть и попытаться показать, как работает этот сложный механизм.

8.57. Головной офис — это мозг компании, анализирующий и принимающий решения. А они требуются ежеминутно. Да, Алексей Алексеевич?

— Да! — успевает улыбнуться Алексей Самсонов, начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения «Спецнефтетранса» (УАТО) по ходу нашего движения по лестнице вниз на первый этаж и по коридору в сторону конференц-зала. Мы оба спешим: еженедельное совещание с обществами начнется через пару минут.

9:00. В просторном зале за длинным большим столом почти пусто. Недоумение, — а где все, проходит быстро, — совещание селекторное.

Сухие, сжатые отчеты, цифры, неведомые в повседневной жизни «КИПы», «машино-часы» несутся из динамика. Единственно понятные слова, пожалуй: «Доклад окончен». За ними идет следующий докладчик. Пока непонятно только мне. Но вот и у ведущего селектор Самсонова, сверяющего предоставленные данные с тем, что ему перед совещанием выдала Корпоративная информационная система управления (КИС), возник вопрос.

— ... И я за два часа перебросил на место восемь машин, — поясняет голос, пролетевший по просторам Интернета из-за Урала две с половиной тысячи километров...

— Эта техника откуда, из кустов?

— Нет, наша техника, плановая.

Тем, кто не в теме, не понять. Куст — это не смородина. Кустовая площадка — это территория на месторождении, где размещена группы скважин и нефтегазодобывающего оборудования. Отсюда и аллегория с растительностью.

Доклад по совещанию окончен.

10:07. УАТО, кабинет начальника управления Алексея Самсонова.

На повестке дня первым вопросом исполнения «Стратегии технического сервиса ЗАО «Спецнефтетранс».

— Как раньше было? Машина, если заказчику сегодня не нужна, простаивает, снижается КИП. Куда ее деть? Чтобы не портить картинку и показатели, давайте, мы ее в ремонт поставим, у машины всегда есть что отремонтировать. Поставил — и с глаз долой. Тем более, что все равно общество оплачивает содержание мастерских и зарплаты ремонтников. Теперь за бесконечные ремонты не спрячешься.

Из доклада Игоря Рунова, который в управлении отвечает за реализацию «Стратегии», становится ясным, что этот, вроде бы не самый главный производственный вопрос для «Спецнефтетранса» имеет стратегическое значение. Транспортные предприятия, выйдя на свободный рынок, стали проигрывать



Начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс» Алексей Самсонов проводит совещание

конкурентам, которые не были обременены цехами, производственными базами, развитой ремзоной. Себестоимость их услуг была гораздо выше рынка. Чтобы не растерять заказчиков, ее надо было снижать.

Решение родилось здесь, в головном офисе, и в 2009 году, в Чернушке было создано первое авторемонтное общество.

Мы понимали, что сам проект по разделению эксплуатации транспорта и его ремонта будет сложен. Для облегчения этой задачи еще на этапе разработки проекта весь комплекс мероприятий в головной компании был прописан пошагово. Так родилась программа, которую мы условно назвали «Десять шагов».

На громкой связи Евгений Аржанников, недавно назначенный директором «Урайского УТТ». Предприятие в июле выделило ремонтные мастерские в филиал. А это значит, в скорой перспективе создание в компании еще одного, пятого по счету авторемонтного общества.

— Как у Вас, Евгений Егорович, ситуация по филиалу?

Аржанников докладывает подробно, со знанием дела. Для него эта тема — не в новинку. До своего назначения в Урай он руководил авторемонтным обществом в Усинске, за три тысячи километров. Такая вот ротация кадров.



Игорь Чумак, руководитель направления мониторинга транспорта информационно-технологического центра ЗАО «Спецнефтетранс»

10.32. Игорь Чумак, сотрудник Информационно-технологического центра — обособленного подразделения ЗАО «Спецнефтетранс», расположенного в Перми, сегодня прибыл в головной офис с отчетом. Подготовленный им многостра-

ничный документ — на почти космическую тему. В компании Игорь Витальевич руководит направлением мониторинга транспорта. Зона его профессиональной ответственности — «спутник» и приборы учета.

Еще одно необходимое пояснение. «Спутник» — это от системы спутникового мониторинга транспорта (ССМ).

На сегодняшний день в ЗАО «Спецнефтетранс» более 3 300 единиц автотранспорта оснащено навигационным оборудованием и приборами учета. Это позволило компании повысить безопасность дорожного движения и контроль над транспортом, усовершенствовать логистику перевозок, добиться сокращения удельного расхода топлива.

Кроме прямой экономии на топливе, это еще и возможность сдерживать рост тарифов на услуги, в стоимости которых доля топлива доходит до 30%.

— К сожалению, не все заинтересованы в том, чтобы ССМ работала эффективно. Некоторые нечистые на руку работники воспринимают топливо, как источник незаконного обогащения. Особенно актуальна эта проблема в обществах, осуществляющих перевозку светлых нефтепродуктов.

Результаты эксперимента по новым системам контроля для «верхних баков» (так называют цистерны в обществах, занятых перевозкой светлых нефтепродуктов), который сегодня проходит в «ПТП» и «АТП-СНТ», Чумак не разглашает, — это пока закрытая информация, только для руководства компании. Скажем только, что для «дочек» «Спецнефтетранса», которые в год перевозят пять миллионов тонн топлива в двух десятках регионах европейской части России, — это реально позволит снизить объемы хищений.

Игорь Витальевич отправляется на доклад к генеральному директору.

11.03. Игорь Юрьевич Бекиш, руководитель управления по персоналу и общим вопросам компании встречает ключевым вопросом:

— Что такое транспортная компания? Техника, машина-часы, выручка, финансовые показатели? Конечно, да.

И сам же отвечает:

— Но только люди, человеческий ресурс делают компанию работающей и конкурентной.

Тему совещания мы не назвали? Снижение среднего возраста работников основного производства. Среди выпускников школ рабочие специальности теперь, увы, не в моде. Поэтому водители, механизаторы, автослесари «Спецнефтетранса» — по большей части люди старше среднего. А на северах, с их выслугами, — это почти предпенсионный возраст. Не удержишь молодежь сегодня — завтра работать будет некому.



Игорь Бекиш, руководитель управления по персоналу и общим вопросам

Совещание на пару минут прерывает появление Анатолия Павлова, председателя профсоюзной организации компании:

— Пришел факс из «Транс-Строя». Водитель написал жалобу: начальник депремировал, считает — незаконно... Что по линии кадровой службы есть по этому случаю?

— Будем разбираться.

Бекиш сам заместитель председателя профсоюза на общественных началах, и в решении проблемы заинтересован вдвойне.

Следующий вопрос совещания — НТК. Это научно-технические конференции молодых специалистов, которые проводятся в дочерних обществах и компании. Для молодых светлых голов — это возможность проявить инициативу, которая точно не будет наказуема. Оргкомитет НТК, который возглавляет генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс», предлагает перечень тем для докладов.

Предложил дельную идею — тебя услышали, и не только получил премию за победу, но и попал на заметку руководства, — в кадровый резерв. Со всеми вытекающими последствиями роста. Сегодня — молодые специалисты, кадровый резерв, завтра — лидеры, от мотивации и уровня компетенций которых будет зависеть будущее компании.

Точнее, это уже сегодняшний день, — многие из вчерашних докладчиков на руководящих постах. Андрей Бобошин — директор «Нижегородского УТТ», Павел Привалов — директор «АТП-СНТ».

— Кстати, по Павлу Юрьевичу вопрос надо решать, добавляет заместитель начальника управления Сергей Волкостов. — Совмещать ему дальше директорские обязанности и председательство в Совете молодых специалистов компании не идет на пользу делу.

11:50. От человеческого фактора к экономическому. Кабинет Олега Филиппова, заместителя генерального директора по экономике — это штаб по планированию инвестиций, новых проектов, оптимизации затрат. Все цифры из обществ и материнской компании стекаются сюда, поэтому на столе у Филиппова целых два компьютера, — один с таким объемом информации не справляется. КИС, как мы уже убедились на селекторе, позволяет получить любую информацию из любого общества, по каждой единице техники, — где работает, сколько времени провела в ремонте, каковы затраты на ее содержание. Эта система в режиме реального времени выдает любые данные вплоть до последней гайки на складе.

Задумывая полтора десятка лет назад создать в чернушинском УТТ автоматизированную систему учета, Филиппов и представить не мог, во что она выльется сегодня!

— Наша инвестиционная программа за минувший год стала самой масштабной за всю историю компании, — почти 2,9



Олег Филиппов, заместитель генерального директора по экономике ЗАО «Спецнефтетранс», ведет совещание

миллиарда рублей, — подчеркивает Олег Васильевич. — Основная часть средств была направлена на обновление парка. Закуплена 831 единица техники, 472 из них, — приобретено по лизингу.

Обратитесь потом к нашему ведущему эксперту по инвестициям Сергею Александрову, он Вам даст конкретные цифры по обществам.

Здесь стоп! Про лизинг давайте поподробнее.

Филиппов терпеливо, как учитель первоклассникам, поясняет, что «Спецнефтетранс» в программе обновления парка дочерними обществами выступает в роли лизинговой компании. Это выгодно, поскольку по этой схеме удорожания не происходит. Маржа от кредитования не уходит на сторону, а остается в холдинге. При этом, появляется возможность маневрировать финансовыми потоками, направлять свободные средства туда, где срочно нужна новая техника.

Например, в минувшем году нефтяники предложили когалымскому «Дорстройсервису» взять дополнительно почти 250 километров автозимников на Ямале.

На приобретение новой техники под эти объемы работ предприятием была реализована дополнительная инвестпрограмма на 150 миллионов.

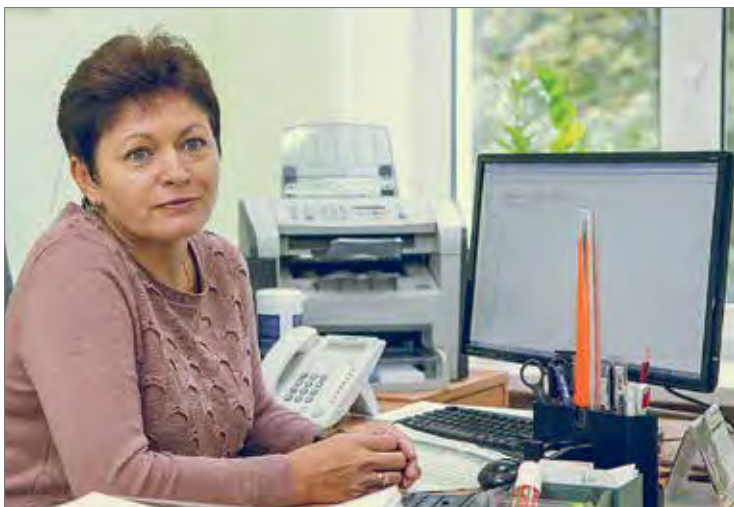
Еще один важный момент. Программу по каждому обществу Москва утверждает только после глубокого анализа и изучения потребностей заказчиков.

— Еще на стадии подготовки проекта, — поясняет Олег Васильевич по телефону коллеге из Западной Сибири, у которого возникли вопросы по программе на 2016 год, — Вы должны стараться предугадывать потребности заказчика в тех или иных услугах и согласовывать тарифы под каждую будущую единицу.

Это непростая задача со множеством неизвестных, — поясняет Филиппов уже нам, — поэтому все большее внимание мы уделяем универсальной технике, способной выполнять несколько операций.

12.35. Людмила Гращенкова, начальник дорожно-строительного отдела, готовит сводку по работе дорожных обществ за восемь месяцев. В компании их четыре — два в Западной Сибири, по одному в Пермском крае и Республике Коми. Вроде бы немного в общем числе «дочек», но в минувшем году дорожники отработали с перевыполнением плана и дали почти половину общей прибыли компании.

— Если коротко, то мы работаем в тех регионах, где «ЛУКОЙЛ» ведет добычу нефти. — Людмила Ивановна сразу же переходит к делу. — Основных направлений работы два. Первое, — строим и содержим дороги, в основном внутрипромысловые. Второе, — ведем отсыпку кустовых площадок и подъездов к ним.



Людмила Гращенко, начальник дорожно-строительного отдела ЗАО «Спецнефтьтранс»

На совещании после обеда она представит анализ объемов отсыпки. Не отрываясь от таблиц на мониторе компьютера, Людмила Гращенко вводит меня в курс дела:

— В минувшем году мы отсыпали пять с половиной миллионов кубов грунта, отремонтировали 525 километров автодорог, выпустили 119 тысяч тонн асфальтобетона. В этом году результаты будут скромнее — финансовый кризис откорректировал планы наших заказчиков.

Несмотря на сложности, доходы по дорожному направлению мы прогнозируем на уровне плановых цифр минувшего года.



Сергей Александров, начальник управления экономики и финансов ЗАО «Спецнефтьтранс»

14.00. Управление экономики и финансов ЗАО «Спецнефтьтранс».

— Больше всех техники в минувшем году приобрело «Усинское ТТУ» — 133 единицы, — поясняет Сергей Александров, начальник управления. — Большая часть этой техники сегодня работает за Полярным Кругом. И это правильно, в тундру надо посылать новую технику, чтобы не ломалась.

Сложность была в том, что программу обновления парка общества пришлось увеличивать вдвое — до 395 миллионов рублей уже в самом конце года. Нефтяники объявили тендер по Южно-Хыльчуйскому и Ярейскому месторождениям, а мы выиграли. Это для нас совершенно новые объекты «ЛУКОЙЛ-Коми» в Ненецком АО. Туда надо было бросить 60 единиц техники. С 1 января мы уже приступили там к работе. Он говорит «мы», объединяя себя с вахтовиками за три тысячи километров с обветренными и облезшими от мартовского загара лицами, красными полубомороженными рука-

ми, которые способны и при минус 40 запустить заглухший двигатель.

Он просто рассказывает о сложном, — об экономической ситуации, курсе доллара в разрезе того факта, что 60% приобретенного парка — импортная техника.

— Контракты на поставку мы успели проработать и заключить очень своевременно. Ближе к осени, когда стало ясно, что доллар пойдет вверх, у нас здесь работа кипела до ночи. Пахали все: наша экономическая служба, УАТО, дорожники, бухгалтерия... О выходных забыли.

Видели бы вы, какие стопки документов, договоров на поставку, счетов перемещались из кабинета в кабинет, чтобы в итоге оказаться на подписи у генерального. Ему заносят одну стопку, и тут же выносят другую, подписанную, — в работу, на оплату. Настоящий конвейер!

Но это того стоило. Если сравнивать с текущими ценами, то сегодня эта же техника обошлась бы нам вдвое дороже.

Одновременно с поставками шло списание транспорта, выработавшего свой ресурс. В минувшем году «на покой» было отправлено 642 единицы, что позволило снизить средний возраст парка по компании еще на один год.

— На сегодня, — Александров обращается к КИС, — численность подвижного состава компании — 8 662 единицы.



Александр Карымов, заместитель генерального директора по строительству и эксплуатации дорог ЗАО «Спецнефтьтранс»

14:30. Конец августа, а в кабинете Александра Григорьевича Карымова, заместителя генерального директора по строительству и эксплуатации дорог, уже вовсю идет подготовка к зиме.

— Готовь сани летом, — Карымов не шутит, он убежден в этом на тысячу процентов. — В Ненецком округе и на Ямале дорог нет, кругом болота. Только зимой, когда все перемерзает, тундра становится проходимой для транспорта. Построенные нами автозимники, — это «дороги жизни», по которым на месторождения завозят все необходимое: оборудование, стройматериалы, продовольствие.

Совершенно в тему совещания вклинивается звонок из Сибири. На связи когалымский «Дорстройсервис».

— Так... А машин хватает? Сколько в ремонте? На вас 423 километра зимников по всему Ямалу. Сколько самосвалов нынче переоборудуете в водовозки? Сколько «кировцев» с волюшками?

Поясним: речь идет о конструкции для уплотнения снега и выравнивания зимника, состоящей из нескольких сваренных металлических труб большого диаметра.

Наступающей зимой «Спецнефтьтрансом» за Полярным Кругом будет проложено более 1 100 километров временных автодорог. Всего на содержании у компании 10 500 километров дорог разного назначения.



Марина Филимонова, главный бухгалтер ЗАО «Спецнефтетранс»

15:18. Бухгалтерия — это место, где тысячи километров и тонн топлива, миллионы кубов грунта и машино-часов получают финансовую оценку в отчетах и счетах. Как тут все учесть и ничего не упустить? Вот здесь и проявляется невидимая стороннему глазу роль бухгалтерии, — оперативный учет и анализ информации о деятельности компании, финансовых расчетов с заказчиками и партнерами.

— Математика ум в порядок приводит, это еще Ломоносов говорил, — замечает с улыбкой главный бухгалтер «Спецнефтетранса» Марина Валентиновна Филимонова. Она не из тех, кто спорит с великим русским ученым. Но при этом, не выносит на передний план личные заслуги и роль своего подразделения.

В поле зрения коллектива бухгалтерии находится и бухгалтерская отчетность всех дочерних обществ. Огромная компания, в которой работает двенадцать с половиной тысяч человек. Миллиардные обороты, сотни тысяч позиций по учету хранения материальных ценностей. В каждом люди поступают на работу и увольняются, получают зарплаты, отпускные, премии. В каждом обществе закупают транспорт, запчасти. В каждом свой бухучет и отчетность. Выплаты в пенсионный фонд, оплата счетов, коммунальные платежи, возврат НДС, — и все надо успеть вовремя, в срок. Если дать этим невидимым нитям спутаться, если хоть немного где-то недоработать, не успеть, не уследить, порядок нарушится и тогда... Даже представлять не будем.

На своем посту Марина Валентиновна недавно, с 1 апреля, но дело свое знает. Она второй по счету главный бухгалтер компании.

— Первым была Антонина Георгиевна Долгачева, которая



Антонина Долгачева, главный бухгалтер ЗАО «Спецнефтетранс» 2005-2015 гг

отработала главным более двадцати лет, — Марина Филимонова видя по нашим с фотографом лицам, что названная ею цифра никак не складывается с возрастом «Спецнефтетранса», поясняет. — В 1994 году Антонина Георгиевна была назначена главным бухгалтером только созданного ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», из которого затем, в 2005 году, и вышел «Спецнефтетранс».

Мы порой стесняемся говорить добрые слова в адрес человека их заслуживающего. Если промолчали, успокаиваем себя, что обязательно сделаем это когда-нибудь, потом. Юбилей «Спецнефтетранса» — хороший повод для этого.

О роли Антонины Георгиевны в становлении компании следует сказать особо. Свою работу в транспортной отрасли Долгачева начала в 1978 году в Сургутском управлении автомобильных дорог, где выросла от простого экономиста до главного бухгалтера.

На должности главного бухгалтера «ЛУКОЙЛ-Транса», объединившего непрофильные транспортные активы нефтяной компании, Антонине Георгиевне удалось создать единую, соответствующую международным стандартам, систему учета финансов и ресурсов прежде разрозненных транспортных цехов и подразделений.

Долгачева была и среди тех, кто стоял у истоков «Спецнефтетранса». Под ее руководством в компании, объединяющей сегодня два десятка дочерних обществ, была создана система непрерывного контроля над рациональным использованием финансовых и материальных ресурсов.

Коллеги, проработавшие с Антониной Георгиевной не один год, отмечают не только ее ответственность, требовательность к себе и подчиненным. но и удивительные личные качества, — честность, прямоту, открытость, готовность прийти на помощь, поддержать, объяснить, научить.

— Вы знаете, что Долгачевой присвоено звание «Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс»? — отметила заместитель главного бухгалтера Вера Викторовна Вырыпанова. — У нас в компании всего два человека удостоены этой высшей корпоративной наградой, — это о многом говорит. В первую очередь, о роли бухгалтерской службы.



Анатолий Павлов, председатель Объединенной профсоюзной организации ЗАО «Спецнефтетранс»

16.43. В профсоюзной организации физкультминутка — идет подготовка к региональным спартакиадам-2015. На связи с председателем профсоюза Павловым председатель первички «Пермского транспортного предприятия» Александр Бурьлов:

— У нас после Лангепаса народ на спартакиаду в очередь выстраиваться, — докладывает он. — Иду недавно после рабочего дня, смотрю, — кучкуются. Подхожу ближе. Смотрю, одни отжимаются, другие считают. Не поверите, Анатолий Валентинович, — ведут отбор в команду!



Роберт Габдуллин,
генеральный директор
ЗАО «Спецнефтетранс»

Чтобы было понятно, в Лангепасе в 2014-м прошла I межрегиональная спартакиада «Спецнефтетранса». По регионам между обществами соревнования проводятся уже шесть лет, а эта была первая всеобщая. Пять команд со всех регионов, 150 участников.

Эту идею Павлов привез, как раз из командировки в Пермь. Инициативу работников и профсоюза о проведении таких соревнований руководство компании в год Олимпиады в Сочи поддержало. Решено, как и олимпиаду проводить раз в четыре года.

Соревнования в регионах и в этом году пройдут по пяти видам спорта — плавание, мини-футбол, волейбол, настольный теннис и шахматы.

К этому времени уже стала понятна ситуация с письмом водителя.

— Он возил грунт с карьера на кустовую площадку. План по рейсам выполнил, а время еще осталось. Водитель на простой не встал, а до конца смены сделал еще две ходки. Ждал премиальных, а их не начислили.

Если так, то надо поднимать наряды и выплачивать, что положено, — говорит Павлов. — Нельзя, чтобы работники теряли стимул к труду.

Своих не бросаем, — улыбается Анатолий Валентинович, на прощание.

17:30. Генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Роберт Фанузович Габдуллин в плотном графике работы поделился полчасом.

— «Спецнефтетранс» — производственно-финансово-человеческий комплекс. Здесь важно каждое из этих трех слов. В нашем предприятии тысячи единиц транспорта, стоимостью в миллиарды. Но все это работает только благодаря человеку.

— Десять лет работы компании. Каковы результаты?

— Итоги, подводить рано, мы еще в самом начале пути, — говорит Габдуллин и добавляет серьезно. — За эти годы мы изменились. Компания увеличилась кратно и по объемам работ, и по технике, и по персоналу, и географически.

Мы всегда помним, что «Спецнефтетранс» — сервисная компания. Ее миссия — работать для заказчика. Исторически сложилось, что наш стратегический заказчик — это группа компаний «ЛУКОЙЛ». Требования возрастают, и мы постоянно развиваемся. Двигаться в фарватере этого развития — наша внутренняя мотивация. Мы должны всегда идти вперед,

доказывать свою компетентность, находить новых заказчиков. И нам это по силам.

— Что для Вас главное в компании: техника, работники, финансы?

— Люди.

18.07. Рабочий день окончен, мы покидаем офис на Нагатинской, а работа в нем еще и не думает завершаться. Этот день, дал почувствовать жизнь, ритм и движение огромного, единого организма — транспортной компании «Спецнефтетранс». Он показал, как крепко соединены между собой тысячи людей в разных уголках страны, несмотря на тысячи километров их разделяющие, как от каждого из них зависит общий успех компании.

Дальше вместе с героями книгой нам предстоит отправиться в путешествие по регионам, где работают «дочки» компании. Мы услышим рев машин, штурмующих бездорожье. Увидим устремленные в небо буровые. Проедем по только что проложенным дорогам. И вся эта удивительная, захватывающая работа начинается здесь, в Москве, в «штабе» на Нагатинской.





ООО «Усинское территориальное транспортное управление»
 образовано в феврале 2000 года.
 Основное направление деятельности – предоставление услуг по обеспечению транспортного и технологического обслуживания нефтедобычи на территории Республики Коми и Ненецкого автономного округа.
 Численность персонала – 606 человек.

Адрес: 169710, Республика Коми, г. Усинск, ул. Промышленная, 12, а/я 222.
Телефон: (82144) 2-02-72,
Факс: (82144) 2-05-21
E-mail: usinskttu@uttu.ru

Основные услуги:

- Пассажирские перевозки автобусами.
- Выполнение работ дорожной техникой, выполнение землеройных работ.
- Грузоподъемная техника.
- Перевозка различных грузов, в том числе крупногабаритных и опасных.

Услуги технологическим транспортом:

- Установки для наземного ремонта нефтепромыслового оборудования – АНРВ, АРОК, ПРМ.
- Установки для исследования скважин – ПКС-3.5, ПКС-5.
- Лаборатории – АСМА, ЛВИ.
- Установки для кислотной обработки скважин – АНЦ-32/50.
- Установки для обработки скважин горячей нефтью – АДПМ-12/150.
- Насосные установки – АНЦ-320У, УНЦ-48631.
- Передвижные паровые установки – ППУ-1600/100.
- Азотно-компрессорные, компрессорные станции – СДА-10/101, СД-9/101.
- Краноманипуляторные установки для обслуживания бригад по монтажу ЭЦН – ИФ-300С-07, Loglift F-300 S.





Люди на краю Европы

Мы выехали еще засветло. Предстояло проехать километров 240. — Это еще дорога! Вот когда после Головных сооружений выйдем на федеральную трассу, там да..., — предупредил водитель. Подпрыгивая на ухабах, мы не сразу оценили разницу, ведь асфальт по дороге от Усинска до трассы то ли дожди вымыли, то ли ветра выдули, то ли он просто испарился. — Этим летом должны уложить новый, — успокаивает он то ли нас, то ли себя.

Но когда выехали на бетонку «Сыктывкар — Нарьян-Мар», стало ясно, почему эту дорогу все здесь подчеркнуто называют федеральной трассой. Просто потому, что это — не дорога. Уложенные рядами лет 30-40 назад, в пору освоения усинской нефти, бетонные плиты так, похоже, и не трогали. В смысле не ремонтировали. Развороченные и поломанные тяжелой техникой, они торчат из земли, как мифические драконьи зубы, как противотанковые ежи. Джип препятствия преодолевает медленно. И только когда впереди показался отчаянный «жигуленок», ровесник перестройки, стало понятно, что на самом деле мы-то еще едем! Кто куда, а мы едем к самому краю земли — в Ненецкий автономный округ.

Ненцы называют себя «детьми оленя», хотя в переводе на русский «ненец» означает «человек». Человек в тундре — большая редкость. На одного жителя Заполярного муниципального района, равного по территории всему Ненецкому автономному округу (за исключением столицы — г. Нарьян-Мара) или пяти Бельгиям, приходится почти

десять квадратных километров тундры и... 15 метров дорог. Тут без вездеходного гужевого транспорта никуда. Проверенным тысячелетиями средством передвижения по тундре для коренных жителей служит олень. За день упряжка с нартами может преодолеть по зимней тундре до 300 километров.

— Не каждый «Трэкол» пройдет там, где пройдут олени.

Мы понимающе киваем головами: да, уже знаем, — плавающий шестиколесный вездеход на шинах сверхнизкого давления не машина, а зверь...

И наш разговор вновь возвращается в производственную плоскость и далее вер-





Олег Бабиков, директор ООО «Усинское ТТУ»



тится вокруг нефти, дорог, транспорта. На Южно-Шапкинское месторождение мы направляемся с Олегом Юрьевичем Бабиковым, директором «Усинского ТТУ».

Печальное состояние единственной трассы, ведущей на север, объясняется тем, что властям она была не нужна, поскольку не ведет ни к одному постоянно обитаемому населенному пункту. Дорога предназначена для обслуживания нефтегазовых место-

рождений и рабочих поселков, временные обитатели которых — вахтовики со всей европейской России.

— Вот мы сейчас технику на «Шапку» закинули, и до декабря месяца, пока снег не ляжет, дороги туда уже не будет. Это все нужно спланировать, отправить резервные машины, запчасти, топливо. На восемь месяцев запастись надо. А людей — уже вертолетом. Смена вахты — раз в месяц.

Как тут не вспомнить певца малых народностей севера Кола Бельды: «Пароход хорошо, самолет ничего, а олени лучше!». Можно только представить, что это был бы за аргиш — олений обоз, полный вахтовиков, распевających шлягер семидесятых...

За окном — апрель. Пока ехали по трассе, беспокойство собеседника было не особенно понятным: унылый пейзаж лесотундры, снег, елки. Зима — зимой. Где — мы, а где, как говорится, лето? Короткая остановка у памятного знака «Полярный Круг». Здесь весной еще не пахнет.

Вот и Харьгаинский — поселок вахтовиков. Это уже Ненецкий автономный округ. Здесь у «Усинского ТТУ» располагается одно из удаленных подразделений: цех технического обслуживания №2 — ангары, теплая стоянка.



Основная задача ЦТО-2 — обеспечить необходимой техникой седьмой цех добычи нефти и газа — крупнейший в ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз». Только на Харьяге у них около трехсот скважин. Нефть здесь «трудная» — с высоким содержанием серы и парафинов. Уже при незначительном понижении температуры она сразу же теряет текучесть, становится вязкой. Представляете, во что такая нефть превращается при минус тридцати?!

Поэтому тут без АДПМ 12/150 — агрегата депарафинизации передвижного модернизированного — никак не обойтись. Таких в «Усинском ТТУ» — два десятка. Оператор в котле, установленном на шасси «КрАЗа» или «КамАЗа» вместо кузова, нагревает нефть до 150 градусов, после чего прокачивает ее проблемную скважину или нефтепровод.

Прямо через забор от базы ЦТО-2 куст скважин — нефть, она место не выбирает. Чуть поодаль от промзоны — жилой городок. Все близко, все условия для работы.

Особнячком, на другой стороне излучины Колвы — хозяйство французской «Тоталь РРР»: кусты скважин, сероводородный завод, вахтовый городок. Французы здесь, на самом краешке Европы, добывают нефть в рамках соглашения о разделе продукции. Собственно, самим фактом СРП (это соглашение пока первое и единственное на материковой части России), заключенным двадцать лет назад, Харьягинское и получило широкую известность в деловой и местной прессе.

Общественных мест в поселке немного, разве что заправка, столовая да магазин. К магазину «Наташа» дорогу нам перекрывают Чук и Гек. Поначалу подумалось, вот они — настоящие самоедские собаки, потомки некогда одомашненного полярного волка. Однако белые довольно крупные псы, судя по их поведению, типичные представители «дворянского» сословия. Эти аборигены Харьяги приспособились выживать в арктических условиях не хуже своего дикого прототипа. Правда, если волк приучился есть любой корм, который только попадается ему на пути на просторах тундры, то эти двое добиваются своего позорным попрошайничеством и вымогательством у вахтовиков и проезжающих через поселок автомобилистов. Видя, что гости не готовы идти у них на поводу, собаки теряют к нам интерес и пропускают к бело-красному вагончику.

Отличие «Наташи» от подобных придорожных магазинчиков, которыми обсыпаны трассы на «большой земле», — отсутствие спиртного: на вахте «сухой закон». Горячим чаем мы отметили окончание «федеральной трассы» — две трети пути позади.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» — создано в 2001 году. Общество, в котором работает около **7000** человек, разрабатывает **63** нефтяных и одно газовое месторождение на территории Республики Коми и Ненецкого автономного округа.

Производственный комплекс объединяет три территориальных производственных предприятия: «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз», «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз», «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз», Нефтяное управление «Яреганефть» и Усинский газоперерабатывающий завод.

15,8 млн тонн — объем добычи нефти в 2014 году.



Островитяне

Трасса за поселком перешла в зимник. Трасса относится к третьей категории зимних дорог. Пропускная способность — 150 автомашин в сутки со средней скоростью 50 км в час. Ширина проезжей части — шесть метров, дорожного полотна — девять. В этом сезоне временная дорога, которую, кстати, строили и содержали коллеги из ЗАО «Транс-Строй», отстояла с конца декабря по апрель. Находились смельчаки, которые умудрялись проезжать по ней и в мае. Зимнику, по которому мы едем, «стоять» еще месяц.

Теперь и мы начали разделять волнение наших сопровождающих. Местами ледяная дорога уже основательно подтаяла, в ручьях в низинах лед перемешан с болотной жижей, в которую наш джип вкатывается по самые пороги. Спуски и подъемы — крутые, посередине — болотистые стылые лужи. Шлифовал на таком подъеме, и отдыхай на обочине.

— Круглогодичной дороги с «большой землей» нет, только «железка» или самолет, — поясняет Олег Юрьевич. — Поэтому здесь мы — люди, живущие на острове...

И далее уже про психологический портрет островитянина:

— Взаимовыручка тут — главное в людях. Едешь по зимнику в метель, грузовики, вездеходы тебя обгоняют. Водители, если видят, что дорогу перемело, знают, что ты сзади идешь, останавливаются и ждут.

Ждут, надо сказать, и без метели. Мы буквально вихрем пронеслись (на скорости километра три-четыре в час) мимо застрявшей в болотине легковушки. Из остановившегося рядом с ней джипа уже выходили люди. Прежде чем потерять картинку из виду за очередным подъемом, наш водитель притормозил и поехал дальше, только убедившись, что там справятся и без нашего участия.

Говорим про дороги и машины, про дорожные машины, про то, что у одного водителя в таких условиях техника и 15 лет отработать может, а у другого — три года от силы. Директор рассказывает, что полтора десятка лет назад, когда создавалось УГТУ, средний возраст спецтехники составлял лет эдак под двадцать, сейчас уже гораздо меньше. Иначе — нельзя. Автобусы, говорит, бездорожья не выдерживают. По местным условиям восьмилетний «НефАЗ» — дряхлый старичок.

По ходу движения разбираемся с наименованиями спецтехники, той, которая привлекается на месторождения для увеличения



добычи: ППУшка, (как-то это даже нежно прозвучало) — передвижная промысловая паровая установка, ЦА-320 — цементируемый агрегат...

— В большом почете здесь технологический транспорт и спецтехника, — говорит собеседник, тут же поясняет, — где-то погрузчик нужен, где-то автокран, чтобы оборудование привезти, смонтировать. Ну и немалая доля — вахтовый транспорт.

Основной заказчик — ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». Это традиционно, в 1999-м УТТУ и было создано для обеспечения транспортом нефтяной компанией, пришедшей в регион. Плюс преимущественно его подрядчики: бурильщики, строители, охрана, услуги питания.

Вокруг уже давно стемнело. Свет редких встречных фар в тундре не проносится стремительно мимо, а тяжело покачиваясь, то из стороны в сторону, то вверх-вниз, медленно проплывает мимо тебя. Монотонность пейзажа за окном больше не раздражает — ничего не видно. Вдруг дорога резко уходит под гору, где-то глубоко внизу лучи света выхватывают жидкое месиво из льда и черной воды. В эту подмерзшую ледяную кашу неизвестности уходит зимник. И мы погружаемся за ним. Это страшно. Без знания местности — понятно — в эти места лучше не соваться.

Миновав опасный участок, продолжаем разговор. Обсуждаем конкуренцию на рынке, условия тендеров, требования заказчиков. В последние годы конкуренция усиливается, появилось много мелких конкурентов, которые порой отчаянно сбивают цену, лишь бы получить заказ. Погоды на

рынке они не делают, однако на цену влияют. Заказчик тендеры проводит порой не для того, чтобы поменять подрядчика, а чтобы проверить обоснованность тарифов. Есть такая военная хитрость в бизнесе.

— Но по серьезным проектам заказчики идут к нам, потому что понимают нашу надежность и возможности. Пусть даже это немного будет и дороже. Опять же — ответственность. Мы не вчера появились и исчезать не собираемся, у нас репутация, и мы собой отвечаем за то, что и как мы делаем.

Возьмите такое скверное дело, как пролив нефтепровода. Это ж экология, тут действовать надо быстро, возможности нужны не мелкие. В этой ситуации сразу и срочно нужно: экскаватор, бульдозер, три-четыре самосвала, вакуумник, чтобы нефть откачать. Если дороги нет, болото — бульдозер нужен, дорогу прокладывать. Или гусеничный транспортер, плавающий — у нас все это есть. А что в такой ситуации сможет мелкий игрок на рынке?! Ставки очень высоки. Серьезному заказчику сегодня комплекс услуг нужен, профессиональное управление транспортными активами, а не просто набор техники. Поэтому он выбирает не только по тарифу, но и по многим критериям.

И мы понимаем, что когда Бабилов говорит про возможности крупной компании, то имеет в виду не столько «Усинское ТТУ», в котором работает более тысячи человек, сколько весь «Спецнефтьтранс», его производственные, технические, интеллектуальные, экономические возможности.

Свежий пример. Под занавес прошлого





года усинцы победили на тендере «ЛУКОЙ-Ла» по Южно-Хыльчуйскому и Ярейюскому нефтегазовым месторождениям. Это были совершенно новые объекты, на которые по условиям конкурса предприятию надо было приступить к работе уже с 1 января. Ни много ни мало, а под проект требовалось за пару месяцев мобилизовать 56 единиц техники, принять людей, обеспечить их доставку, проживание, питание, спецодежду. Одним словом, решить комплекс подготовительных задач. Откуда все это взять в оторванном от внешнего мира Усинске? Благодаря принятому в Москве решению годовая инвестиционная программа дочернего общества была оперативно увеличена в два с половиной раза — до 395 миллионов рублей. Необходимая заказчику техника была закуплена и переброшена в Ненецкий округ. УТТУ вышло на объекты в срок.

Понять за шесть секунд

В ночном небе мерцают звезды. Им нет числа, и одна из них, над самой головой — Полярная; по-ненецки НгэрмНумгы — Глаз Великого Нума.

Последние километры автозимника до Южно-Шапкинское месторождения — как последняя попытка природы не пустить нас дальше: машину сильно мотает и подбрасывает. Кажется, что проехали много, но оказалось, за последний час мы преодолели не

более пяти километров. Сколько же тратится при этом топлива и насколько «золотыми» становятся любые грузы, доставленные сюда?!

Вот вдалеке показались огни — Южно-Шапкинское месторождение. Среди бескрайних просторов холодной снежной тундры залитый электрическим светом вахтовый поселок выглядит островком цивилизации.

Откуда-то из этих мест началось наступление на недра Заполярья — полвека назад на Шапкинской площади было открыто первое в Ненецком округе месторождение нефти. Первые кубы «черного золота» большеземельская тундра выдала в 1967 году, в ночь на седьмое ноября, — приурочили к пятидесятилетию Октябрьской революции. Сегодня на дворе другие времена, другая политическая эпоха, но бутылочка с этой нефтью и по сей день хранится в окружном краеведческом музее в Нарьян-Маре. Время не властно над истинными ценностями.

Нефть на Южно-Шапкинском действительно ценная, отличается высоким качеством — легкая, маловязкая, с низким содержанием примесей. Сразу идет на экспорт через морской терминал Варандей.

Сперва заехали на базу. Ночью все выглядит фантастично — новенькие «КамАЗы», большие, сильные машины, просятся в кадр и позируют с удовольствием, люди, несмотря на глубокую ночь, ведут отнюдь не сонные разговоры.

Механик автоколонны Юрий Александрович Бауэр заваривает чай.

— Любите с бергамотом?

— Какой разговор, любим, конечно, особенно сегодня ночью.

Убирает со стола какие-то бумаги, достает конфеты. Смущенно:

— Только карамельные, простите...

— Ни за что не простим!



ДЛЯ СПРАВКИ

Южно-Шапкинское месторождение расположено в Ненецком автономном округе, в 75 км к юго-востоку от г. Нарьян-Мар. Открыто в 1970 году. Разработка месторождения началась в 2002 году.



Здесь, на севере, как в сказке — первым делом накормить, напоить, обогреть человека надо.

— Я-то вообще родом из Казахстана. Там примерно такие же условия, такой же мороз, такой же ветер. Ну конечно, не север! Здесь каждый показывает то, что он есть на самом деле. Поэтому тут отличить человека — шесть секунд.

— Так уж и шесть секунд?

— Да, шесть секунд. Видно сразу, чем человек дышит, как он в глаза смотрит.

Вот было однажды: приехала новая партия на вахту, человек сидит, рассказывает, как он «север рвал».

— Север рвал?

— Ну, мол, он уже навидался и все может. И вот надо ехать конкретно на Харьягу. Это сто километров (мастер напирал на «о»), да вы сами проезжали, видели, какая дорога. Он-то сам — водитель вахтовки. Его сажают за руль, он едет, людей везет. И в это время пурга начинается. Начальник участка, который на севере лет тридцать, сам пошел впереди машины, а тот за рулем едет. Ну и в оконцовке: на кулак он намотал, что с носа течет. Начальник-то взял и другого посадил.

Но это редкий случай — такой человек. Обычно люди присматриваются, воспитываются конкретно раза в три быстрее, чем на «большой земле».

На севере принят этот стиль за основу — говорить не сакраментальное водительское «мужик», не плебейское «чувак», а именно «человек», уважительно в любом контексте.

Ночной чай с бергамотом от механика Бауэра, человека с «приличным северным стажем».

— А можно взять еще конфету?

— Конечно!

Для понимания, на Южно-Шапкинском, на небольшом пятачке, вытянутом с севера на юг на пять километров, сосредоточено сложное производство, которое выдает на-гора практически товарную нефть. И конечный результат деятельности зависит от слаженности работы всех звеньев цепочки по добыче, транспортировке, подготовке и сдаче углеводородного сырья. Работа всего коллектива и каждого на конечный результат. Разумеется, чтобы такая система эффективно функционировала, нужны специалисты широкого профиля.

А диктофон меж тем молотит.

— Я здесь — «начальник транспортного цеха», — Юрий Александрович дает отсылку к Жванецкому, улыбается как-то неторопливо и продолжает, — мы тут весь промысел технологическим транспортом обеспечиваем. Это 62 единицы техники плюс водители. Без нас здесь могут проработать только часа два-три. Вахтовка возит, кран поднимает, АДПМки греют. У нас сейчас промысел ведет такую политику, что техника должна быть многофункциональная, а водители — универсальными. Допустим, автокрановщик — он у меня также и на фискаре (такая механическая «рука», знаете?), и на водовозке может, и на агрегате.

Наши ночные страхи Бауэру понятны, хотя улыбается — «метели ж не было!». А «медленно ехать», говорит, это когда колонна, единиц так в двадцать, плюс зимник и буран. Машины ползут друг за другом медленно-медленно. Монотонно. Кто-то устал — остановились. Потом смотришь среди

ночи — начинает задувать трактора, волокуши, оборудование. Буран бывает такой, что и капота не видно. Все, стоять нельзя ни в коем разе. Просто на ощупь едешь или кто-то впереди идет, а все за ним потихоньку.

Механик оставляет пустую чашку, берет в руки рацию:

— Пока мои все не вернулись, у меня всегда рация включена, я на связи. Задержались где-то — все, уже начинаю на Харьгу звонить, на посты — где, кто?

Пока переезжаем с базы на месторождение, размышляю об известном клише про «северный характер» и все такое прочее. К нему много кто руку приложил. Думаю, в основном все же шестидесятники. Сейчас не только год другой — век другой, тысячелетие. Как оно нынче-то? Вот что интересно.

— Здесь так, — вспоминаю по дороге слова механика Бауэра, — приезжай, смотри открытыми глазами. Я с тобой поеду в тундру, а с тобой не поеду. А если я с тобой не поеду, другой, третий не поедет, — ты просто чемодан берешь и уезжаешь. Такой отбор.

А еще у Бауэра заметила привычку: пристально смотреть в глаза и совершенно не жестикулировать во время разговора. Просто скала.

Нефти не прикажешь

До утра еще далеко. Но для месторождения нет разницы — день или ночь. Где-то в черной-черной глубине по черным-черным невидимым в ночи трубам качается черная-черная нефть. Ее постоянное движение ощущают все. В воздухе присутствует настороженность. Люди чувствуют ее, даже когда спят. Так дышит нефть. Это неминуемо дисциплинирует всех.

В операторской бодрствует водитель и моторист шестого разряда на ЦА-320 Алексей Шабалев, 29-летний парень (механик Бауэр сказал бы «человек») из Ростова. Там у него жена, четырехлетняя дочка и строящийся дом.

— Кому ж хочется в скворечнике жить!? — поясняет он, улыбаясь. — У меня такая работа — следить за давлением на скважине. Одну смену уже отработали, сейчас стоим в дежурном режиме. Нас промысел не отпускает: мало ли что произойдет? Но час-два поспать можно, — он опять улыбается, и понимаешь, что

кто-кто, а моторист Шабалев с людьми сходится легко.

— Можно выспаться в машине. Это как в фильме: «Штирлиц спал ровно 20 минут»... А если два часа, так вообще шикарно! Бывает, конечно, валит от усталости.

— Что значит «промысел не отпускает» и как долго это может продлиться?

— Это промысел, мы у них — подрядчики. По-разному может ситуация сложиться — нефти же не прикажешь! Бывало, и на месяц, на всю вахту остаемся. Тут уж как пойдет!

Собственно, мы знакомы уже лет сто. Умеет человек и впечатление произвести, и настроение поднять. А наши вопросы его явно веселят:

— Какие на промысле бытовые проблемы? Здесь нет бытовых проблем. Здесь главное, чтобы техника не ломалась!

— Летом или зимой сложнее? Зимой, конечно. На моей памяти было минус 58! И вот ты, к примеру, сломался. Можно отремонтироваться на месте — это час на морозе. А можно уехать в теплый бокс, но этим остановить производство. Тепло, конечно, будет. Только никто ничего не заработает. Ни мы, ни нефтяники, и словно почувствовав излишний пафос, свел все на шутку: — Да я человек такой, я от работы не переломлюсь! Сюда же едешь зарабатывать. Первое время сложно, а потом — нормально, — и Леша опять чуть заметно улыбается.

Ночь. Говорим про суеверия вахтенные, про приметы, дошел разговор до традиций:

— Какую машину новичку дать? Начальник первым делом: «Вон стоит под забором, иди собирай». Тут все просто: соберешь своими ручками — будешь работать. А чтобы человек пришел и ему дали новую машину — так не бывает! Это понятно. Если мне, новичку, дадут новую машину, люди, которые по 20-30 лет отработали, начальника не поймут.

Опять, заметьте, «люди». Не «мужики», не «водители» — «люди». Это, думаю, уже своя, северная, культура. Продолжает:



— Тут уж надо показать, чего стоишь. Первая машина моя была самосвал. Отремонтировал за три дня. Восемь месяцев на нем отработал, восемь месяцев его и крутил, — смеется. — Но это ж уже давно было, — и смотрит на меня, как смотрит военный моряк на штатскую штафирку. — Тут остаются только самые сильные, которые могут перетерпеть, переждать в себе все это дело.

Алексей объясняет нам, как правильно на месторождении определить направление ветра, может, пригодится?!

Если пахнет сероводородом со стороны ЦПС, центрального пункта сбора, значит,

ветер северный. Если несет клубы отработанной солярки или бензина, — от гаража и базы РММ, — то западный. При южном и восточном ветрах не пахнет ничем.

Но в эту ночь нам не до прогулок. И не потому, что запах сероводорода не переносим. На улице градусов десять ниже нуля, не больше, но делать там нечего. Все дело в пронизывающем ветре.

Отсюда до океана по прямой, через заболоченную равнину, не более ста километров. Еще полтора часа назад это обжигающее дыхание Арктики окутывало Болванские возвышенности, которые получили свое название от обнаруженных там самоедских идолов. И вот оно уже здесь. И там только ветер, — время и люди, не разделяющие языческих воззрений аборигенов, не пощадили истуканов.

К разговору присоединяется Олег Николаевич. Он слушает нас уже некоторое время и, выбрав паузу, четко, по-военному, представляется:

— Водитель Дерунов, 30 лет северного стажу.

Олег Николаевич вписался в разговор как раз в тот момент, когда мы рассуждали о «северном характере» и действительно ли север «не отпускает», «держит». У него своя точка зрения:

— Деньги — это не первое. Вот когда я поехал сюда, то я за романтикой, как говорится,



поехал. Что в 24 года «не поромантировать-то»? Друзья поехали, и я поехал.

Получил ли я романтику? Да уж, получил... В девЯностые годы... Не до гитар было... Рано мы родились? Или поздно... да нет — нормально все. Выжили и в эти девЯностые. Не убежали к маме под крылышко.

Тридцать северных лет не выстудили ивановский говорок:

— Кто сЕмью кормить будет? Где теплее — там так не платят, — улыбается, — да я уж здесь приработался, чего ж прыгать-то с места на место?

— Олег Николаевич, — говорю, — нам уж ехать пора, историю «на посошок» расскажите!

Это уж обязательно: да не знаю я никаких историй, не помню, но:

— Вот тут заметало — январь месяц, пурга. Едем по зимнику, несколько машин. Встали. Понимаем — не пройдем. «КамАЗ» идет, забитый хлебом. А нас собралось три или четыре машины. Так он нагрузил нас всех в кабину — шесть или семь человек, и вот так мы до дорожников пробирались. А машины оставили. Через день раскопали их, когда дорога появилась.

Да, нарушение правил дорожного движения, но человек не побоялся! В этом — дух человеческий. Тут главное — помочь друг другу.

И опять же чтобы пафос лишний сбить:

— А бывает, по зиме печки отказывают. Только когда едем с вахты, там и печки не надо — лишь бы вахтовка ехала!

На обратном пути в Усинск нас застает рассвет.

Пейзаж в это время суток не кажется таким уж унылым. И мысли о бездорожье тоже.

Дорога, которая когда-нибудь проляжет через большеземельскую тундру от Харьягинского дальше на север, — это будет дорога и к несметным богатствам Ненецкой земли.

Немного статистики: общие запасы нефти составляют 1 225 миллионов тонн, газа — 470 миллиардов кубов. Прогнозные ресурсы оцениваются в 2,4 миллиарда тонн нефти, 1,1 триллиона кубов газа. Выработанность разведанных запасов нефти — 10%, а газа всего лишь 1%.

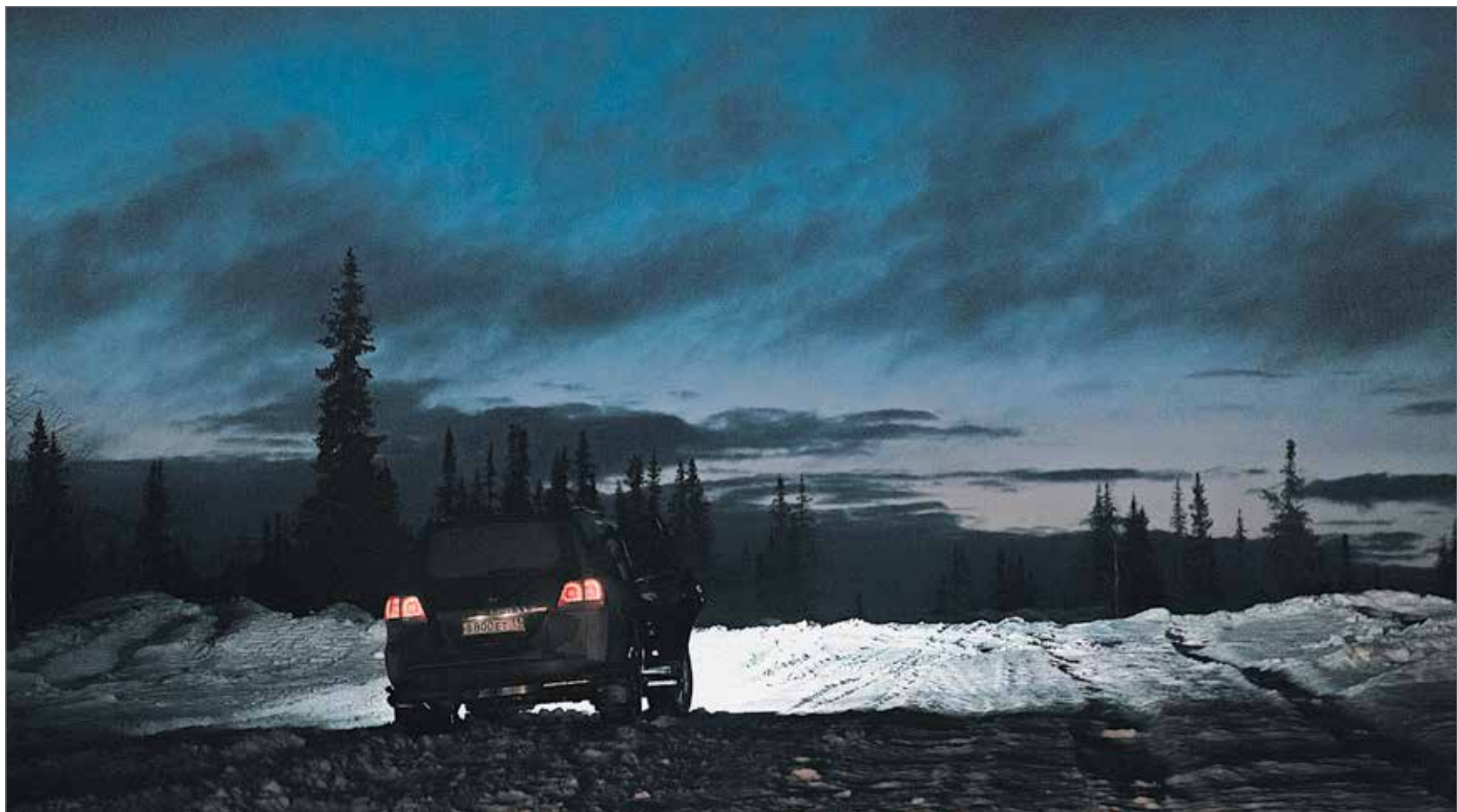
Но не только нефтью и газом богата большеземельская тундра. Под вечной мерзлотой — почти вся таблица Менделеева, более 650 месторождений твердых полезных ископаемых...

По крайней мере, на правительственном уровне уже объявлено, что замерший на два десятилетия долгострой — федеральную трассу Сыктывкар — Нарьян-Мар будут достраивать — округ включен в Арктическую зону России. Эту «дорогу жизни» здесь ждут.

Нам вослед смотрит НгермНумгы, теряющая свою яркость в лучах восходящего Солнца. Она смотрит на нас взглядом — ровесником Колумба, — свет ее шел до Земли 472 года. Для сравнения: свет Солнца, поднимающегося в этот миг над горизонтом, дошел до нас за 8 минут. У нас на 240 километров пути от Усинска до Южно-Шапкинского месторождения ушло почти двенадцать часов. Не плохой результат, как сказал наш водитель. Видимо, поэтому олени, которых мы так и не встретили, нас не догнали. Все очень и очень относительно в этом мире. Единственное, в чем можно быть уверенным в тундре, — в том, что нефть здесь есть и есть люди.

ДЛЯ СПРАВКИ

Усинское нефтяное месторождение открыто в 1963 году, освоение началось в 1973 году. Запасы нефти составляют **350 млн** тонн.





Награда за Усинск

Фамилию Фатьянов в «Спецнефте-трансе» знают многие, несмотря на то что первый директор «Усинского ТТУ» уже лет пять как на пенсии.

Трудовая биография Геннадия Константиновича — это более тридцати пяти лет, отданных автотранспортной отрасли. Начал стажером автомеханика, работал механиком ОТК, заочно окончил Тюменский технологический институт... Старший инженер, начальник РММ, главный инженер, начальник управления. На рубеже веков судьба перебросила Фатьянова из Западной Сибири в Республику Коми, где ему предстояло создать крупнейшее автотранспортное предприятие региона.

— «Усинское ТТУ» образца 2000 года — это котел, куда «свалили» все, что имело хоть какое-то отношение к «транспортному цеху», — вспоминает Фатьянов, — все это разношерстное хозяйство нужно было «переварить» — сформировать оптимальную структуру и эффективную систему управления.

До этого бытовал подход, при котором вопросы экономической эффективности и себестоимости услуг транспортников никогда не занимали первое место. Когда же транспорт был выведен и передан в УТТУ, ситуация изменилась в корне. Нефтяники начали считать деньги, а перед нами встала задача не только обеспечить заказчиков транспортом и спецтехникой, но и работать с прибылью.

Легко сказать, а как этого добиться, если

большая часть техники, переданной в УТТУ, была устаревшей, невостребованной и, откровенно говоря, доживала свой век у забора?!

Причиной такого положения дел стал экстенсивный подход: долгие годы обеспечение процесса нефтедобычи транспортом обычно достигалось за счет избыточного числа единиц техники — брали с запасом, по принципу: мало ли что может произойти... Другой причиной стал упадок, который переживала нефтянка Коми, — к 1999 году добыча углеводородов в регионе сократилась до 3,5 миллиона тонн. И транспортники, хлебнувшие от кризиса полной ложкой, не понаслышке знали, что такое массовые увольнения, задержки по зарплате, пикеты на трассах и голодовки.

О том, что Усинск на заре своей юности не зря был объявлен Всесоюзной ударной комсомольской стройкой, о том, насколько стране нужна и сегодня северная нефть, в городе многое напоминает.

Многие из них тогда передачу нефтяниками транспортных активов в «усинский котел» восприняли однозначно: «Все, приплыли...». Начался отток специалистов, а в Коми кадровый вопрос — это вопрос жизни и смерти для любого предприятия.

Как опытный руководитель, Фатьянов прекрасно понимал: сохранить людей, вернуть им уверенность в своих силах и в завтрашнем дне можно только одним способом — обеспечив работой. И когда такой шанс представился, директор вновь созданного предприятия его не упустил.

Развернутые «ЛУКОЙЛом» в Усинском нефтедобывающем регионе активные работы по геологоразведке, обновлению и строительству новых объектов потребовали от УТТУ модернизации парка и современных подходов к организации производства. А когда к освоению Тимано-Печерской нефтегазодобывающей провинции подключились коллеги из Перми, транспортникам УТТУ потребовалось немало усилий, чтобы остаться в тренде, — обеспечивать в разы выросшие потребности клиентов в технике было непросто.

Фатьянов, конечно, не пророк, но он уловил момент, когда отрасль начала выходить из кризиса, и тогда ключевыми моментами стратегии развития УТТУ стало обновление парка и повышение КИП.

Всего за пять лет добыча углеводорода по ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» выросла втрое. Есть в этом и немалая заслуга «Усинского ТТУ», руководимого Фатьяновым.

— Мы старались использовать каждую возможность увеличения объемов услуг для основного заказчика путем расширения географии работ, — рассказывает Геннадий Константинович. — Кроме Усинского, Возейского и Харьгинского месторождений с 2006 года вышли на обслуживание нефтепромыслов на Леккерском, Южно-Шапкинском, Пашшорском месторождениях, на следующий год взяли объекты на Инзырейском, Тэдинском и Сарутаюском, а с 2008-го — на Баяндыском и Тобойском месторождениях. При этом мы всегда вели работу по освоению новых рынков и привлечению новых заказчиков. Одними из наиболее интересных для нас тогда стали проекты на Варандейском и Хыльчюуском месторождениях.

За сезон автозимников в Ненецком автономном округе водители «Усинского ТТУ» доставляют на месторождения Крайнего Севера десятки тысяч тонн жизненно необходимых для нефтяников грузов, перевозят тысячи людей.

Вместе с производственными задачами руководству УТТУ приходилось решать и социальные проблемы работников. На месторождении «Буровая №51» был построен современный вахтовый жилой комплекс на 200 мест с уютными комнатами, столовой, спортивным и видеозалами, прачечной, химчисткой. В Усинске открыли общежитие на 40 мест. Большое внимание уделялось организации отдыха детей работников, работе с молодежью. Конкурсы профмастерства и региональная спартакиада поощряли у людей стремление быть лучшими. Все это способствовало формированию здорового морально-психологического климата в коллективе.

— После забастовок, вынужденных простоев, невыплат зарплаты к людям постепенно вернулась надежда, появилась уверенность в завтрашнем дне, — вспоминал накануне десятилетия УТТУ на страницах районной газеты «Усинская новь» тогдашний председатель профкома общества Мирослав Струтинский. — Большую роль в этом сыграли конкретные шаги руковод-

ства предприятия: помощь при создании профсоюзной организации, коллективный договор, обеспечивающий дополнительные гарантии и льготы, открытие здравпункта, общежитий...

— Для формирования коллектива, — убежден Геннадий Фатьянов, — нужно с каждым человеком работать индивидуально, видеть в нем личность. Это во многом зависит от руководителя, его умения общаться с людьми. Больше внимание нужно уделять молодежи — ребята должны видеть возможности роста и развития по вертикали и горизонтали, как внутри отдельного общества, так и компании в целом. Давая возможность реализовывать свои способности и таланты, мы повышаем их лояльность к компании, пробуждаем интерес к работе.

— Необязательно молодому специалисту, чтобы стать директором, начинать со слесаря первого разряда, — убежден Геннадий Константинович. — Главное, у него должно быть желание трудиться на совесть. И тогда придет опыт, уважение и рост.

— Сегодня кажется, что эти одиннадцать лет работы в Усинске пролетели как один миг, — признается Геннадий Константинович. — Что лично мне дала работа в компании? — вопрос, заданный напоследок, несколько удивляет ветерана. После небольшой паузы Фатьянов называет главное: понимание экономики, опыт взаимоотношений с людьми, умение работать на результат. А еще я приобрел настоящих друзей.

Уходя, Фатьянов оставил своему преемнику современное предприятие, сложившийся коллектив. Производственные подразделения, две автоколонны и четыре цеха технологического обслуживания, работали на десяти месторождениях — от Усинска до Тобоя в Ненецком АО. Все эти годы УТТУ работало и продолжает работать успешно, несмотря на географическую удаленность, бездорожье, природные и климатические условия Крайнего Севера.

До Фатьянова в Республике Коми такого проекта никто не реализовывал. Неудивительно, что знак «Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс» — эта высшая корпоративная награда компании — на лацкане пиджака первого директора «Усинского ТТУ» имеет порядковый номер — №1.



Звание «Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс» присваивается:

- за добросовестный многолетний и безупречный труд, профессиональное мастерство, заслуги в развитии и совершенствовании производственного процесса;
- за деятельность, способствующую эффективному развитию компании;
- за заслуги в области подготовки молодых специалистов для автомобильной и дорожно-строительной отрасли;
- за общественную деятельность в компании.

«Положение о моральном стимулировании работников группы ЗАО «Спецнефтетранс»»

Звания «Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс», кроме Г.К. Фатьянова, удостоена А.Г. Долгачёва.

Антонина Георгиевна двадцать лет отдала компании, работая главным бухгалтером сначала в ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», а после выделения автотранспортных обществ, с 2006 г., — главным бухгалтером в ЗАО «Спецнефтетранс».





ООО «Когалымское УТТ».
Основано в 1979 году.
ООО «Когалымское УТТ» – одна из крупнейших компаний в России и самая крупная в Западносибирском регионе. С октября 2009 года в составе ЗАО «Спецнефтетранс». На предприятии работает 1455 человек.

Адрес:
628486, Тюменская область, ХМАО-Югра, г. Когалым, ул. Центральная, 3.
Тел. (34667) 6-06-30, факс. (34667) 6-02-27
Email: kgutt@sntrans.ru

Основные услуги:

- Грузовые и пассажирские перевозки.
- Услуги спецтехники и технологического транспорта, оборудованного под потребности заказчиков.
- Оказание услуг и выполнение работ дорожно-строительной техникой.
- Оказание услуг грузоподъемными механизмами.
- ТО и ТР автотракторной техники.





Нормальные люди

У Севера характер «нордический». «Север, — говорят, — что там смотреть?». А перед зданием управления «Когалымского УТТ», куда мы попали в конце августа, радуют глаз изысканно подобранные по колориту цветники, каких и в больших-то городах редко отыщешь, и «травяная» большая скульптура медведя. Знатокам известно, каких трудов стоит создать и содержать в порядке такую скульптуру даже и в более теплых регионах.

Медведей тут полно: и живых, в окружившей город тайге, и на улицах Когалыма в виде скульптур, в названиях такси, медицинских и спортивных организаций, организаций, даже в символе города. Они — олицетворение природной силы и мудрости. А еще потому, что они выжили, в отличие от мамонтов. Мамонты, кстати, тоже вполне местная тема, особенно на Ямале, где их время от времени находят в вечной мерзлоте. Мамонты были ещё больше и сильнее, но вот — вымерли. Основная версия ученых: потому что не смогли приспособиться к меняющемуся климату, к исчезновению кормовой базы.

В двухтысячных «Когалымское УТТ» — самое большое в Западной Сибири, да и, наверное, во всей России автотранспортное предприятие — почувствовало себя «мамонтом». Четыре с половиной тысячи работни-

ков, более полутора тысяч единиц техники, 29 автоколонн, 7 автотранспортных цехов, 10 производственных баз, разбросанных по всей Югре. Общество, выстроенное по «классической» для автотранспортных предприятий схеме, выглядело на рынке мастодонтом из советского прошлого.

И в тучные годы, когда нефтяники денег на транспорт не жалели, инфраструктура съедала львиную долю прибыли. Трудности начались после вывода предприятия из структуры нефтедобывающей компании «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Объемы доходов упали, а издержки по содержанию зданий, сооружений, тарифы по коммуналке продолжали расти. Снежным комом росли и затраты на ремонт техники, что при среднем возрасте парка в 14 лет было вполне неизбежно. Насколько вероятной была перспектива разделить участь «земляного оленя»? Но, в отличие от «мамонтов», складывать бивни никто не собирался, хотя законы рынка будут посуровее ледникового периода.

— Мы тогда оказались в сложной ситуации, — вспоминает Дмитрий Донцов, директор «Когалымского управления технологического транспорта». — Из 3,5 миллиона машино-часов годовой производственной программы мы потеряли почти миллион. На более низкие тарифы от нас ушел ряд значимых клиентов.

В октябре 2009-го, когда общество вошло в состав транспортной компании «Спецнефтетранс», ситуация была почти критической. Объективно на тот момент услуги УТТ стоили дороже рынка, частники-конкуренты — небольшие, мобильные предприятия с минимумом затрат — отхватывали у неповоротливого гиганта кусок за куском.

Былое наследие до сих пор напоминает о себе — достаточно заглянуть на страничку «Когалымского УТТ» в Интернете. На сайте выставлено на продажу три десятка капитальных зданий и сооружений, 292 автомобиля, среди которых немало «старичков», отпахавших по 15-20 лет и зим.

Только вот экономические показатели у общества сегодня, спустя всего шесть лет, совершенно другие. Прибыль, рентабельность, молодеющий быстрыми темпами парк, что и в лучшие-то годы бывало не так часто. У людей вновь появилась уверенность в завтрашнем дне.

У Веры Семеновны, хирурга из фильма «Покровские ворота», подруги Маргариты Павловны Хоботовой, был один рецепт на все случаи жизни: «Резать к чертовой матери, не дожидаясь перитонитов!».

Не дожидаясь «перитонитов», в ЗАО «Спецнефтетранс» в 2010 году было принято решение «отрезать» от «Когалымского УТТ» неосновную функцию автотранспортников — ремонт. Содержание ремонтных цехов в краях, где зима восемь месяцев в году, требует огромных затрат, а прибылей не приносит.

В Когалым ЗАО «Спецнефтетранс» командировало Александра Николаевича Хлебникова, одного из разработчиков проекта «Централизация ремонтных мощностей на юге Пермского края». К тому времени первая ремонтная «дочка» компании — «Автосервис» — в Чернушке уже встала на ноги. Полученный опыт теперь предстояло применить и в Западной Сибири.

Если коротко, то из когалымского предприятия была выведена вся ремонтная зона:



Дмитрий Донцов, директор ООО «Когалымское УТТ».

здания, оборудование, персонал — более двухсот человек. Все это затратное хозяйство в начале 2011 года было передано в созданное ООО «Ремспецтранс-1». А чуть раньше три сотни автомобилей отошло образованному ООО «УТТ-1» специально для обслуживания сервисных предприятий. Самому «Когалымскому УТТ», освободившемуся от несвойственных функций и обременения, предстояло сконцентрировать внимание на обслуживании стратегического заказчика — подразделений нефтяной компании «ЛУКОЙЛ».

Крутые изменения дались Донцову не просто, изрядно плеснув седины в волосы. Дмитрий Иванович в Когалыме вырос, и лучше города для него нет. На транспортном предприятии когда-то работал его отец, сам он, окончив в 1996 году Харьковский автодорожный институт, вернулся сюда молодым специалистом. А десять лет назад возглавил предприятие.

— На этапе разработки проекта выделения ремонтных мощностей я не был его адептом, — признается Донцов. — Тогда, кроме глубокой уверенности Касаткина и





Хлебникова в свою правоту, почти ничего не было — тот же «Автодормашсервис» делал еще первые шаги. И эта их твердая уверенность постепенно, не сразу, передалась и мне, и коллективу.

Сегодня Донцов, наверное, немного смягчает ситуацию — этакий реверанс в адрес коллег: он из тех, кто верит не словам или прожектam, а конкретным делам, фактам, цифрам. Убедительней всего в таких случаях финансовая арифметика.

Если в 2010 году на зарплаты водителей, которые стояли на ремонте, общество потратило более 50 миллионов рублей, то на следующий год эти расходы сократились почти в сорок раз.

Как оказалось, прежде многие автослесари занимались чем угодно, но только не ремонтом: мели полы, красили стены, просиживали штаны в курилках. Это извечная болезнь автотранспортных предприятий, где ремонтом занимаются сами водители, а автослесари у них по большей части на подхвате, хотя зарплату свою получают исправно.

Еще одним весомым плюсом в пользу действенного «рецепта» Веры Семеновны, вывода ремзоны, стала экономия десятков миллионов рублей, которые уже не надо было тратить на содержание ремонтно-механических баз и зарплаты ремонтного персонала.

Одно на всех

За окном сгущаются сумерки, рабочий день давно закончен. И Дмитрий Иванович, оторвавшись, наконец, от бесконечных бумаг и засмотревшись в окно, ненадолго отдается свободному полету мысли. Нефтяная чернота предосеннего вечера напоминает ему, ради чего это все: ежедневное напряжение, борьба с суровостью погоды и природы, не остываю-



щая с годами страсть к большому мужскому делу и затаенная гордость за дело своих рук. Именно за ней, черной густой кровью земли, пришли люди в эти гиблые места и за короткие десятилетия создали новый мир: город, дороги, предприятия. И они, транспортники, тоже часть большого дела — добычи нефти, им они рождены и им живут.

Нефтяники, хоть и отделили их, остаются их главными заказчиками, дающими основные объемы работ. А как, скажите, без транспорта обеспечить бесперебойную работу скважин, вести разведку и освоение новых месторождений, завоз специалистов и оборудования? Скважины со временем неизбежно истощаются, добыча на том же Тевлинско-Русскинском месторождении начала падать. Поэтому открытие и освоение новых запасов воспринимается с той мерой

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ

ТПП «Повхнефтегаз». Образовано в 2013 году.

3162 км промысловых трубопроводов находится на балансе ТПП «Повхнефтегаз».



искренней радости, которую не понять жителям других регионов. Нефть — это жизнь, работа, тепло и достаток в доме, уверенность в завтрашнем дне не только транспортников, всех жителей Югры.

Донцов вспоминает, как в октябре 2014-го запускали Имилор. И по запасам, которые оцениваются почти в 290 миллионов тонн, и по темпам освоения месторождения. Для понимания: обычный срок освоения — от начала геологоразведки до ввода в эксплуатацию — пять-семь лет, но на запуск этого проекта потребовалось всего два года. При этом, как подчеркнул президент «ЛУКОЙЛа» Вагит Алекперов, пуск Имилорско-Источного лицензионного участка состоялся почти на полгода раньше намеченного срока.

Это стало событием года не только для компании и всей нефтегазовой отрасли. Для

всей России. Не случайно команду на запуск месторождения вместе с президентом «ЛУКОЙЛа» давали зампред правительства Аркадий Дворкович и губернатор Югры Наталья Комарова.

В этот день, 8 октября, первый снег, будто побелив, высветлил окрестности в честь праздника. Город принял к экранам: трансляция открытия велась в режиме онлайн. Почетные гости нажали на кнопки, запускающие первые скважины на кустовой площадке №3, что в полчасе лета на «Ми-8» от Когалыма. Первая промышленная нефть Имилора пошла под аплодисменты.

Специалисты понимали, что это только начало. Предстоит большая работа, чтобы добываемые нынче двести тонн нефти в сутки довести до трех миллионов тонн в год. Это тот рубеж, который дает возможность ввести месторождение в промышленную эксплуатацию.

Участок этот запускался в ускоренном режиме, в рекордно короткие сроки построены десятки километров дорог, трубопроводов, насосных станций, кустовых площадок. В результате напряженных усилий всех участников он введен в эксплуатацию на полгода раньше срока.

...Донцов улыбнулся было, припомнив некоторые из самых горячих совещаний с нефтяниками. Он, как «начальник транспортного цеха», обязательно участвовал в них, чтобы оперативно реагировать на нужды и разрешать проблемы, которых всегда немало при большом строительстве. Общество принимало участие в завозе оборудования, доставке специалистов заказчика на месторождения, вывозе НСЖ. И подумал, что благодаря растущим запросам «ЛУКОЙЛа» УТТ становится более динамичным и конкурентоспособным.

Заказчик поставил задачу: снизить затраты на транспорт в себестоимости добываемой нефти. Зарплату же людям резать не будешь, выход один — повысить производительность парка, экономить на топливе, запчастях, покрышках.



И реакция УТТ на эти запросы уже не «мамонтовская». Прожорливые «КрАЗы» и «Уралы», как вымирающий класс, уступают место более экономичным — «КамАЗам» и «ГАЗ «Егерь». Низкоманевренные гусеничные бульдозеры, которые на просторах Югры без тягача с автотралом как без ног, уступают место колесным универсальным дорожным машинам. Результат очевиден: выше производительность и маневренность, меньше затраты по топливу и перебазировке техники трейлерами.

За шесть лет средний возраст парка в «Когалымском УТТ», задействованного в эксплуатации, снизился вдвое. И это не предел, а вектор движения. За три последних года приобретено три сотни единиц техники. В юбилейном году намечено приобрести еще почти сотню. Новая техника означает только одно: выше производительность, меньше времени в ремонте, ниже затраты на содержание.

Целенаправленная замена и подбор модельного ряда новой техники дает и экономию топлива.

— У тех же «КрАЗов» расход 45 литров на «сотку», а у «КамАЗов», которые идут им на замену, — 26, — поясняет Дмитрий Иванович. — Внедрение навигационных систем и приборов учета дало еще 15% экономии по топливу. Мы тут посчитали: получается, что к уровню 2011 года наше предприятие уже сэкономило более трех тысяч тонн горючего. В рублях выходит за сто миллионов.

Все эти цифры, которые называет Дмитрий Иванович, впечатляют. И все-таки главное не в них, они только отражение, только результат того, что создается ежедневно кропотливым, упорным трудом водителей, машинистов, инженеров, бухгалтеров. Без людей тут «ничего бы не стояло», ничего не завелось бы и не поехало. Их глаза, улыбки и мысли придают смысл деятельности, они — сердце, ум и душа предприятия.

Есть здесь настоящие трудовые династии. Например, у семьи Сыровенко: братья Валерий Иванович, машинист ППУ, и Юрий Иванович, тракторист, с сыном Евгением, водителем, общий стаж более 90 лет.

По сравнению с ними Клюковы, у которых за плечами «всего» сорок зим, династия начинающая. Но у них все впереди! У Александра и Даниила, сыновей Анатолия Александровича, механика автоколонны, на пару пока набралось всего восемь лет.

Сибирский интернационал

Первостроители стекались в Когалым в 80-х годах прошлого века со всего Союза. Ехали вроде за заработками, а на деле сплошь идеалисты и романтики, вкалывающие больше за совесть, чем за зарплату. Их дружба и взаимовыручка так и остались, в лучшем смысле слова, советскими. «Таких уже не делают».

И «Когалымский УТТ» не исключение. Много здесь «осело» такого народа. Вот башкир Фатхелбаян Хаертдинов, обладатель очень нужной на севере профессии — маши-



нист ППУ. Он здесь 30 лет, знает все место-рождения как свои пять пальцев.

В 1986 году после армии молодым парнем подался он в Сибирь на заработки.

— Приехал, когда все было замечено, а потом, когда оттаяло, понял, куда попал, — улыбается он. — Болота кругом, трясины, земля под ногами ходит.

Дембеля Хаертдинова определили стажером на паровую передвижную депарафинизационную установку. Если просто, то это котельная на колесах. Заливаешь воду, на выходе получаешь пар под 300 градусов высокого давления. «Пароварками» называют еще ППУ. Против такой струи мало что устоит. Очень нужна была такая техника: при прокладке трубопроводов тонуло много машин.

— Сама машина вылезти не может, надо тащить ее из болота, как бегемота, — вспоминает Фатхелбаян Кабирович дедушку Чуковского.

Если удавалось вытащить трактором, то в дело вступал машинист ППУ — отпаривал от облепившей болотной грязи. Чаще вытащить удавалось, поэтому работы было много.



Заглохла в мороз машина на трассе — опять вызывают Хаертдинова. Судьба каждого ппушника — круглосуточная готовность, потому что за ним не машина, а скорая помощь. При этом самой ППУшке замерзать никак нельзя: иначе кто будет спасать других?

ППУ, а в «Когалымском УТТ» их восемь десятков, зимой нарасхват и применяется не только для очистки от парафина и мазута, но и отогрева замерзшей техники, оборудования, запорной арматуры, скважин, трубопроводов, прогреве промысловых технологических объектов и соцкультбыта.

Эта работа в экстремальных условиях севера проявляет в человеке мужские качества: силу и выносливость, верность делу и готовность всегда прийти на помощь.

— Я работаю с помощником, а если объем большой, то и с двумя, — объясняет Фатхелбаян Хаертдинов. — Пар давать надо постоянно, порой часами, давление высокое, и удержать одному так долго трудно, и выключить нельзя. Отогрел, устал, надо, чтобы тебя подменили. Зима здесь суровая и требует, чтобы ты проявлял свой характер, когда по несколько дней не по одному часу стоишь с напарником на нефтепроводе и прогреваешь, чтобы нефть шла. А мороз такой, что пробирает тебя насквозь, как бы

ты ни оделся. Такое чувство, что даже глаза примерзают. Конечно, привык уже за столько лет, но все равно приходится себя преодолевать. Это, конечно, не героизм — это наша работа.

Водитель Антон Летунов тоже здесь с 1987 года. Больше двадцати лет работает на автобусах: возит вахты на месторождения. Встает в 4 утра, в 4.30 уезжает на работу.

В отличие от степенного и рассудительного Хаертдинова, он более эмоциональный. Но на Севере работа такая, что практически каждому приходится принимать решения, брать на себя ответственность за жизнь других.

— Как-то в снегопад я забирал людей с месторождения, уже в темноте, — рассказывает Летунов. — Дороги не видно вообще. Я почти «ползком» ехал, дорогу ощущал по звуку. Если дребезжит, значит, съехал на обочину, надо влево принять. И опять же, чтобы на встречу не вылезти, жмешься вправо, и так до следующего дребезжания. Потихонечку, но доехал...

Нанервничался, а люди, которых везешь, это чувствуют. Но в зеркало гляну: сидят спокойные, настоящие северяне, сам успокоюсь, дальше едем.

За время его работы в «Когалымском УТТ» вся эволюция автопрома прошла че-

рез него. Сейчас, говорит, автобусы не сравнить: их делают утепленными, с двойными стеклопакетами и дополнительными отопителями, теплее и надежнее — для севера главные качества.

— Бывало, что ломаются зимой посреди пути, — вспоминает Летунов. — Когда мороз за 40 — страшно: по всякому может закончиться. Однажды случай был, спасли так одну вахту. Автобус у них сломался, никого нет на дороге, покрышки в ход пошли, стали жечь их, чтобы хоть как-то согреться. И едет наш водитель вахтовки, видит костер впереди, сразу стало понятно, что случилось. Человек двадцать их было. Не представляете, какая радость была на лицах тех мужиков, когда он подъехал. Они с вахты домой возвращались, сказали, думали все: последняя вахта. Нет, крайняя! Помощь придет обязательно, своих здесь не бросают. Проверено...

Александр Каут и Николай Осман — экипаж «Витязя». Оба родом из Луганска. Стаж на двоих — за пятьдесят лет.

Первый, вперёдсмотрящий, — водитель гусеничного вездехода, второй, экскаваторщик, командует на прицепке. Там, где нет дорог, ишимбайские болотоходы незаменимы. Цвет — как у танка, проходимость и напористость примерно такие же. Пусть он и медленно ходит, максимум тридцать семь километров в час, но зато, как с гордостью говорит машинист экскаватора, «вообще все делает — только что в космос не летает». Николаю Осману верить можно.

Край здесь суровый, а технике промерзнуть нельзя.

— В те годы теплых боксов почти и не было. Какой предпусковой обогреватель?! В лучшем случае — паяльная лампа. Зимой как завели машину, так до весны почти и не выключали, — вспоминает Николай. — В морозы вечером у балков-вагончиков, где



жили, выстраивается техника в ряд, так и «молотит» всю ночь. Шум, гарь, а что делать? Иначе утром не заведешь.

Скучать не приходится, востребованность в «Витязе» высокая.

— Нас бросают с одного на другое, — рассказывает Александр Каут. — По разным месторождениям: то порыв, то диагностика. Столько изъезжено, помнишь, где тонул, туда не лезешь. К малой скорости привык уже, куда торопиться? Вот послали как-то на «Витязе» вдоль трубы, обследовать семьсот километров, так два дня почти ехали. И ночевали в нем, гостиниц по пути не было.

— Это такая профессия, которую ты сам выбрал, — констатирует Александр. — От напарника, конечно, многое зависит. Были и такие, которые неделю отработают и увольняются. Остаются настоящие, выносливые. А вообще нормальные люди здесь живут.





ООО «УТТ-1»

**ООО «Управление
технологического транспорта-1»**

Создано в 2010 году.
Коллектив ООО «УТТ-1»
составляет 485 человек.

Адрес:

628486, Тюменская область,
ХМАО-Югра, г. Когалым,
ул. Центральная, 3.
Тел./факс (34667) 4-82-28
E-mail: utt1@sntrans.ru



Основные услуги:

- Оказание услуг по перевозке пассажирским транспортом (легковым, автобусами).
- Оказание услуг грузоподъемными механизмами: автокраны от 16 до 50 тонн; краны-манипуляторы г/п до 9 тонн.
- Грузовые перевозки крупногабаритных, мало- и крупнотоннажных, жидких грузов, штанг и труб, опасных грузов.

Услуги технологического транспорта:

- агрегаты по обслуживанию и ремонту станков качалок (АРОК), установки насосные давление до 320 атмосфер (ЦА-320).
- универсальные моторные подогреватели (УМП-350).
- установки массоизмерительные транспортабельные (АСМА-Т), автотопливозаправщики.
- коммунальная техника, трубоплетевозы, тракторы транспортные колесные (К-700; 701).



ПАМЯТНИК ГЕРОЯМ-НЕФТЯНИКАМ
УЧАСТНИКАМ ОСВОЕНИЯ ЗАПАДНОЙ СИБИРИ



Северный ГОСТ

Когалым в переводе с хантыйского — «топь», «гиблое место». Это тот случай и тот город, когда название не соответствует действительности.

Да, когда четыре десятилетия назад люди пришли сюда взять нефть, кругом были лишь леса и болота. А сегодня это город в шестьдесят тысяч за три тысячи километров от Москвы, у самого Полярного круга, создан для жизни — удобной и комфортной. Прямые, широкие улицы, транспортные развязки,

которые не ожидаешь увидеть здесь, почти на самом краю земли. Монумент «Летопись России», дар Церетели городу к 10-летию «ЛУКОЙЛа», сложенные стопкой старинные книги, среди которых памятники древнерусской письменности — «Повесть временных лет», «Слово о полку Игореве» «Русская правда» Ярослава Мудрого. Правда, острые на язычок местные жители, не склонные к пафосу, сразу же прозвали памятник «сбер-книжкой нефтяника».



Столичности Когалыму добавляют два мощных фактора. Первый, про который здесь упомянет чуть ли не каждый второй, можно назвать политическим. В середине восьмидесятых здесь начинал свою карьеру нынешний мэр Москвы Сергей Собянин. Зампред Когалымского сельсовета, начальник городского ЖКХ, глава города...

Второй фактор — экономический, называли все мои собеседники. Когалым — столица «ЛУКОЙЛа». Буква «К», несущая в себе имя города, — хоть и третья в названии нефтяной компании, но именно здесь располагается штаб-квартира ее главного добычного актива — «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», который дает половину всей нефти и газа корпорации. Так углеводороды чудесным образом превращаются в хорошие дороги, современные высотки, памятники и оборудованные по последнему слову больницы.

Даже простое совпадение, что День города обе столицы отмечают в первую субботу сентября (в Когалыме праздник приурочен ко Дню нефтяника, и это понятно), здесь не кажется таковым.

— Из-за этой накладки, — рассказали все знающие местные жители, — празднование 30-летия Когалыма нынче сдвинуто на неделю. Мэр Москвы в числе самых уважаемых гостей.

Памятника Собянину, почетному гражданину города, даже бюстика, в Когалыме нет. Зато осенью 2014 года здесь был открыт памятник нефтяникам — «Покорителям Запад-

ной Сибири». Горящий факел, возведенный на средства Фонда президента «ЛУКОЙЛа» Вагита Алекперова, — дань уважения сотням тысяч, нет, наверное, миллионам людей, прошедших за полстолетия через горнила севера.

Отличие двух столиц и очень существенное — в людях. Жителей мегаполисов уже давно утомили приезжие, когалымчане же с интересом всматриваются в новые лица. Прогуливаясь по городу, я поинтересовался у пожилой женщины: как пройти до Седьмого микрорайона? Она подробно объяснила: как идти, куда свернуть, какие магазины попадутся по дороге. И каково же было мое удивление, когда минут через семь на Рябиновом бульваре меня догнал мальчик лет двенадцати:

— Здравствуй! Это вам в Седьмой? — с ходу поинтересовался он, едва переведя дух. — Я от бабушки Поли. Я вас сразу узнал, как она и описала: высокий такой... Она спрашивает: какой дом вам нужен? И чтобы я вам его показал.

Всю дорогу Слава рассказывал, как он замечательно провел лето, без особого энтузиазма при этом добавив, что скоро опять в школу.

И только убедившись, что мы добрались до места, мой проводник оставил меня, помахав на прощание рукой:

— Ну, пока, — до конца дня ему предстояло успеть доделать еще много важных мальчишеских дел...





В шесть утра здесь так же оживленно, как в полдень на Тверской. Только это не праздные гуляки и столичные мажоры и шопоголики — рабочий люд спешит на смену. В сторону промзоны один за другим идут служебные автобусы с красными квадратиками — логотипами «СНТ», везут смены. По репликам и обрывкам фраз можно угадать, кем и где работает человек. Хотя приезжему с «большой земли» по первости может показаться, что люди говорят здесь каким-то шифром, произнося скороговоркой непонятные аббревиатуры: «РСТ», «КУТТ», «РДМ», «УТТ первое»....

Урай, Ямал, далее везде...

«УТТ первое» — это про «Управление технологического транспорта-1» — предприятие молодое даже по меркам молодого города.

И зачем «Спецнефтетрансу» в Когалыме нужна еще одна автотранспортная «дочь»? «Когалымскому УТТ» свою-то технику девать некуда: половина доживает свой век у забора, а тут еще один конкурент, причем из своих же!

Доля логики в этих сомнениях была, а вот того, что называют правдой жизни, нет.

Рынок, пришедший на смену плановой экономике, диктует свои правила. Отправленные нефтяниками на аутсорсинг (читай: в свободное плавание) буровики, ремонтники, строители, транспортники должны были научиться зарабатывать деньги, которые ранее получали в виде гарантированного заказа.

Все, кто хотел выжить в новых условиях, а таковых предприятий в окрестностях Когалыма оказалось большинство, тут же научились считать деньги. Вскоре проявилась совершенно четкая тенденция: сервисники, как и нефтяники, заказывать транспорт с избытком и платить за него «по гамбургскому счету», как нередко случалось раньше, не будут. Дружба дружбой, а табачок врозь.

В нулевых расплодившиеся по законам рынка «частники» (так на севере называют обладателей одной-двух автомашин, ночующих под окнами квартир своих хозяев) сразу почувствовали себя королями демпинга. Они предлагали заказчику такие цены, с которыми любое крупное предприятие с парком техники, отопливаемыми боксами и ремонтными мастерскими просто вылетит в трубу. Это было то время, когда во главу угла многие ставили цену транспортного тарифа, а не качество, комплексность и надежность услуг.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Когалым НПО-СЕРВИС».

Основные направления: услуги по ремонту нефтепромышленного оборудования, изготовления вспомогательного и нестандартного оборудования, по ремонту глубинно-насосного оборудования, обеспечению надежности и технического контроля внутрискваженного оборудования и его ремонта группы компаний «ЛУКОЙЛ».



ООО Западно-Сибирское региональное управление «ЛУКОЙЛ-ЭНЕРГОСЕТИ»

является единым оператором, обеспечивающим эксплуатацию электросетевых объектов, обслуживание объектов производства и транспортировки тепловой энергии, водоснабжения и водоотведения.



Александр Хлебников, директор ООО «УТТ-1».

Объемы работ в новом для себя регионе, а «Спецнефтьтранс» пришел в Западную Сибирь в конце 2009-го, надо было сохранять, и компания перешла к решительным действиям.

Уже через год из состава «Когалымского УТТ» было выделено три сотни единиц техники. Клиентами нового предприятия, которое незамысловато назвали УТТ-1, должны были стать подрядчики компании «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». А «Когалымскому УТТ», освободившемуся от несвойственных функций и обременения, предстояло сконцентрировать внимание на обслуживании стратегического заказчика — добывающих подразделений нефтяной компании.

— В новом обществе объемы услуг были не такие гарантированные, тарифная политика не такая благоприятная, как у нас, а заказчик менее лояльный, — рассказывает директор «Когалымского УТТ» Дмитрий Донцов. — Но благодаря тому, что они научились выживать в жестких условиях, «УТТ-1», на мой взгляд, сегодня более рыночное предприятие, чем многие. И здесь нам есть чему поучиться у наших коллег.

У первого директора УТТ-1 Александра Николаевича Хлебникова действительно есть чему поучиться. То, что начинал с самых низов (с автослесарей и дошел до директора Чернушинского УТТ), этим в «Спецнефтьтрансе» никого не удивить. Здесь почти каждый руководитель поднимался «от земли» по частой лестнице. У Хлебникова в компании ярко выраженное амплуа первопроходца: начинать сложные проекты с нуля, делать то, что до него никто не делал.

В 2004 году руководимое им «Чернушинское УТТ» создало в Усинске, за две тысячи километров от дома, базу производственного обслуживания. Тогда проект БПО стал первым проявлением намерения руководства компании (тогда еще ЗАО «ЛУ-

КОЙЛ-Транс») решить проблему с качеством ремонтных услуг в Республике Коми, и Хлебников тогда просто не вылезал из северных командировок.

Так в 2009 году было и с «домашним заданием» — «Проектом централизации ремонтных служб и сервисных мощностей группы компаний ЗАО «Спецнефтьтранс» юга Пермского края», который он реализовывал вместе с единомышленником Владимиром Касаткиным. Результат выделения ремонтных мастерских УТТ и «Дороса» — создание первого авторемонтного общества компании — ООО «Автодормашсервис», которое Касаткин возглавил, а Хлебников... уже получил новое назначение в Когалым, где в 2010 году по заданию Москвы создавал еще одно авторемонтное общество — ООО «Рем-спецтранс-1». Когда предприятие заработало, Хлебников взялся за создание УТТ-1...

За пять лет УТТ-1 обросло «мясом»: людьми, техникой, заказчиками. Четыре автоколонны, а это 350 единиц техники, работает на месторождениях Западной Сибири. Как и планировалось, управление «подхватило» выпавшие было из сферы влияния «Когалымского УТТ» объемы сервисников и замкнуло их на себя, обеспечив приемлемые тарифы и качество услуг. Сегодня пассажирские и грузовые перевозки, спецтехника и технологический транспорт, дорожно-строительная техника к услугам ООО «Когалым НПО-Сервис», Западно-Сибирского регионального управления «ЛУКОЙЛ-Энергосети», ООО «УСО» и других заказчиков.

— Весной прошлого года мы зашли на Ямал, — не без гордости говорит Александр Николаевич. И его понять можно, суровый Ямал — это как северный ГОСТ наивысшей надежности. Туда, как в разведку, идут только с тем, кому доверяют на все сто. И директор, и его предприятие проверены севером. — На Пяяхинское месторождение БКЕ (Буровая компания «Евразия», бывшее «ЛУКОЙЛ-Бурение») взяло у нас сразу двадцать единиц техники.

А в это время в Урае, что южнее Пяяхинки на 1700 километров, техника УТТ-1 возила оборудование для КРС «Евразия». Это к вопросу о географии работ.

— Когда из-за кризиса к концу 2014-го цены на нефть пошли вниз, а доллар в рост, была большая неопределенность по планам на будущее, — говорит Хлебников. — И, как обычно бывает в таких случаях, все начали резать производственные программы.

Пессимистический прогноз продержался месяца три-четыре. Вроде бы не так уж и долго, но это надо пережить, перетерпеть. Легко сказать, трудно сделать, когда на тебе ответственность за выполнение плана и за пять сотен работников и их семьи.

— К весне ситуация устаканилась: все поняли, что на санкциях жизнь не заканчивается, будем работать дальше. И первым, с кем мы подписали соглашение об увеличении объемов услуг до 200 тысяч машино-часов в год, стал один из крупнейших наших заказчиков — «Когалым НПО-Сервис».

Про активированные дни

Есть на севере такое понятие, как «активированные дни». Когда из-за сильных морозов работать нельзя (опасно, техника не выдержит), остановку работ фиксируют специальным документом. В такие дни большая часть техники остается в теплых боксах, двигатели тех машин и механизмов, что на открытом воздухе на месторождениях, молотят в дежурном режиме, иначе потом не завести.

Прошлой зимой активированных дней было предостаточно.

— Местами столбик термометра опустился до минус 51, — вспоминает директор «Первого». — В связи с этим выход техники на линию снизился, грузоподъемная и вообще была остановлена. Но есть перевозки, которые нельзя остановить даже в эти дни. И в эти критические дни хорошо отработали наши водители Айдын Бейбутов, Сергей Бульба, Сергей Шершень, Юрий Сидорук, Нуратдин Рамазанов. Вот с ними вам стоит поговорить.

— Конечно, мы любим наш город, а кого еще и любить-то, как не его? — искренне удивляется водитель ООО «УТТ-1» Сергей Бульба. На его глазах Когалым рос и поднимался этажами.

Не столько по фамилии, прославленной Николаем Гоголем, сколько по характерному мягкому говору, который за три десятилетия северной жизни не перековали ни ветра, ни стужа, ни суровые отношения, ясно, откуда здесь взялся Сергей. Он говорит темпераментно, используя в разговоре жесты, руками стремясь усилить воздействие своих слов.

В 1985 году, когда «дембель» Бульба при-

ехал сюда, Когалым получил статус города. Да и что это был за город, одно название только. Скорее, это был город будущего. В смысле, будущий город...

— Тогда здесь стояло несколько сотен барачков, вагончиков и балков, которые зимой замело по самые крыши, да пара пятиэтажек.

Прикрыв на долю секунды глаза, Сергей вспоминает:

— Первая зима стала шоком. Мороз стоял лютый! Тогда я и сказал себе: если выдержу, выдюжу и остальное...

Гордости за город не скрывает и его коллега — водитель вахтового автобуса Сергей Шершень.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Буровая компания «Евразия» — крупнейшая буровая компания России, занимающаяся строительством, ремонтом и реконструкцией нефтяных и газовых скважин.





— Когда я сюда приехал, по городу пешком ходили, городских автобусов не было. А сегодня, посмотрите, одних внутригородских маршрутов — восемь.

Немного удивительно слышать такие аргументы в пользу столичности Когалыма в городе, обойти пешком который неспешно можно за час-полтора.

— В Лангепасе — четыре маршрута, а в Поках — всего один.

И тут это соперничество проскользнуло между делом. Дух соревновательности, доходящей порой до ревности, свойственен молодым, и сибирские города, которым «стукнуло» по тридцать (ого-го!), не исключение. Они спорят во всем: кто больше добыл нефти, у кого морозы злее (и здесь Когалым дает фору: в 2009-м на Ватъегане температура опускалась до минус 62), кто победил на спартакиаде, и даже в этом — у кого автобусных маршрутов больше...

Для моих собеседников последний аргумент неоспорим — они сами всю жизнь за рулем автобусов. Правда, водят они свои «НефАЗы» не по городскому кольцу, а возят вахты, порой за сотни километров от Когалыма на нефтепромыслы.

Приходится согласиться — Когалым настоящий транспортный хаб. Вдобавок к городским автобусам и собственному аэропорту в Когалыме есть и железная дорога. Не своя, конечно, а РЖД. Соответственно есть и вокзал, и перрон, к которому в сутки швартуется по пять поездов до Нового Уренгоя и обратно. Сотни вахтовиков каждый день едут в Когалым и дальше, на покорение Ямала.

Ну какое же это «гибкое место»?! Иначе какой человек в здравом уме поехал бы сюда?

— Кстати, о морозах, — аккуратно пытаюсь направить наш разговор в подсказанное директором УТТ-1 русло.

— Даже при минус 50 рейсы автобусов, развозящие вахтовиков по объектам, никто



не отменяет, — соглашается Бульба, — промыслы должны работать как часы, в любом случае.

А раз так, то и водить автобусы должны профессионалы. Они — водительская элита. Правда, встает эта элита в четыре утра, когда подавляющая часть жителей Когалыма еще сладко спит. Через час они уже должны выйти в рейс. И так каждый день по накатанному маршруту.

Тем не менее Сергей Шершень не скрывает, что и сегодня, спустя 30 лет, как впервые сел за баранку, любит свою работу:

— Мне нравится наш край, мне по душе любая дорога и очень люблю возвращаться из рейса домой, где меня ждут.

— В рейсе на Ямал, где даже кустарники не растут, может ли быть что-нибудь приятное глазу? — возражаю Сергею.

— И Ямал по-своему красив, — парирует Сергей.

— Погоду в Западной Сибири можно сравнить с характером ветреной женщины: то смех, то слезы, то обожания, то упреки...

Разговор поддерживает коллега Сергея Юрий Сидорук. Фразы выверенные, взвешенные. Он шутит, но даже юмор получается по-северному солидным.

— Для нас главное — не проспять время, когда было лето.

Рейсы на Ямал (порядка тысячи километров) очень ответственны. По большому счету, их можно сравнить с небольшой полярной экспедицией.

— Знаешь ведь, что все в порядке, все проверено: тормоза, масло, сцепление, печка, но из бокса трудно уйти. Прислушиваешься к себе: точно ничего не забыл? Может, еще раз все посмотреть? — признается Юрий. — И так перед каждым рейсом, как перед боем.

Но и на старуху, как говорится, бывает проруха. Минувшей зимой Сидоруку пришлось «позагорать» под днищем автобуса





ООО «УСО Управление социальных объектов» занимается обслуживанием социально-значимых объектов в городах Когалым, Лангепас и Урай, предназначенных для жизнеобеспечения работников нефтедобывающей отрасли и членов их семей. Среди объектов общежития, памятники культуры, физкультурно-оздоровительные комплексы, административные и промышленные здания. На предприятии работает 2 000 сотрудников.

прямо на трассе: оборвало тормозной шланг, а за окном минус 47.

— В варежке ключ держать неудобно, он срывается. Понимаю, что больше пяти минут под машиной не вылежать, пришлось сбросить меховушки и взяться за ключ.

Пальцы примерзли к металлу сквозь тонкие хэбешки. Последние обороты он делал уже на автомате, не чувствуя рук. Так и зашел в автобус с зажатым в кулак ключом. Там, уже в тепле, и разгибал пальцы другой рукой.

Айдын Бейбутов не может похвастаться дальними рейсами на Ямал. Выражение «на таких воду возят» он воспринимает как профессиональное кредо и не обижается. Вот уже лет десять Айдын водит водовозку. На север он приехал в 1993 году из жаркого Азербайджана, где цену воде знает с детства. И здесь он с удивлением узнал, что и в краю рек и озер есть проблемы с водой. С чистой, питьевой водой. На некоторых промыслах она до сих пор привозная. И УТТ-1 по договору с «Управлением социальных объектов» осуществляет ее доставку.

Может быть, кто-то и тяготился бы этой малопrestiжной и совсем негероической работой, но только не Айдын.

— Я ведь вожу людям самое нужное — воду, — говорит Бейбутов и, смеясь, с заметным южным акцентом вполголоса напевает гимн всех водовозов из комедии «Волга-Волга»:

Почему я водовоз?

Удивительный вопрос.

Потому что без воды

И ни туды, и ни сюды...

Разговаривая, Айдын внимательно всматривается в собеседника. В нем нет ни позерства, ни желания показаться лучше, чем он есть на самом деле. За долгие годы север

отшелушивает, смывает с человека все наносное, ненужное.

Здесь зимой даже самая обычная работа запросто превращается в подвиг. При минус 50 даже птицы не летают, но водовозка Айдына в сопровождении идущего с ней в спарке «ЗИЛа» (в морозы машины на северах по одной не ходят) вовремя доставляла воду на промыслы.

За смену снаружи на цистерне наледь в палец толщиной нарастает, и в самой бочке — на два. Без варежек к железу даже не прикасайся, вмиг примерзнешь!

Работа работой, а обед по расписанию. Пока водовозка сливается, мы в столовой промысла, где в самом разгаре обед. Наваристый борщ с пампушками, огромная мясная котлета, от таких, честно говоря, ненавязчивый отечественный общепит давно и успешно нас отучил. Аппетиту, с которым мы опустошаем тарелки, любой повар порадует, как лучшей оценке своего труда.

Пока мы работаем ложками, у кухонных в разгаре «дискотека»: диски отработанных едоками тарелок обретают девственную хрустящую чистоту и снова поступают в оборот. На подходе новая партия обедающих.

Здесь, в столовой, проходит невидимая линия тыла, который обеспечивает добычу нефти. Голодный работник — плохой работник.

— Если я не привезу воду, промысел встанет, — совершенно уверен в значимости своего вклада в процесс добычи «черного золота» Бейбутов.

Как каждый восточный муж, он знает, как приготовить настоящий плов, джюшбара по-азербайджански, долма... Знает, что без чистой воды не то что джюшбара, даже настоящим чаем гостя не угостишь...

Как это?! Человек, свято соблюдающий законы гостеприимства, этого себе даже представить не может.

Восток — дело тонкое. Уроженец древнего Дербента Нуратдин Рамазанов — удивительное сочетание взрывного восточного темперамента с северным спокойствием. Он может работать в любых условиях и не жалует на обстоятельства. Судьба привела его в Когалым в 1991 году. Сначала работал завхозом в школе, но в один прекрасный момент решил, что как каждый настоящий мужчина на севере должен работать на «свежем воздухе». И последние 15 лет он водитель.

У Нуратдина особенный взгляд, оценивающий собеседника за доли секунды. Он умеет поддержать разговор: говорит обстоятельно и тактично, взвешивая каждое слово, при этом не спешит с выводами. Ему бы костюм от Кардена, белоснежную рубашку, дорогой галстук и Рамазанов — вылитый дипломат. На седельном тягаче «КамАЗа» он исколесил Западную Сибирь вдоль и поперек. В последние годы возит трубы на Повховское, Вать-Еганское, Тевлинское месторождения.

— Моя профессия — творческая и полна сюрпризов, — шутит Нуратдин. — Никогда не знаешь, на какое из трех месторождений поедешь. Профессия водителя на севере — это больше чем просто работа. Это образ жизни.

Как и многие из его коллег, Рамазанов — типичный обладатель философического склада ума.

— Конечно, мы не Аристотели и не Канты, но дальняя дорога располагает к размышлениям, не будешь же сам с собой разговаривать?! О чем только не передумает в пути: как обустроить свою жизнь на ближайшие годы, о родных, друзьях, доме, и о том, что на следующий год нужно бы перебраться



ся на «большую землю»... О том, что хорошо бы на родину (к солнцу и теплому морю), Рамазан думает уже не один год.

— Но приезжаю в Дербент, и на пляж совершенно не тянет. Жарко. Другим говорю, если вы не бывали на морозе в минус пятьдесят, если не застревали в дороге, которую перемел северный ветер, какое вообще вы имеете представление о жизни?! Настоящий мужчина должен поработать на севере, — уверен Рамазанов.

Здесь не бывает не важной работы, нет второстепенных заказчиков. Здесь все нацелено на общий результат. Здесь все — покорители.





ЗАО «Транс-Строй»

основано в 1973 году. Основной подрядчик одного из крупнейших нефтегазодобывающих предприятий Республики Коми и Ненецкого автономного округа ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» при выполнении работ по капитальному строительству внутрипромысловых автодорог, кустовых площадок и подъездов к ним.

Адрес:

169710,
Республика Коми,
г. Усинск,
ул. Транспортная, 9
Тел.: 8 (82144) 2-95-90
Факс: 8 (82144) 2-90-64
E-mail: ts@sntrans.ru



Основные услуги:

- Дорожное строительство. Обслуживание дорог:
 - строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог, искусственных сооружений общего пользования;
 - строительство производственных объектов дорожного хозяйства;
 - строительство и обустройство кустовых площадок и подъездов к ним;
 - строительство и содержание магистральных автозимников;
 - содержание автомобильных дорог общего пользования и внутрипромысловых дорог;
 - производство асфальтобетонной смеси;
 - устройство покрытия асфальтобетонной смесью.
- Услуги транспорта:
 - грузовые автоперевозки;
 - оказание услуг дорожной техникой и механизмами.
- Услуги строительной лаборатории:
 - все виды испытаний по качеству грунтов, песка, щебня, строительных материалов и конструкций.





Нефть — всему голова

В Усинске нефть — всему голова. И вполне закономерно, что промплощадка, где сосредоточены производственные объекты практически всех действующих здесь нефтяных предприятий, называется Головные сооружения. От них до затерявшейся в тайге и среди болот нефтяной столицы Европейского Севера России два десятка километров.

Начало декабря. Утром по сводке минус 37 и обжигающий ветер. Есть вероятность, что работы по отсыпке площадки под буровую, которые производственный участок №5 ЗАО «Транс-Строй» ведет в районе Головных сооружений, из-за мороза могут быть приостановлены.

У Вадима Галиулина удивительная для Усинска должность — заместитель директора по северным проектам. Куда еще севернее, если до Полярного круга отсюда всего 60 км?! Дальше лишь Ненецкий автономный округ. Крайний Север — это и есть зона ответственности Галиулина.

Внимательный, цепкий, быстрый взгляд интеллектуала и заметное даже в «тиши кабинета» внутреннее кипение, привычка (жажда?) деятельности в каждом жесте. Говорит лаконично. Оконченный Московский авто-

дорожный (МАДИ) дает представление об образовательном цензе «Транс-Строя». На севере с 2003 года и, как водится в «Спецнефтетрансе», поднимался с мастеров. «Зам по северу» — с 2012-го.

На вопрос, что значит «по северу», отвечает наглядно: порывисто встает, подходит к большим картам на стене и обозначает ареал деятельности:

— Техническое руководство и контроль над выполнением работ на территориях, расположенных севернее границ Республики Коми: Ненецкий автономный округ и Архангельская область в целом. Там мы строим и содержим дороги и магистральные зимники, ведем отсыпку кустовых площадок и подъездов к ним. Но мы сегодня туда не поедem, зимника еще нет. Посмотрим на нашу работу поближе.

К полудню солнце выползло из-за горизонта, температура повысилась до минус 35, и мы выдвигаемся в сторону Головных. С нами едет начальник ПУ-5 Сергей Яцковский, чьи люди ведут объект. Тему для разговора подсказывает сама дорога. Даже слой снега не скрывает: долгие годы ей удавалось избегать ремонта. Причина и одновременно следствие — движение по дороге почти исключительно


ТПП «ЛУКОЙЛ-УСИНСКНЕФТЕГАЗ».

Занимается разработкой северной группы месторождений на территории Республики Коми и Ненецкого автономного округа: Усинское, Возейское, Харьягинское, Верхневозейское, Восточно-Мастерьяльское, Леккерское, Южно-Шапкинское, Пашшорское, Южно-Юрьянское, Суборское, Осьвьянское, Пыжьельское, Верхнегрубешорское, Восточно-Харьягинское, Восточно-Ламбейшорское, Ошское, Баяндыское. Последнее считается уникальным.

промысловое. Запланированная в советские годы трасса так и не была достроена, она обрывается в поселке вахтовиков на Харьягинском месторождении. Была бы там деревня, местные жители, она была бы под финансированием.

— А летом здесь вообще не проехать — вот такие ямы и колдобины, — разводит руки Яцковский, — под плитами пазухи вымыло до метра. И она вся такая...

Летом смены по этой дороге довозят только до поста ГИБДД. Там люди из автобусов пересаживаются на вахтовки повышенной проходимости. По этой же причине тяжелую технику летом на север завезти на трале невозможно.

— 2014 год — это прорыв просто. Первый сезон у нас появилась статья доходов — капитальный ремонт, — поясняет Вадим Кираматуллин, — этого не было с советских времен.

Прорыва в Усинске, отрезанном от «большой земли» рекой и бездорожьем, ждут давно. На материк выбраться можно лишь железкой, воздухом или водой. По суше же — только зимой.

Неудивительно, что, когда минувшим летом местные СМИ растиражировали новость из «Коммерсанта» «правительству поручено изыскать 8,4 миллиарда рублей на достройку трассы Нарьян-Мар — Усинск», среди заголовков были и такие: «Свершилось!».

Однако радоваться еще рано. Во-первых, еще не один год уйдет на достройку. Во-вторых, этих миллиардов для настоящего прорыва явно маловато. Ведь дорогу надо тянуть не только на север, но и на юг, до Сыктывкара. А на достройку существующих разрывов, протяженностью 179 километров, потребуются уже 23 миллиарда.

За этой арифметикой мы добрались до Головных...

Вдоль дороги выстроился весь спектр усинской нефтедобычи, переработки и сервиса: хитросплетения труб Усинского ГПЗ, НПС «Уса». Вот база коллег-транспортников из ООО «УТТУ», а вот и НК «Северное сияние». Резервуарный парк «РН-Северная нефть». На УПН «Уса» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» легкая нефть перед отправкой в общую трубу отделяется от тяжелой.

Нефти хорошо, ей не нужна дорога для того, чтобы добраться до «большой земли» — «Северные магистральные нефтепроводы» сделают свое дело. А для Усинска единственный сухопутный путь — это магистральные автозимники.

— В этом сезоне, — рассказывает Вадим Кираматуллин, — ЗАО «Транс-Строй» поручено содержание почти 880 километров зимников в Ненецком АО (491 километр) и в республике Коми (389 километров). Это на 40% больше, чем в прошлом году.

Качество услуг порождает доверие, а доверие — обязывает. На строительство сезонных дорог техника и люди предприятия выдвинулись еще в ноябре. Всего сформировано девять дорожно-ремонтных пунктов, оснащенных почти 130 единицами техники.

— Вот сегодня наш коллега, заместитель директора Евгений Хазипов, обеспечивающий строительство зимников, вылетает в Нарьян-Мар через Москву, — рассказывает Вадим Галиулин. — Хотя здесь напрямую через месяц будет всего 200 километров. Но сегодня другого пути нет.

На «курорте»

Пока в декабре одни вели проминку основания и уполаживание профиля будущих зимников, ПУ №5 заканчивало отсыпку площадки под буровую возле Головных.

На открытой всем ветрам огромной площадке бульдозер и каток работают в паре. Первый разравнивает завезенные кубы грунта, второй утрамбовывает их тяжелым кулачковым вальцом. Издалека, в клубах дыма и лучах тусклого северного солнца, тяжелые машины представляются почти игрушечными. Мы подходим ближе, Яцковский пытается развернуть схему отсыпки, но ветер буквально рвет ее из рук.



Куртка, подбитая хваленными «космическими опилками» (тинсулейт), быстро капитулирует перед холодным ветром. Утеплитель, который разрабатывался для астронавтов, в Усинске дает дуба. На седьмой минуте сдался и диктофон. Ветер с Арктики перебивает дыхание, слова целыми фразами замерзают на лету и падают в каменеющий грунт, не долетая до собеседников.

— Работа у нас простая, как не знаю что... Земли насыпать, выровнять..., — в двух словах скромничает начальник «пятого». — Вот это наша работа. Вот на этой площадке уже, скажем, процентов 60 отсыпано из 74 тысяч кубов. Через две недели сюда должны уже прийти буровики. Успеем, — уверенно добавляет Яцковский.

В карьере Селаель от ветра укрываемся за гуртом песка. Сразу повеселело. Экскаваторщик шестого разряда Сергей Кохан в «Транс-Строе» работает полтора года, до этого строил газопроводы в Надыме, Салехарде. Перебрался в Коми, потому что поезд сюда идет как раз через его родную станцию в Краснодарском крае. Два месяца здесь на северах пашет сменами по 11 часов, месяц — дома.

— Отсюда грунт возит 15 грузовиков, — рассказывает Сергей Арсеньевич, — я успеваю один их обслуживать. В сутки со сменщиком выдаем три тысячи кубов. Когда надо, можем три семьсот. Главное, чтобы погода давала, техника не ломалась...

Его новенький JCB сегодня тарахтит в дежурном режиме. Грузить нельзя — из-за мороза может полететь гидравлика, глушить — тоже.

— Здесь, на «юге», Сергей Петрович со своими орлами в отпуске, — шутит Галиулин. — А на севере сначала промерзший на метр песок нужно разрыхлить, дорогу построить. И только потом можно грунт завозить на отсыпку.

«Курорт» для Яцковского и его людей скоро закончится. Как только будет сдан зимник, ПУ-5 снимется и отправится навстречу дыханию Северного Ледовитого океана. В Ненецком округе их ждут объемы по отсыпке и работы по содержанию зимников. И они про это знают.

И спасатели тоже

И вот снова Усинск, те же самые места, те же самые люди, только пять месяцев спустя. Никакого «дня сурка» — сегодня отсыпка приоткрылась нам с другой стороны.

Теперь я знаю, что такое «долго». Это когда машина семь часов еле-еле ползет внутри огромного бело-серого шара. Горизонта нет: туманное небо беспрепятственно переходит в заснеженную землю. Границ нет: изо всех окон машины виден только чистый белый лист. На нем ничего не написано. Из растительности — дорожные знаки и вешки. Это такие тоненькие металлические трубки или деревянные бруски, на которых поблескивает светоотражающая лента. Пространство лишено перспективы, не удаляясь и не приближаясь. Пространство не поддается. Мы не едем и уж точно никуда не приедем в этом коконе.

Теперь знаю, что такое чувство юмора у ГИБДД. Это когда

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП «ЛУКОЙЛ-СЕВЕРНЕФТЕГАЗ»

работает на территории Ненецкого автономного округа. Разрабатывает пять месторождений в Большеземельской тундре: Тэдинское, Инзырейское, Восточно-Сарутаюское, им. Ю. Россихина, Хыльчуйское.

Вместе с заместителем директора ЗАО «Транс-Строй» по северным проектам Вадимом Галиулиным (слева) и начальником производственного участка №5 Сергеем Яцковским мы побывали на отсыпке кустовой площадки.





НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



НШУ «ЯРЕГАНЕФТЬ»

Нефтяное управление разрабатывает одно из старейших месторождений Тимано-Печоры – Ярегское. Его эксплуатация началась еще в 1939 году. Нефть Яреги залегает на глубине 165–200 м, обладает очень высокой вязкостью.

на такой трассе стоит ограничение скорости 40 километров. Из-за вешек никто с радаром не выглядит. Это логично. Скорость в 40 километров превысить невозможно. Даже в 30. Даже, наверное, в 20. Во всяком случае – не сегодня. В общем, знак поставили, но он никого не кормит. Только веселит новичков вроде меня.

Перепаханная тяжелыми машинами дорога кажется непроходимой для «крузак». Пересели на мелкого беса под названием «Трэкол». Это маленькая с жесткими креслами кабина УАЗа на огромных шинах сверхнизкого давления.

Под колесами – зимник. «Трэкол» грохочет и разнонаправленно взбалтывает свое содержимое похлеще взбесившегося блендера, обеспечивая пассажирам стабильную нестабильность положения. Опытные умело гарцуют. Новички вроде меня пытаются зафиксировать себя в пространстве, упираясь руками во все, что под руку попадется: в потолок, в спинку впереди стоящего кресла, в оконное стекло, в коллегу по цеху, иногда в пол.

Между тем чистый серо-белый лист за окном убаюкивает своим постоянством и отсутствием видимого продвижения вперед. Дремлем, несмотря на морскую качку, и кажется, никуда не едем.

На стройку приехали неожиданно. Из машины выпрыгнули не в безмолвную тундру, а в скрежещуще-грохочущее месиво звуков. Десятка два серьезных машин с яркими желтыми и оранжевыми кабинами, промаркированными логотипом «Транс-Строя», вгрызаются в монохромный пейзаж на расплазавшейся по белоснежному ковру желто-грязной кляксе почти правильной формы.

Их действия неторопливы и согласованы. Самосвалы, бульдозеры, экскаваторы, укладчики, краны движутся, как в замедленном кино. Но этот круговорот не останавливается ни на секунду. Только вахтовка в стороне замерла – ждет своего выхода.

В сущности, это редут – квадратное в плане сооружение из грунта, песка и гравия. Его задача – подготовить площадку для буровой, предотвратить при разбуривании попадания в почву опасных веществ. Отсыпка завершается. Она не может не завершиться в срок, потому что иначе зимник упадет и техника останется посередине тундры среди вскрытых болот. Торопятся все, поэтому работы одновременно ведутся на разных этапах и на разных этажах сооружения. Вот «КамАЗы» подвозят и сваливают под нож бульдозеров последние несколько сотен кубов грунта. По верхней кромке готового песчаного бастиона неспешно курсирует BOMAG. Каток уплотняет грунт, слой за слоем прессуя кварц, выдавливая из него пустоты и влагу.

Чуть ближе гусеничные экскаваторы JCB и HITACHI монотонно уже «прочесывают» его своими ковшом – ведут вертикальную планировку. Длинная оранжевая рука с татуировкой «Клинцы» опускает на готовую насыпь связки из небольших квадратных бетонных плиток, похожих на серую каменную шоколадку. Несколько пар рук на земле принимают подаваемые автокраном «шоколадки» одну за другой и укладывают их, но не на голую землю, а на закрепленный поверх насыпи специальный материал. Это геомембрана – основной элемент противофильтрационного экрана, герметичный, долговечный, устойчивый к агрессивным средам. Еще одно

качество этой пленки — постоянство. Она не изменяет свои свойства в условиях низких температур.

Глядя на все это, даже не приходит в голову сомневаться, что площадка будет сдана в срок, люди и техника вернутся на базу в Усинск...

И снова кабинет заместителя по северным проектам. На столе Галиулина — опять карты, на них вычерчены разноцветные линии трасс. Это — федеральная, это — зимник, это — наши дороги, это — не наши, это мы строим, это мы обслуживаем, а здесь будем строить.

— Посчастливилось в уходящем сезоне осуществлять техническое руководство работ по обустройству автозимника до Нарьян-Мара, — в этом «посчастливилось» как раз и слышна эта постоянная созидательная нацеленность на работу, миссия.

Речь о 60-километровом участке сезонной автодороги, который связывает столицу Ненецкого АО с «большой землей». По нему производится завоз продовольствия и товаров народного потребления для жителей автономии, топлива, строительных материалов, медикаментов.

Автозимники — такой же важный для дорожников фронт работы, что и отсыпка, не меньшее испытание на прочность. По временным дорогам до месторождений, расположенных у берегов северных морей, населенных пунктов, оторванных от «большой земли», за несколько месяцев необходимо доставить годовой запас жизненно необходимых грузов, обеспечить безопасную перевозку тысяч людей.

Говорим о северной специфике.

— Вокруг вечная и сезонная мерзлота. Грунты на месторождениях песка промерзают. Поэтому в строительных работах прихо-



дится использовать сверхмощную технику: бульдозеры-рыхлители, более мощные экскаваторы, гидромолоты.

Про удаленность от баз (источников снабжения ГСМ, запасными частями, бытовыми и иными принадлежностями, продовольствием), как об одной из основных составляющих местных логистических задач, мне уже говорили многие. Это не Когалым, где до самого отдаленного участка всего каких-то 120 километров.

— До Восточного Сарутаю, например, все 400, а это еще не самая дальняя точка нашего присутствия, — и Вадим Кираматуллович, не глядя, обозначает на карте карандашом, как указкой, направление Усинск — Сарутаю. — Большие пробеги, сами видите. Все производство — отдаленное. Капитальное строительство кустов, буровых площадок. Ну и, как говорит Сергей Борисович, мы очень климатозависимое предприятие.

Холодный Северный полюс — с одной стороны, теплый Гольфстрим — с другой: получаем неустойчивость погодных условий, постоянную смену направления и силы ветров, затяжные снегопады, метели и бураны.

Слушаешь Галиулина и понимаешь, что он так же уверенно сможет вести и прогноз погоды по центральному телевидению.

На прощание прошу рассказать какую-нибудь реальную историю про север. И Вадим Кираматуллович в своей лаконичной манере, без эффектации, даже как-то скупой рассказ мне о случае, который произошел здесь этой зимой:

— Частые затяжные метели, бураны при аномально высоких температурах потребовали в этом году сверх внимания к зимникам. Вместе с гаишниками приходилось не раз их перекрывать для восстановления, чтобы не разбили совсем — ограничивали движение автотранспорта. И вот, когда зимник был закрыт из-за очередного бурана, семья с двумя малолетними детьми выехала на легковушке в Нарьян-Мар. На дороге видимость ноль, переметы, но ехать надо — одному из детей требовалась срочная операция. Одним словом, встали они. И если бы не бригада наших дорожных строителей, ясно, что ничем хорошим это путешествие для них закончиться не могло. Наши рабочие отогрели их и доставили вездеходом в Нарьян-Мар. Все прошло благополучно, медпомощь была оказана вовремя.

А ситуация на тот момент была действительно критической: подразделение МЧС на трех вездеходах, чтобы забрать ребенка на операцию, добралось до поселка, где жила семья, только через двое суток.

Волка прыжок

— Я дорожник. Учился в Ташкенте, в дорожно-строительном институте, — про Север и северную специфику разговариваем с директором «Транс-Строя» Сергеем Борисовичем Воробьевым.

В кабинете тепло и чай с конфетами, а за окном — зима, которая здесь называется «апрель». У меня еще свежи в па-







Сергей Воробьев, директор
ЗАО «Транс-Строй».

мяти первые впечатления от Усинска. Ночь, маленькая площадь перед аэропортом, под ногами — снег и лед. Стоим на жутком ветру, кто-то с маленькими детьми. Долго ждем, когда выгрузят багаж, каждая минута — как час. Очень холодно...

Я слушаю рассказ человека, который в это холодное и неприветливое пространство хотя бы в воспоминаниях «привез» солнце из Ташкента:

— Я на северах с октября 86-го. Нягань, поселок Талинка, строительство дороги на село Каменное, от которого свое название

получило одно из крупных нефтяных месторождений Югры. В «ЛУКОЙЛ» пришел в 1996 году в трест «Когалымнефтегазстрой».

Биография, как и полагается профи, ступенчатая: сначала прораб, потом начальник участка, ведущий инженер, главный инженер когалымского «Дорстройсервиса». С 2012-го — директор «Транс-Строя» в Усинске.

Говорим о взаимоотношениях с основным заказчиком — ООО «ЛУКОЙЛ-Коми»:

— До прошлого года нефтяники по соглашению передавали нам объемы на бестендерной основе. Это было удобно, но мы понимали, что так бесконечно продолжаться не может, — признается Сергей Воробьев.

Нельзя сказать, что до этого его предприятие существовало в тепличных условиях. Дорожников и автотранспортников от материнской пуповины нефтяной компании в Усинском регионе начали отрезать уже давно, с начала века. В созданные тогда «Транс-Строй» и «Усинское ТТУ» нефтяники передали выведенную из состава НГДУ автомобильную и дорожно-строительную технику.

И вот, после того как срок соглашения истек, нефтяники объявили трехлетний тендер по строительству дорог и кустовых площадок.

Особенность усинского рынка: в регионе, где добычу ведет сразу несколько крупных нефтяных компаний, — высокая конкуренция среди подрядчиков. Поэтому на легкую победу рассчитывать не приходилось.

Упорная борьба завершилась со счетом 3:2 в пользу «Транс-Строя» — дорожники взяли три лота из пяти, сохранив за собой около 60% объемов работ, но какой ценой! Соперники торговались отчаянно, сбивая цену, в итоге стоимость сбросили на четверть от первоначальной.

Вышло почти по Жванецкому: «Вчера



были большие по пять, а сегодня маленькие, но по три». Только вот отсыпать кустовые площадки — это вам не раки и не театр у микрофона: на одном экспромте тут далеко не уедешь. «Транс-Строю» нужен был план действий в новых реалиях.

— Тендер, даже не результаты, а сам факт его проведения, — убежден Сергей Борисович, — это звоночек, который дал понять, что, если мы хотим и дальше работать на этом рынке, нужно менять сложившуюся систему работы и стереотипы мышления.

Режим наибольшего благоприятствования завершился. Теперь мы в равных условиях с нашими конкурентами и должны быть готовы к жесткой борьбе, чтобы брать заказчика не только качеством, но и ценой.

Сергей Борисович разговаривает короткими предложениями. В подходе чувствуется армейская строгость и четкость человека, привыкшего отвечать не только за себя, но и за весь большой коллектив, большая часть которого — вахтовики.

— После того как в мае зимники закроем, из 660 работников остается человек 250. Летом тут тишина. Все замрет до следующего сезона. Скоро закроется переправа. Пойдет ледостав — автомобильного сообщения не будет, пока не пройдет лед, не поднимется вода. Тогда начнут ходить баржи. Это — отрезанность месяца на полтора. Если в Западной Сибири человек в любой момент захотел — сорвался домой на своей машине, тут с этим сложнее. Тут надо с баржами, со льдом состыковываться.

— Вахтовикам нужно уехать вовремя, а то переправа закроется, а люди останутся. Работы на лето у них не будет. Им надо успеть выскочить отсюда, — продолжает Сергей Борисович. — Этот регион, его трудно с ходу понять, тут надо проработать года три, чтобы вникнуть в эти тонкости.

В Югре везде дороги, кустовые площадки снабжены круглогодичным сообщением. Здесь этого нет. Здесь все шевеление, весь ажиотаж зимой начинается. Видели, сколько сейчас транспорта идет с грузами?

Киваю головой: видела.

Зацепила фраза «выскочить отсюда»:

— Без чего здесь не прожить, Сергей Борисович?

— Северный характер нужен. Не все приживаются. Терпение нужно. Здесь регион оторван, мы как на острове живем. И еще смелость. Эти путешествия по зимникам... бывает ведь так, человек едет куда-нибудь на Хылчую, из расчета, что он в нормальных условиях должен туда приехать и на следующий день вернуться. А может попасть в ситуацию, когда дорога закрыта по метеоусловиям. Старожилы не помнят такой капризной зимы — то оттепели, то метели. На зимниках по четверо суток люди сидели — ожидали, когда расчистят, откроют.

Теперь я уже понимаю, что значит «на зимниках люди сидели». Это значит: в машинах на заметенной дороге посреди тундры и термометр зашкаливает.

— Расчистят зимник, откроют, они прой-

дут, — продолжает Воробьев. — День-два — опять буран, опять закрытие. Весь февраль такой. В марте оттепели начались. Когда оттепели, зимник тоже закрывают. Сейчас-то в апреле уже не закрывают: тут осталось две недели, беречь нечего. Несмотря на это зимний завоз прошел успешно. Все планы выполнили. Дальше — только вертолеты.

— У вас нет разочарования в профессии, ведь все эти обстоятельства: Север, зимники, тундра, бураны, остров, в конце концов, — все это пришло в жизнь выпускника Ташкентского автодора именно через профессию?

— Нет. Это моя профессия и она мне нравится.

На стене, сбоку от рабочего стола директора, висит картина: волк прыгает через красные флажки. Вот он — характер северный.



Олег Кирадиев, главный экономист ЗАО «Транс-Строй».

Заманил интересной работой

Главный экономист «Транс-Строя» Олег Кирадиев начинал в Когалыме. Тамашняя «дочка» «Спецнефеттранс» — ООО «Дорстройсервис» — это его производственные университеты.

Отец работал там водителем, поэтому, будучи студентом Тюменского нефтегаза, Олег проходил на предприятии практику. Там же написал и диплом по математическим методам в экономике. Туда же был принят после вуза и туда же вернулся после армии — экономистом в плановый отдел.

И так, наверное, до сих пор сидел бы на тот же самом месте, если бы в начале 2012 года директор «Транс-Строя» не предложил Кирадиеву по ротации внутри компании работу в Усинске.

— Каким таким пряником Сергей Борисович заманил вас?

— Он сказал: «Олег, приезжай, работы много. Будем работать по 12-14 часов в сутки, но зато ты будешь расти профессионально». Этим и заманил.

Приехал попробовать. Пока обустроился, узнал производство, год прошел, продлил еще на год, семью перевез. А в мае 2014 года написал заявление о переводе в «Транс-Строй» на постоянку.

ДЛЯ СПРАВКИ

Тимано-Печорская нефтегазоносная провинция (ТПП) расположена на территории двух субъектов РФ — Республики Коми и Ненецкого автономного округа (НАО). Общие начальные ресурсы углеводородного сырья составляют в провинции 2,4 млрд тонн условного топлива, из которых 60% приходится на нефть. Извлекаемые запасы углеводородного сырья распределены по обоим субъектам неравномерно — примерно треть приходится на Коми, две трети — на Ненецкий округ. Уровень освоенности обеих частей провинции — диаметрально противоположный. Если первые геолого-разведочные нефтяные экспедиции пришли в Автономную область Коми еще в 1929 году, то в НАО они появились не раньше 1960-х годов. В середине 1980-х в Коми АССР был достигнут нефтяной пик — в год выкачивалось 19-20 млн тонн сырья, при этом в НАО добыча практически не велась.



ДЛЯ СПРАВКИ

На территории
Тимано-Печорской
нефтегазоносной
провинции

180 месторождений
нефти и газа.

Было важно то, что я знал, к какому директору иду, и понимал, в каком направлении нам предстоит работать. Мне было к кому идти с вопросами. И он понимал, что я не буду замалчивать проблемы.

А проблемы были. Первое: бюджетирование велось, но как-то спустя рукава. С объектов какие-то сметы были, но они были далеки от реальности. Было сложно найти контакт с производственниками. Сейчас точки соприкосновения уже находим. Производственники в этом направлении — подготовка и планирование объектов — двигаются активными шагами.

Наиболее значимые достижения? За три года нам удалось увеличить объемы работ в 2,5 раза, значительно повысить культуру производства.

Достижения в личном плане? Работаем. Вторая дочка уже в Усинске родилась, на подходе третья. С жильем вопрос решили.

У меня в Когалыме чудесный учитель была — Елена Николаевна Скиба, начальник нашего отдела. Она говорила: приди ко мне с двумя решениями вопроса, не приходи с одним, а если у тебя нет решения, не приходи совсем. И я всегда стремился найти как минимум два решения.

И в Усинске люди приходят ко мне с двумя-тремя решениями. А мне нужно выбрать. Кажется, что проще?! Но в этом есть груз ответственности. Понимаешь, что от тебя зависит благосостояние сотен человек и стараешься просчитать наперед возможные последствия решений. Это сложно. Мы все растем.

Забывтое старое

Осенью 2013-го в «Транс-Строе» с треском провалилось внедрение бригадного

подряда. Дорожники, увидев расчетки за месяц, недоумевали: за что пахали?! На эти 500 рэ прибавки только пару раз в столовую и сходить... До бунта на корабле дело не дошло, но нововведение тогда свернули.

Сколько сил, бумаги, нервов было потрачено на расчеты, разработку документов. На встречах убеждали работников: «мужики, будем возить быстрее, получите больше», сформировали пилотное звено и... такой пшик. Сколько надежд не сбылось тогда.

— Было ясно, что где-то мы недоработали, — вспоминает Олег Кирадиев, главный экономист предприятия. — Не сразу, но поняли где. Дело оказалось в самосвалах. Когда внедряли подряд, наши машины были переоборудованы под водовозки для заливки зимников. А сторонним самосвальщикам, от которых бригада зависела напрямую, проект был по барабану.

Вернуться к идее бригадного подряда дорожников вежливо, но настойчиво попросила жизнь, точнее, тендер нефтяников в феврале 2014 года. В результате торгов цены за отсыпку упали, а когда нет доходов, о повышении зарплаты говорить не приходится. В «Транс-Строе» решили убить двух зайцев сразу: дать людям возможность заработать через увеличение производительности труда и выработки.

Учитывая прежний опыт, первым делом приобрели два десятка новых двенадцатикубовых «КамАЗов». Пересмотрели положение, разработали проект бригадного договора, провели собрание на дорожном участке №1. Здесь же определили состав бригады: 32 каткиста и экскаваторщика и 35 водителей. Условно говоря, материально заинтересовали все этапы работ: погрузку грунта в карьере, его перевозку и приемку на объекте.



Собрание также выбрало бригадира, звеньевых, совет бригады, который должен утверждать коэффициент трудового участия. Бригадир и звеньевые — это самые авторитетные люди в бригаде. Без их подписи протокол КТУ принят быть не может.

Когда был определен объект работ, экономисты рассчитали нормы. В основу была положена производительность работы самосвального парка. Норма рейсов была высчитана с учетом категории и состояния автодорог и сезона работ. Умножив количество рейсов на самосвалы и кубатуру, получили нормативный срок строительства объекта.

— Таким образом, — поясняет Олег Александрович, — приработок для самосвалов рассчитывается исходя из количества рейсов за смену. За каждый нормативный рейс водитель самосвала получает, условно говоря, 300 рублей, а за каждую езду сверху начисляется уже по 320 рублей.

Выработку остальным членам бригады закрывали уже по советскому принципу — через кубы. Например: должны были отсыпать куст за 20 дней, а справились за 15. Кубатура за эти пять дней идет в приработок бригаде.

— Но эта схема заработала не сразу, — вспоминает Кирадиев. — Приехали с главным инженером на участок, объясняем, что мы хотим заплатить вам больше, если вы будете работать интенсивнее, результативнее.

Через три дня с участка доложили: водители довели количество рейсов до нормы — до пяти, и больше ходок ни одна машина не делает.

Пришлось Кирадиеву, который к тому времени уже сжился с идеей бригадного подряда, ехать снова.

— Разговариваем, вернее говорим мы, а бригада молчит, — продолжает главный экономист. — И тут с задних рядов самый сме-

лый подает голос: «Мужики, да мы помним, как было год назад!».

Пришлось на пальцах объяснять, что пять рейсов — это расчетная нормативная цифра, но при такой дороге можно делать и шесть, и семь, а это уже плюс 25% к зарплате. Вижу, закивали головами, соглашаются.

Через три дня доложили: водители делают и по шесть, и по семь рейсов. И это была первая победа!

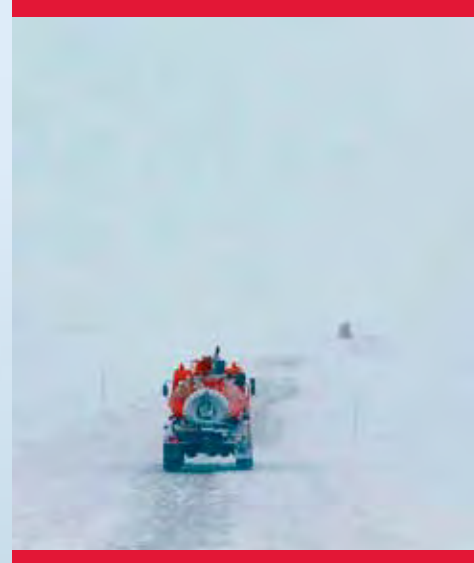
На следующий день после выдачи расчетных листов за первый месяц начальник ПЭО Сергей Макаров лично поехал в бригаду объяснять начисление зарплаты. Самый популярный вопрос был: почему у меня столько, а у него столько, хотя количество рейсов одинаковое? Он отпал сам собой, когда через программу 1С, увидели, что один за два дня сделал по пять рейсов, а у другого вчера за полдня три рейса, а сегодня — восемь. А дополнительные рейсы стоят дороже. Когда увидели, что каждая смена учтена, нам поверили еще больше.

Первые результаты дали повод для осторожного оптимизма: выработка выросла на 15%, сроки строительства сократились.

— Прирост по зарплате в среднем составил 24%, у кого-то 20, а у кого-то и 70%, — говорит начальник планово-экономического.

— По экскаваторам рост производительности составил 30-40%. По каткам — 90%.

— Благодаря бригадному подряду мы становимся более конкурентоспособными, — признается Кирадиев, — хорошо бы понять: применим ли бригадный подряд на автозимниках? Со строительством все понятно: чем быстрее сдашь зимник, тем лучше. А как увеличить производительность при его содержании? Эта работа во многом зависит от погодных условий, а начальник небесной канцелярии, увы, за штатом бригады.





ЛАНГЕПАСКОЕ УТТ



ООО «Лангепасское УТТ».

Основано в 1980 году.

С октября 2009 года входит в состав ЗАО «Спецнефтетранс».

На предприятии работает 648 человек.

Адрес:

628672, Тюменская область,

ХМАО-Югра, г. Лангепас,

ул. Первостроителей, 31.

Тел. (34669) 3-03-80, факс: (34669) 3-04-15

Email: lutt@sntrans.ru

Основные услуги:

- Грузовые и пассажирские перевозки.
- Услуги спецтехники и технологического транспорта, оборудованного под специфические потребности заказчиков.
- Оказание услуг дорожно-строительной техникой.
- Оказание услуг грузоподъемными механизмами.





Николай Лазарев и
Александр Соколик

Мой друг уехал в Лангепас

«**П**ожар в тайге — это страшно. Верховой огонь быстро бежит... Сосенки сначала трещат, потом раз — вспыхивают, сразу сверху донизу. Искры разлетаются, поджигают следующее дерево. Дым, гарь, жарко — кошмар! В тот день мы начали работы с утра и копали почти сутки, до следующего рассвета. С нами болотоход-вездеход, без него сюда не попадешь. Сначала казалось, огонь далеко, а чуть времени прошло, смотрим, он уже рядом совсем. Все устали, дым глаза разъедает, а тут под вездеходом стало дымиться! Тут я у нашего лесничего спрашиваю: а мы угарным газом не отравимся? Он только рукой махнул, вроде как ничего страшного...»

Благо работы близились к концу, как рассказывает мне водитель Сафар Хлебников, и влажные топи, привычное место обитания вездехода-болотохода, были уже недалеко. Сутки страшного напряжения, когда надо было успеть отсечь пожар, были на исходе. Они справились.

Тайга горит почти каждое лето, несмотря на окружившие Лангепас болота. «Болота», как зовут их тут, с ударением на последний

слог. Этот пожар случился четыре года назад. Огонь тогда подошел к городу вплотную, создав угрозу высоковольтной ЛЭП и дачам. Горел полигон ТБО, тайга вокруг месторождений. Когда огонь подбирается к трубопроводам, они расширяются, выгибаются, как змеи, их выталкивает наружу из некрепкой здесь почвы. А что будет, если огонь доберется до нефти или газа... Лучше не думать. Слава Богу, до этого не доходило.

— Так у вас же вода кругом? — подначиваю я. Помню, как в иллюминаторе самолета смотрела на землю снизу, всю поблескивающую зеркальцами воды в раздольных разливах Оби. Бесчисленные протоки, рукава, озера и болотца просвечивают сквозь негустой лесной покров. Только ниточки дорог, тянущихся к квадратикам кустовых площадок, светлеют венами поверх этого необычного ландшафта.

— Я и сам в первый раз, когда из самолета увидел, подумал, как тут люди живут? — оживает Сафар Ахметович. — Но на самом деле озерца эти вокруг площадок не такие глубокие, их можно вброд перейти.

Речь у Хлебникова неторопливая, рассудительная, и сам он, невысокий, крепко

ДЛЯ СПРАВКИ



Лангепас — город (дата образования — 15 августа 1985 года) в Ханты-Мансийском автономном округе. Население — 42 956 чел. (2015). Название города в переводе с хантыйского языка означает «Беличье угодье».

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП

«Лангепаснефтегаз».

В промышленной эксплуатации находится 10 нефтяных месторождений: Урьевское, Локозовское, Чумпасское, Покамасовское, Поточное, Лас-Еганское, Южно-Покачевское, Нивагальское, Северо-Поточное, Курраганское. На этапе пробной эксплуатации два месторождения – Малоключевое, Северо-Покамасовское; на стадии разведки – Западно-Покамасовское месторождение. С 2004 года ТПП является оператором Локозовского ГПЗ.

2,1 млрд

кубометров попутного нефтяного газа в год принимает в переработку Локозовский ГПЗ.



Владимир Некрашевич, директор ООО «Лангепасское УТТ».

сшитый, ничем не выдает принадлежности к привычке работать в экстремальных условиях. Пятнадцать лет он работает на «Витязе ДТ-30» — диковинной помеси тягача и экскаватора на гусеничном ходу, без которого не обойтись в здешних непроходимых «болотах».

Во всем городе «Витязи» есть только у УТТ. Они прокладывают путь по снегу, грязи, болоту, возят дефектоскопистов вдоль трубопроводов, чтоб проверить состояние труб, их вызывают на ликвидацию аварий, порывы трубопроводов, на вызволение застрявших машин и механизмов. А при аварии работа какая? Не с девяти до шести, а безостановочно сутки, двое, до победного. Неудивительно, что в день нашего приезда на базе УТТ не было ни одного из «Витязей».

Не пожар — так наводнение. Этим летом в июне из-за сильнейшего паводка поднялась вода в Оби и в близлежащих протоках Каюковская и Лангепас. Уровень воды вы-

рос почти на полтора метра, затопив сотни дач в пригороде. В огородах впору было ловить рыбу. Еще немного — и вода в городе. И снова потребовался техника УТТ для обваловки и укрепления дамб.

Как раз в том, в чем другие увидели бы героизм, местные жители ничего выдающегося не видят. С их точки зрения, это просто нормально: любить место, где живешь, работу, которую делаешь, поддерживать друг друга, быть сообща, вместе, и в беде и в радости. Дух энтузиастов-первопроходцев будто навечно остался в здешних местах, тем более что основной костяк коллектива УТТ сложился еще с советских времен. Приезжали молодыми на год, на два, подзаработать, из любопытства или за романтикой, а осели на всю жизнь. Как пел Высоцкий: «Мой друг уехал в Магадан. Снимите шляпу, снимите шляпу! Уехал сам, уехал сам — не по этапу...».

Мерить в лангепасах

Первое, что удивляет в разговорах с жителями Лангепаса — это их упрямый, даже махровый какой-то, патриотизм. У кого не спросишь про город — сразу говорят: Лучший город в Западной Сибири... Большого всего спортсооружений... Самый чистый... Самый благоустроенный... Вы что не видите?!

Дороги, механизмы и шумные люди пришли в этот регион всего тридцать лет назад. Город Лангепас — молодой, светлый, устремленный ввысь — выглядит здесь настоящей победой человека над природой. Строить на болоте куда труднее, чем возводить на песке. Весь Лангепас стоит на песчано-бревенчатом острове, а дома поставлены еще и на внушительный свайный фундамент.

Несколько лет назад один из членов Общественной палаты РФ, побывавший тут, в восхищении от увиденного выразился,





что «благоустроенность российских городов надо мерить в лангепасах». В самом деле, небольшой город с 45-тысячным населением оборудован на славу: 50 отлично оборудованных спортивных площадок, бассейн, крытый теннисный корт, школа искусств, молодежный центр и много чего другого. И на территории УТТ безукоризненная чистота и аккуратность. Причем дворников тут не держат, порядок наводят на досуге, в свободное от основной работы время, сами сотрудники УТТ. Правду говорит Владимир Некрашевич, директор «Лангепасского УТТ», что люди тут совсем другие.

— Это точно, нас тут всех «болото засосало», — усмехается в усы Владимир Адамович. — Приезжаем на «большую землю» и думаем, что мы из другого мира, потому что плохо понимаем тех людей, которые живут там. Я думаю, глядя на них: мне бы ваши проблемы. Люди считают, что в этой жизни им все обязаны. А я считаю, что обязаны мы только родителям и своим детям, которых надо поднять. А дальше — закатывай рукава и делай что-то, если хочешь чего-то в этой жизни добиться.

По его строгой сдержанной внешности вижу: человек порядка, как и здешние жители. Сначала, правда, прохладно встретил, как будто проверял, что мы за люди такие. Но постепенно его интонации становились все теплее.

— Почему на севере люди другие? Потому что начинали здесь все с нуля. Мне 22 года было, когда сюда приехал, и мы все друг у друга были на глазах. Город строился, создавались предприятия, а параллельно у нас вырабатывался характер. Кто-то сдавался,

кто-то нет, и среди самых стойких выбирали лидеров. Мы, молодые, брали пример с тех, кто сегодня работает на предприятиях.

Своих людей — а их в управлении работает более шестисот — директор «Лангепасского УТТ» знает хорошо, постоянно общается с ними, каждый месяц проводит собрания, где обсуждает с коллективом все вопросы и новости, объезжает базы, выходит к выпуску машин в рейсы.

— Бизнес бизнесом, но приходится выбирать, что на первом месте: бизнес или люди, — убежден Некрашевич. — Если решить, что вначале бизнес, можно потерять людей, которые сегодня здесь есть, и неизвестно, что будет завтра. Молодежь, даже которая здесь родилась, на жизнь по-другому смотрит, чем ветераны севера. Это «отцы» работали — не смотрели на часы, отдавали себя этой работе, чтобы чего-то достичь. Вот поэтому и стал город таким, как вы видите. Поэтому и можно «мерить в лангепасах»! Но молодежь — тоже наша ценность. У нас много молодых и среди линейщиков колонны, и в производственных отделах. Их родители начинали, а они выучились и продолжают их дело.

Из прошлого в будущее

Со времени вхождения предприятия в ЗАО «Спецнефтетранс» — а это произошло в октябре 2009-го — в «Лангепасском УТТ» многое изменилось. Средний возраст автомобилей уменьшился с 12,9 до 7 лет. И в 2015 году, несмотря на удорожание, планируется приобрести по лизингу 31 единицу на сумму 106 миллионов рублей. В том числе экскаватор «Ивеко-УДС», две

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ

ООО «Лангепасско-Покачевское нефтепромышленное оборудование — Сервис».

Виды деятельности:

- Капитальный ремонт и сервисное обслуживание нефтепромышленного оборудования на объектах заказчика,
- Сервисные услуги в сфере нефтедобычи и смежных отраслях,
- Изготовление нестандартного оборудования, запасных частей, инструмента, продукции кузнечного и литейного производства, резинотехнических изделий и изделий из пластмасс.



универсальные паровые установки на базе «КамАЗа» для депарафинизации скважин, четыре единицы с агрегатами АНРВ для ремонта и обслуживания станков-качалок и для наземного ремонта водоводов. Парк автобусов, которые доставляют нефтяников на месторождения, пополнился в 2015-м двумя новыми малогабаритными автобусами «Bravis», тремя автобусами большого класса «НефАЗ». В наличии и специальный автомобиль АДПМ12/150 на шасси «КамАЗ»-43114 для выполнения работ по тепловой обработке скважин горячей нефтью.

Водители теперь не стоят в очереди на новую машину, как бывало раньше. И гаражные боксы теперь теплые, и сама техника более адаптирована к работе в таких экстремальных районах.

— Раньше надеялся только на себя, — вспоминает водитель Александр Степенко.

Он здесь с 1983 года, есть с чем сравнить. — Машины, которые приходили с «большой земли», были не приспособлены для наших условий. Поэтому технику готовили заранее. Переделывали топливную и тормозную системы, шланги ставили, трубки выкидывали металлические, иначе на той технике зиму не переживешь. Были опытные ребята, подсказывали. Теплых боксов не было. Ремонтировались на улице. Машины мы их не глушили. Только соляру заливали. Осенью завел, весной заглушил...

Сегодня работники видят реальный результат тех стратегий, что вырабатывались в головном офисе большой компании «Спецнефтетранс». И нефтяники совсем по-другому сейчас работают: везде автоматика, электроника, удаленный контроль. Вместо прежних устало-печальных вахтовиков — операторы в чистеньких ярких формах, которые следят за показаниями в светлых, теплых помещениях. Более мощная техника и новые технологии позволяют осваивать все более дальние и труднодоступные участки.

Недавно «Лангепаснефтегаз», основной заказчик УТТ (три четверти объема работ приходится на него), начал освоение Северо-Покамасовского участка. Про это месторождения говорят: «максимально перспективное, но минимально доступное». Нефтяной пласт залегает глубоко, скважины надо бурить почти на четыре километра вглубь. Грандиозное строительство запланировано вплоть до 2018 года. Всего пробурят около сорока добывающих скважин, все они будут трехствольными.

У транспортников в Лангепасе — свои производственные радости. Новая техника не только мощнее, экономичнее в эксплуатации, но и надежнее, что немаловажно в



условиях севера. С такой не страшно брать заказы. Когда открываются зимники, туда, на север, за полторы тысячи километров отправляются самые опытные водители «Лангепасского УТТ». Там условия еще суровее: до -60 градусов. Мастерских нет, так что техника не должна подвести.

— Мы транспортники, идем за своей «рукой дающего», — объясняет Владимир Некрашевич. — Смотрим, куда она направляется, и стараемся не упустить. Если не будем реагировать на клиента, придет конкурент, и мы потеряем одну часть заказов, другую... Это рынок. Выживать надо, находить общий язык с партнерами.

Вторым основным заказчиком услуг «Лангепасского УТТ» является ООО «ЛП НПО Сервис», обслуживающее нефтепромысловое оборудование. Он занимает 11% от производственной программы предприятия. Оставшийся объем работ приходится на ООО «КРС Евразия», ООО «ЭПУ Сервис», ООО «Технострой», ООО «Чумпаснефтедобыча», ООО «Ланкор» и другие.

Ежедневно на линию выходит около 350 единиц транспорта: автобусы и «КамАЗы», автокраны и вездеходы, ППУ и УДС. Кстати, именно для агрегатов ППУ недавно была приобретена своя собственная система водоподготовки и очистки воды для котлов. Это позволило отказаться от услуг на стороне. В результате сократилось время на заправку водой, сэкономили и на холостом пробеге до пункта заправки.

«Ты куда меня привез?»

Когда механизатор Николай Лазарев улыбается, на щеках появляются ямочки, а вокруг карих глаз разбегаются морщинки. У него сегодня выходной, и парадный костюм,

который он одел на встречу с нами, его немного стесняет. Не то что в своей машине, где ему, машинисту агрегатов по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования, знакома каждая мелочь. А десятки кустовых площадок, где он работает, ему как дом родной. Там он в своей стихии.

Николай Николаевич приехал сюда в 1981-м. Тогда на месте будущего города стояло два общежития, а строители забивали сваи для первого микрорайона. Автобаза тогда называлась УТТ НГДУ «Урьевнефть».

— Всегда мечтал управлять техникой, — рассказывает Лазарев. — Друг детства позвал с собой на север. Я и собрал вещички. Приехали в Нижневартовск. Зима, темно, зашли в общежитие, а там на полу в коридоре лед, и дети на коньках катаются. Ты куда меня привез, говорю? Потом в комнату вошли — там тепло, «козлы» кочегарят. Обогрелись, и нормально. Утром устроился в УТТ. Так и остался.

Трудно было, но, как он говорит, жили весело. «На работу с песней и возвращались с песней». Как в старом добром кино.

— Что самое ценное у нас тут, спрашиваете? Дружба, взаимовыручка. Бензин закончился — тебе помогут. У нас, если человек просто стоит на дороге, уже останавливаются, окликают: вдруг помощь нужна.

На своей установке Лазарев многих стажировал, обучал, но не все выдерживали: темп высокий, рабочий день ненормированный. Агрегат НГПО — он как «скорая помощь» при поломках: выезжаешь и не знаешь, когда вернешься домой. Можешь сутки-двое.

— Бывает, что и опасно, но кому сейчас легко? — снова улыбается Николай Лазарев. — На Ямале, бывало, так переметет доро-





Александр Соколик,
водитель ООО «Лангепасское УТТ»

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ

ООО «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис» – ведущее российское предприятие по изготовлению, ремонту и промышленному обслуживанию нефтепугружного оборудования.

18820 скважин в обслуживании – более 20% общероссийского фонда скважин.

гу, что даже вездеходы не проходят. Самый большой мороз, в который пришлось работать, был 57 градусов. Ощущение, что идешь быстро, а на самом деле действия замедляются, дыхание перехватывает.

– А как у вас отношения с местными? Ханты, я знаю, до сих пор живут особняком, сохраняют свои обычаи.

– Нормальные... У них привилегий много. Народ они неразговорчивый, но дружелюбный, – Николай Николаевич оживает, вспомнив случай из юности. – Плыдем как-то по Лангепасу, это протока Оби. В начале 80-х лодки моторные почти у всех были. Видим ханта на долбленке – такая лодка самодельная. Цепляйся, кричим, мы тебя дотянем, у нас «Вихрь-30», нос по ветру. Нет, говорит, ребяташки, я спешу. Мы уехали вперед, смотрим – опять он. «Ты или не ты?» – «Я». – «Давай дотянем». – «Я спешу». И в третий раз он попадает. И смеется. Мы же не знали, что протока петляет, а он знает, где узкое место. Перетянет лодку и опять гребет. Мы зигзаги делаем, а он срезает.

От тюрьмы и от сумы

Александр Соколик, водитель автокрана, вообще приехал сюда напрямую из Крыма.

– Первый раз здесь оказался в сентябре... Природа красивая, что и говорить, в Крыму такого нет. Под вечер солнце садится, смотришь – вдали лес темный, а спереди осины красные. Закаты яркие, розовые...

Седая аккуратная борода, худые жилистые руки заканчиваются натруженными рабочими кистями с выступающими венами. В коллективе его зовут «Михалыч» и знают, что Михалыч на кране может все.

– Вы не смотрите, что я худой, сила есть еще, – подмигивает Соколик.

На кране он с 1977 года, в Лангепасе – с 1985-го. Сюда приехал уже зрелым человеком, после службы во флоте и работы в Симферополе. И через пару месяцев привез сюда жену с годовалым сыном, как раз в 50-градусный мороз. Жили поначалу в балках. Отапливали «козлами» – самодельными обогревателями с асбоцементной трубой, на которую наматывалась спираль. Бывало, и горели.

– Я сам за 30 лет два раза горел, когда жили в «деревяшках», – говорит он. – Горит ровно 20 минут. На работе был, жена спящих детей со второго этажа кинула, вахтовики поймали. А сама выскочила в ночнушке и шубе. По знакомым жили, переживались. От сумы и от тюрьмы не зарекайся. Сегодня со мной случится, завтра может с тобой. Поэтому тут помогают.

На автокране он ездит в командировки на Ямал, на стройки, обычно вместе с двумя-тремя грузовыми машинами. Возят трубы, химреагенты для раствора, когда надо остановить скважину для ремонта, цемент, станки, подъемники, другое оборудование. За смену надо бывает заехать на 2-3 площадки и разгрузиться там. Встречал медведя, вернее медвежонка, раз чуть не сбил лося. Ехал на подфарниках, а тут шестое чувство подсказало фары включить, так что сохатый не пострадал.

– Техника не стоит на месте, каждый год новее, – одобительно говорит Александр Михайлович. – Раньше слова «антифриз» не знали. Утром залил воду в машину, отработал и воду слил. Сейчас в системе тосол, антифриз, стоят предпусковые подогреватели.

Утром пришел, запустил, пока я путевку получаю. Масло нагрелось, двигатель нагрелся. В машине стоит фен, наверху у крановщика в кабине тоже отопители. Когда мороз, пар идет и стекла замерзают. Отопители запускаешь, и в кабине тепло. Даже жарко, и дверь открываешь!

Путь на север

Вспомнить первопроходцам из УТТ есть что. Александр Степенко, водитель УАЗа, рассказал такую быль из первых лет освоения:

— Зима снежная была. Один бульдозерист завис на месторождении. Звонит ему начальник. Куда, кричит, ты пропал, через два часа должен быть на другом месторождении. А это 25 километров, на гусеничном ходу целый день ехать. Так тот прицепил к «ТАТРе» толстый лист железа и на бульдозере своем заехал на него. Начальник через полчаса видит, чуть глаза на лоб не вылезли: со скоростью 70 километров в час едет трактор, из трубы дым валит! А железа ему не видно было из-за сугробов. Там смеху было на месяц!

На освоение нефтяных и газовых богатств Западной Сибири, строительство новых городов сюда стекались люди из всех уголков Союза. Николай Лазарев — из Тольятти, Александр Степенко — из Белоруссии, директор УТТ Владимир Некрашевич — из Чернобыля, водитель автобуса Виталий

Плотников и машинист НГПО Александр Сабуров — из Тюменской области, Марат Гофиатуллин — из Татарстана, Сафар Хлебников — из Башкирии.

Каждый из водителей и машинистов «Лангепасского УТТ» когда-то прошел строгий северный отбор: сюда не брали без пятилетнего водительского стажа, внимательно изучали характер и способность справляться с трудностями. Север отталкивает слабых. Лангепас собрал сюда из разных уголков большой страны тех, в чьем характере есть металл, кто не испугается трудностей. Лангепас — место притяжения сильных людей.

— Когда мы приехали на север, то были уверены: лет через пять запасы нефти иссякнут и работы начнут сворачиваться, — размышляет Владимир Некрашевич. — Но сегодня наука не стоит на месте, все развивается, разведываются новые запасы. Я считаю, что город и через 50 лет будет жить благодаря новым технологиям. Будут добывать и нефть, и другие полезные ископаемые, которые найдут. Не только рядом с городом — на Обской губе, Ямале, Темлине. Ведь когда-то Тюмень считали крайним севером, а сегодня для нас это чуть ли не юг. Когда-то и люди, работающие на Темлине, будут говорить, что Лангепас по сравнению с ними — это юг. Думаю, что наши жители будут ездить туда на работу вахтовым методом. Человек идет все дальше на север.





Адрес:

617830, Пермский край,
г. Чернушка, ул. Ленина, 42а.
Тел.: (34261) 4-42-95.
Факс: (34261) 4-26-32.
E-mail: chutt@sntrans.ru

ООО «Автодормашсервис».

Создано 1 января 2010 года на базе
ООО «Чернушинское УТТ»
и ООО «Дорос».

Предприятие высокой культуры, с
современными производственными
корпусами, укомплектованными
всем необходимым технологическим
оборудованием, что позволяет
использовать новейшие технологии
ремонта и обслуживания автомобилей.
Численность 249 человек.

Основные услуги:

- ТО и ТР автотракторной техники и
грузоподъемных механизмов.
- Диагностирование, ТО и ремонт подвижного
состава с выездом на место нахождения
автотракторной техники.
- Сервисное обслуживание, гарантийный ремонт
автомобилей «КамАЗ».
- Содержание и ремонт зданий и сооружений,
производственно-технических объектов.
- Обеспечение запчастями, аренда помещений.





Иван Плюснин, шлифовщик 5-го разряда, РМУ

Слесарю слесарево!

Шесть лет — это не так уж много и для человека. А в истории предприятия — вообще мгновение. «Автодормашсервис» — предприятие молодое. Когда ему были переданы ремонтные мощности «Чернушинского УТТ» и «Дороса», как говорится, кесарю оставили кесарево, а слесарю — слесарево...

Это «слесарево» во все времена считалось делом второстепенным и непрестижным. Одно дело рулить грузовиком и сверху поглядывать на букашки-малолитражки и совсем другое — лежать под этим грузовиком: масло на тебя капает, железки тяжелые... Сплошная черновая работа, никакого почета и уважения!

Но именно от «слесарева» дела зависит, выполнят ли транспортники и дорожники план выхода техники на линию. Помните, у Михалкова: «Кто трусы ребятам шьет? Ну конечно, не пилот...».

Было бы наивно полагать, что в ЗАО «Спецнефтетранс» решили вывести ремонтные мастерские из двух чернушинских дочерних обществ и создать на их базе отдельное предприятие исключительно для того, чтобы поднять престиж профессии автослесаря. Хотя и это имелось в виду тоже. Но все же во главе угла стояло дело.

— Вызов в Москву, где должен был рассматриваться вопрос по базе производственного обслуживания «Чернушинского УТТ», был неожиданным, — вспоминает директор «Автодормашсервиса» Владимир Борисович Касаткин. — Я тогда в «Доросе» работал замом, организацией ремонта транспорта до

этого никогда не занимался. На совещании, когда спросили мое мнение, высказался, что для снижения издержек нужно оптимизировать не отдельно взятую БПО, а все ремонтное производство УТТ.

Инициатива, как известно, наказуема. После обеденного перерыва участникам совещания объявили: вопрос будет рассмотрен гораздо шире — оптимизация ремонтных мощностей УТТ и «Дороса». Руководителем рабочей группы был назначен Касаткин.

Цель проекта — повысить эффективность основного бизнеса УТТ и «Дороса», ликвидировать дублирующие бизнес-процессы и производственно-имущественные комплексы, централизовав их по функциональному признаку, — поставлена, а вот пути ее достижения на тот период были туманны. Ничего подобного в ЗАО «Спецнефтетранс» еще не делали.

— Мы с Александром Николаевичем Хлебниковым, возглавлявшим тогда УТТ, головы-то поломали. И в рабочие дни до позднего вечера, и в выходные... Я свою точку зрения высказывал, он свою. Спорили, договаривались и только после этого выносили идеи на рабочую группу.

9 ноября 2009 года «Проект централизации ремонтных служб и сервисных мощностей группы компаний ЗАО «Спецнефтетранс» юга Пермского края» был утвержден. А с 1 января 2010 года ООО «Автодормашсервис» уже приступило к работе.

Главный посыл — разделить бизнес-процессы. Чтобы те, кто раньше только тратил и не знал цену деньгам, тоже начали считать и зарабатывать.

ДЛЯ СПРАВКИ



1925 год

— год основания Чернушинского района. На территории района разведано три нефтяных и пятнадцать нефтегазовых месторождений, наиболее крупным из которых является Павловское. Численность населения составляет **52,7** тыс. человек.

**Консолидация
ремонтных мощностей
обществ ЗАО
«Спецнефтетранс» на
юге Пермского края**

**Программа «10 шагов
построения структур
обществ, участвующих
в проекте»**

- 1 шаг** Сгруппировать функции обществ по бизнес-процессам
- 2 шаг** Распределить и закрепить производственно-имущественный комплекс по бизнес-процессам
- 3 шаг** Сгруппировать персонал по бизнес-процессам
- 4 шаг** Определить принципы взаимодействия между подразделениями, сформированными по бизнес-процессам
- 5 шаг** Определить способы оценки качества услуг (работ), оказываемых подразделениями друг другу
- 6 шаг** Оценить объемные показатели деятельности подразделений по услугам (работам) на себя и на сторону
- 7 шаг** Проанализировать сметы затрат до и после преобразований
- 8 шаг** Разработать предложения по оптимизации производственно-имущественного комплекса в рамках главной цели
- 9 шаг** Согласовать и утвердить скоординированные производственные планы и бюджеты доходов и расходов
- 10 шаг** Сформировать сводный план реструктуризации и установления ключевых показателей эффективности для обществ



Владимир Касаткин,
директор ООО «Автодормашсервис».

Сегодня ясно — это было единственно правильное решение. Транспортники и дорожники смогли повысить эффективности использования парка, значительно обновить технику. А «Автодормашсервис» получил возможность измерить «слесарево дело» рублем, чего раньше никогда не было.

Всегда сложно быть первым — «списать» не у кого. Как все начиналось, отлично помнит Владимир Борисович Касаткин, директор «Автодормашсервиса».

— Мы понимали, что учиться будут на нас, но нам самим-то неоткуда было взять чужой опыт. Помог опыт Хлебникова, транспортника до мозга костей, и десять принципов реорганизации, десять шагов развития ремонтных обществ, которые разработали в головном офисе компании.

Чтобы броситься грудью на амбразуру, необязательно иметь героическую внешность. Владимир Борисович — невысокого роста, худощав, с добродушной улыбкой, прячущейся в усах. Для многих работников коллектива, средний возраст которого 35 лет, он в отцы годится или даже в дедушки. Его сила — в энергии, ясности ума, способности организовать людей, расставить всех по своим местам. Голова у Касаткина, что дом советов, признают все. Он — человек, стремительно переходящий от идеи к слову, а от слова к делу. Опытный руководитель. Вырос до начальника Чернушинского НГДУ. Для нефтяных городов и районов — это если не генерал, то настоящий полковник, царь и бог. Нет, совсем не случайно в «Спецнефтетрансе» строить новое предприятие поручили Касаткину.

— Третьего января в ремонтной зоне БПО наблюдаю «картину маслом», — вспоминает Владимир Борисович. — Стоят три слесаря 4 и 5 разрядов, обсуждают: какую-то железку извлечь не могут второй день. Там нюансы, говорят, машинист нужен, он знает. Это стало для меня откровением. Как так? Десятки лет отработали и не могут?

Тут я и понял, что слесарь был вспомогательным звеном, а ремонтом занимался машинист. И вдруг они остались одни с этой привычкой «быть вторыми». Надо было в корне менять это отношение. Собрал всех:

«Кто не научится — тот уйдет. Даю два месяца и буду снимать разряды». Вот так мы весь 2010 год создавали профессию. И получилось. Сейчас у водителя есть «личный» слесарь. Он ему доверяет. Машину отдает и уходит.

Это сейчас, а когда все начиналось...

«Я с кузнецом приду...»

Примерно так отвечала наивная Фимка в «Формуле любви» на предложение Фарады-Маргадона прибить на сеновал для «большой и светлой любви».

В «Автодормашсервисе» ремонтные зоны «Дороса» и УТТ «пришли» каждая со своим кузнецом. В буквальном смысле. А еще с медником, вулканизаторщиком, аккумуляторщиком... Одним словом, узких специалистов в новом предприятии получился аж двойной комплект.

— А зачем нам два кузнеца, если их и прежде-то загрузить работой полностью не могли?! — говорит Владимир Борисович.

Самый простой вариант — уволить по сокращению. Но самый простой путь не всегда самый эффективный. Ведь в штате нового предприятия «дублеров» оказалось недостаточно. Одних токарей 18, а сварщиков — 15 человек. А это уже тянет на массовое сокращение.

В «Автодормашсервисе» пошли другим путем: совместили ряд неэффективных производственных участков и профессий и централизовали звенья по процессам. Это дало возможность ряду работников, с учетом их загрузки, обслуживать сразу несколько участков. С одной стороны, это увеличило производительность, а с другой — дало людям возможность свою зарплату за-ра-бо-тать.

В этом-то и оказался весь цимус! Прежде ремзону в составе «Дороса» или УТТ «кормило» основное производство. А вот в новом обществе такого «отца-благодетеля» уже не было, надо было зарабатывать самим. И оклады работников, не привязанные к объему оказанных услуг, превратились в балласт. Поэтому привычная «повременка» здесь уже не работала.

Необходимо было, причем очень быстро, выработать новую систему оплаты труда, которая бы мотивировала работать быстрее, лучше и качественнее.

— Поэтапно мы стали увеличивать сдельную часть, — говорит Владимир Касаткин. — Сначала подняли ее на 25% по сравнению с повременной оплатой труда. Часть работников проявила интерес, поскольку люди увидели, что их зарплата подросла тысячи на двести. В течение 2010 года мы систему оплаты таким образом изменили еще дважды.

И сегодня, когда повременка платится на уровне 1 разряда, появился серьезный разрыв между зарплатами. Рабочие завязаны на выработку. И премия платится, если выработка составит от 50% до 105%.

Сегодня каждый ремонтник в «Автодормашсервисе» — кузнец своей зарплаты.

— Не всем новая система пришлась тогда по душе, — подчеркивает Владимир Борисович, — часть работников ушла почти сразу.



Сергей Вшивков, слесарь по ремонту автомобилей 4 разряда участка ТО и ТР.

Квалификация низкая, а требования высокие. Теперь у батареи смену не отсидишь. Кстати, много и классных ремонтников уволилось тогда.

Другие ушли не потому, что зарплата маленькая, а потому, что ее теперь надо именно зарабатывать, а не отбывать часы.

Например, приходит как-то к директору токарь:

— Сделайте мне зарплату 10 тыщ и нормально, меня устроит.

— Устроит? Так ты на эти деньги сколько должен наточить?

— Так давайте я что-нибудь наточу, например, болтов.

— А мне что-нибудь не надо, мне надо то, что будет продано. Зачем мне твои болты, которые лежать будут мертвым грузом?

Поэтому когда «Автодормашсервис» покинула категория людей, которым зарплату надо гарантировать, пришла молодая поросль. Они, может, еще ничего толком не знали, не все умели, но готовы были учиться и зарабатывать.

— Для начала я им раздал тетрадки: записывайте все, что вы сделали, чтобы без ошибок было при учете заработка, — рассказывает Касаткин. — Сегодня они уже не записывают, но наряд-заказ читать научились. Просчитывают в уме: это я разберу за столько, на складе я уже был, там такая запчасть есть, поэтому соберу за столько-то..., запланируйте мне еще одну работу.

Для того чтобы такие ребята к нам шли, мы сразу договорились с двумя нашими ПТУ, где готовят слесарей, сварщиков, электриков, — принимаем на практику неограниченное количество учащихся.

Слушаешь Касаткина и понимаешь, что немалая доля истины в поговорке: «Порой человека легче научить, чем переучивать заново».

По его словам выходит, что иногда проще взять вчерашнего пэтэушника, чем «пе-

рековывать» слесаря 4-5 разряда, который за долгие годы привык ходить в подсобниках у шофера.

— Сегодня за водителя уже не спрячешься, — говорит директор. — И к этому значительная часть ремонтников, надо признать, оказалась не готова. Поэтому прямо на предприятии мы организовывали обучение слесарей, которое проводили машинисты, водители, преподаватели учебных заведений. Также развивалось наставничество и обучение смежным профессиям.

— Сейчас наши люди уже считают свои нормо-часы, они уже сами ищут работу. На собраниях звучат совсем другие вопросы. Если в 2010 году спрашивали: «что с зарплатой, где инструмент», то сейчас: «начальник, где работа?!»

Кстати, сегодня токарей у Владимира Касаткина всего трое, а сварщиков — шестеро, но они загружены работой. И свои «заработанные платы» они зарабатывают, — как несколько раз в разговоре подчеркнул директор.

Если о деньгах, то за эти годы средняя зарплата по основному производству в «Автодормашсервисе» выросла более чем вдвое. А производительность?

— Мы сразу обосновали учредителям, что поднять производительность без нормального ремонтного инструмента не получится, — говорит директор. — Да они и сами хорошо знали, какое наследство нам досталось, поэтому без разговоров сразу приобрели нам пневмоинструмента на 100 тысяч.

Хорошо, но мало, подумал Касаткин. И устроил психологический этюд для своих коллег из «Чернушинского УТТ» и «Дороса».

— Когда инструмент поступил, мы устроили для учредителей показательное выступление. Загнали в ремзону два «КамАЗа». С одного колеса снимали как обычно — ключом с трубой. С другого — новым пневмогайковертом. В первом случае ушло полтора часа, во втором — 15 минут.



Федор Тутынин,
слесарь участка
по ремонту агрегатов.

Учредителям комментарии не понадобились: «Берите еще пару комплектов. Давайте счета на оплату, мы оплатим и вам в аренду передадим».

Так и началось наше техническое перевооружение. После гайковертов закупили сварочное, шиномонтажное, диагностическое оборудование. Много чего было. Как следствие, производительность труда на одного работника выросла второе.

— «Автодормашсервис» родился не на пустом месте, — вспоминает еще один участник проекта Александр Николаевич Хлебников, возглавлявший тогда «Чернушинское УТТ». — К этому времени нами в УТТ был наработан определенный опыт.

Самый первый серьезный инвестпроект по ремонтным мощностям в компании (тогда еще «ЛУКОЙЛ-Транс» — авт.) был реализован в 2000-2001 годах именно на базе УТТ. К тому времени я уже прошел на предприятии путь от автослесаря до главного инженера, и, скажу честно, ничего подобного на моей памяти не было. Это был новый взгляд не только на оснащение и оборудование производственных помещений. Это было совершенно другое представление о роли ремонтника. Человек, который прежде был где-то на периферии производственного процесса, должен был стать главной движущей силой ремонтного производства.

Затем, в 2004 году, мы создали филиал — базу производственного обслуживания в Усинске. С одной стороны, пришли по поручению компании, чтобы организовать качественный ремонт. С другой стороны, ведь не от хорошей жизни нас понесло за две тысячи километров от родной Чернушки. Нахлынула очередная волна экономического кризиса: объемы упали. И чтобы сохранить производство и людей, мы начали поиск новых рынков. Так и произошел наш «бросок на Север». Там мы помогали «Доросу» содержать зимник и создали БПО.

Идея филиала в Усинске — создать квалифицированную ремонтную службу, которая бы обслуживала УТТУ и «Транс-Строй», а также работала бы на внешний рынок. Задача была выполнена. Люди приезжали вахтой из Кудея — костяк был. Мы привлекли около 45 заказчиков, открыли магазин запчастей. Но встал вопрос: чем загружать ремонтные базы усинских «дочек»? Ответа на тот период не было, в итоге, когда уходили с «северов», БПО мы передали в «Транс-Строй».

Я сравнил рентабельность «Чернушинского УТТ». До реализации проекта она была 7-8%, а стала — 15-17%. У «Дороса» показатели растут, «Автодормашсервис» работает с прибылью. Думаю, этим все сказано.

Мне приятно, что наш, чернушинский, опыт по развитию ремонтных мощностей оказался востребован и в Усинске, и в Западной Сибири. Все не зря.

На чернушинском опыте росли остальные авторемонтные общества компании. Для этого Хлебников в 2010-м был командирован компанией в Когалым, где сегодня работают ООО «Ремспецтранс-1» и ООО «Ремдормаш».

А вот Касаткину приказ был «в другую сторону». В 2012 году Владимиру Борисовичу дорожка пролегла в Усинск. На созданном годом ранее ООО «Ремспецтранс-2» в пору было вводить антикризисное управление. К прибытию нового директора убытки составляли 70 миллионов рублей плюс еще 30 — просроченная кредиторская задолженность. Необходимо было спасти предприятие. Легко сказать, почти невозможно сделать.

При этом обязанности директора «Автодормашсервиса» с Касаткина никто не снимал. И целый год Владимир Борисович руководил сразу двумя обществами, расположенными за тысячи километров друг от друга.

На практике получалось, что Касаткин руководил «Автодормашсервисом» по селектору из Усинска и когда приезжал в Чернуш-

ку в отпуск — отпуска у северян длинные. Такая схема сработала, поскольку к тому времени команда уже была сформирована, работа поставлена.

— На хозяйстве в Чернушке остался главный инженер, — вспоминает Владимир Борисович, — Олег Владимирович Деткин справился с решением текущих задач.

Не подкачал и Касаткин — сегодня усинская «дочка» крепко стоит на ногах, а авторитет Владимира Борисовича в организации ремонтного производства в «Спецнефте-трансе» непререкаем.

Наш ответ бездорожью!

Сегодня, спустя шесть лет, «Автодормашсервис» широко и уверенно шагает по жизни.

Предприятие стало дилером «КамАЗа» — открыло первый на юге Пермского края сервисный центр крупнейшего отечественного производителя грузовиков.

— Что это значит? Теперь гарантийные «КамАЗы» «дочек» «Спецнефетранса» в Пермском крае обслуживаются у нас, — поясняет Владимир Борисович. — А значит, нет холостых прогонов до краевого центра (450 километров туда-обратно), деньги остаются в компании, да и норма-час у нас стоит на 20-30% ниже рынка. Не удивительно, что в Чернушку потянулись «гарантийники» из соседних районов. Открыли магазин автозапчастей, получили лицензию на установку и сервисное обслуживание тахографов.

Что еще?

Снегоболотоход, который сегодня по поручению Москвы собирают в Чернушке, — решительный ответ отечественного автомобилестроения бездорожью Крайнего Севера.

Видели бы вы, с какой гордостью и мальчишеским блеском в глазах этот немолодой уже вроде человек рассказывает о машине, которую сегодня в чернушинском ремонтном обществе доводят до ума. Он искренне верит, что благодаря его «левшам» мечта многих поколений нефтяников, дорожников и транспортников наконец-то сбудется.

Трехтонный в два звена «вездеход» с колесной формулой 8x8 на шинах сверхнизкого давления развивает скорость до полусотни на суше и четырех километров в час —

по воде. Такого «зверя» в Чернушке еще не видывали. Посмотреть на него народ в «Автодормашсервис» съезжается со всей округи.

— Этот вездеход — конкурент гусеничным тягачам, — объясняет главный инженер «Автодормашсервиса» Олег Деткин. — Мы не стали изобретать велосипед, взяли за основу имеющуюся модель и доводим ее под наши потребности. Нам нужна более высокая надежность, проходимость при меньшей себестоимости. Под это закупили новый двигатель, коробку передач, колеса. Все остальное изготовлено самостоятельно. Ходовая уже готова.

В июле 2014 года «Автодормашсервис» забирает у «Пермского транспортного предприятия», еще одной «дочки» «Спецнефетранса», действующей в Прикамье, ремонтные мощности. Это насколько надо быть уверенным в себе провинциалом, чтобы приехать и открыть в краевом центре свое подразделение?!

Конечно, уверенности добавлял богатый опыт и утвержденная Москвой «Стратегия развития технического сервиса ЗАО «Спецнефетранс». Не менее важно, что опыту Касаткина и Хлебникова, который лег в основу этого документа, доверяли не только в головном офисе, но и «на земле».

Игорь ПикULEV — слесарь по ремонту автомобилей 5 разряда. Наш разговор происходит прямо на рабочем месте. Он отвечает на вопросы, ни на минуту не прекращая сборку очередного агрегата.

Работал в «Автодормашсервисе» с первого дня, куда пришел переводом из «Дороса» вместе с отцом. Отработав три с половиной года, уволился в связи с переездом Пермь. Год отработал в сервисном центре известного производителя грузовиков. А через пару дней после открытия «Автодормашсервисом» подразделения в Перми принес сюда трудовую и привел товарища.

— Почему вернулся? Человек ищет, где лучше. Мне в «Автодормашсервисе» нравилось, устраивали принципы работы и поли-





Братья Иван и Николай Петкогло в «Автодормашсервисе» работают в паре

тика руководства. Самое главное — отношение к людям. Там, где я недавно работал, этого нет. Люди — средство для зарабатывания прибыли, не больше.

А здесь прислушиваются к рабочим. Директор — молодец, можешь высказать свое мнение, тебя услышат. Условия для работы стараются улучшать. Если не ленишься, работаешь, то и заработаешь.

Как на новом-старом месте? Привыкаю. В Чернушке поначалу тоже не все гладко было. Первые года полтора зарплаты не было. Работали-работали. Потому что все как бы вновь было. Потом наладилось. Ну, здесь-то получится быстрее, раз опыт такой есть. Я сюда работать пришел.

Какие еще нужны комментарии?

Интеллигентное отношение

В цехах «Автодормашсервиса» шумно, такая специфика: современное оборудование работает под аккомпанемент старой доброй кувалды, без нее никуда. Также и люди: молодые мастера работают вместе с мэтрами авторемонтного дела, подпитывая друг друга, обмениваясь опытом и энергией.

Иван и Николай Петкогло уже несколько лет работают на пару, под них даже оборудована специальная рабочая площадка: у мастеров такого уровня все должно быть под рукой. Петкогло занимаются ремонтом мостов, коробок, раздаток, редукторов. О них говорят, что им под силу самые нестандартные поломки.

— Я вспоминаю, как мы осваивали ремонт болгарской «Мадары» (мост для «КамАЗа» — от авт.), — говорит Иван. — Не было ни литературы, ни инструмента. Сидели, головы ломали, как его сделать? Шли, как говорится, путем проб и ошибок — и дошли, получилось. Уже потом, позже, открылись настоящие курсы по «мадарам». Мы, конечно, там были «звездами», иначе не скажешь.

На ремонт моста УАЗа у братьев уходит полдня, а вот на ведущий передний мост «Урала» целый день — он побольше и посложнее.

— На отремонтированные агрегаты мы

даем гарантию. На коробки и мосты УАЗа 3 месяца или 5 тысяч километров пробега, на большие агрегаты — 6 месяцев или 20 тысяч километров пробега. Но пока гарантия ни разу не пригодилась, механизмы все работают. Делай свое дело как надо, с душой, по-человечески, и никаких возвратов не будет. Нам еще никто не сказал, что мы сработали плохо.

Сегодня «Автодормашсервис» является единственным на юге Прикамья официальным сервисным центром ПАО «КамАЗ», поэтому Иван к высшему механическому образованию добавил и специальную подготовку по ремонту мостов, которую прошёл на автогиганте в Набережных Челнах.

Их коллега Вячеслав Краснов, слесарь по ремонту автомобилей четвертого разряда, хоть мастер и молодой, но к нему на прием водители стремятся попасть. Ему присуще особое чутье: он, словно доктор, прищурившись, вдумчиво смотрит на запчасть, размышляет, ставит диагноз и «лечит».

— Сами подумайте, — улыбается Краснов, в котором за версту чувствуется и сила духа, и уверенность виртуоза, — сколько запчастей в машине, вот столько и причин неполадок.

— Когда пришел на предприятие, у меня за плечами было среднее специальное образование, — рассказывает Вячеслав. — Я ждал это место, потому что очень хотел заниматься ремонтом автомобилей. Так удачно и вышло. Хотел, понимаете, работать руками, но только прикладывая голову.

Вячеслав Краснов работает так, что становится ясно: в «слесаревом» деле без этого никак.

— Посмотришь, вроде вот тут неполадка, а начинаешь разбираться, оказывается, причина совсем в другом, — рассуждает Краснов. — Есть много моментов, которые, понимаете, нужно учитывать. Заводы модернизируют свою продукцию, и слесари должны идти в ногу с производством. Всегда приходится что-то придумывать, изобретать, проявлять смекалку, а самое главное — не пасовать. Вот в этом проявляется характер. И обязательно нужно учиться.

Токаря Владимира Носова коллеги назы-

вают «наш Левша». Не проверялось, сможет ли Владимир Григорьевич блоху подковать, но про его терпение, мудрость и ювелирную точность в Чернушке ходят легенды.

Владимир Носов хорошо помнит день, когда пришел в УТТ НГДУ «Чернушка-нефть»: 27 сентября 1976 года.

Токарь — это рабочая интеллигенция. Хороший обладает аналитическим мышлением, профессиональным любопытством. Он просто обязан быть перфекционистом.

Владимир Григорьевич — человек умный, и это главное, что его характеризует. Умный, знающий, опытный. Давно уж у него пятый разряд. За эти годы он внес с десятков рационализаторских предложений.

— Раньше, в 80-е, туговато было с вкладышами на коленвал, — вспоминает Владимир Носов. — Вот вместе с рационализатором Лобаевым мы придумали, как изготовить их самостоятельно, путем центробежной заливки баббитом (антифрикционный сплав — от авт.).

Он мог бы пойти в ИТР. Но в том, чтобы делать любимое дело сорок лет подряд и быть счастливым, есть своя сакральная мудрость. А ум, мышление требуются в первую очередь рукам, которыми Владимир Григорьевич выточил сотни и сотни самых замысловатых деталей.

В работе его привлекает именно разнообразие, возможность применить новый ход:

— Каждый раз думаешь, а сумеешь сделать эту деталь или нет? Главное в нашей работе — выполнить ее на совесть.

За несколько лет истории «Автодормашсервиса» ремонтники, превратив вспомогательный процесс в бизнес, со вторых ролей вышли на авансцену производства. Сегодня они — главное действующее лицо предприятия, а значит, и отношение к ним и на предприятии, и у заказчиков теперь совершенно другое.

Вместо эпилога

— Сегодня уже можно открыть «военную тайну», — признался недавно Олег Васильевич Филиппов, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтьтранс» по экономике, один из тех, кто двигал проект «Автодормашсервиса» на самом «верху». — Разработка и внедрение проекта в Чернушке началась практически вслепую, с опорой лишь на большой производственный опыт ее «отцов», Хлебникова и Касаткина, и почти звериную интуицию, подсказывавшую, что есть только одно-единственное правильное решение.

Дело в том, что передаваемые учредителями в «Автодормашсервис» бизнес-процессы — ремонт автотранспортных средств, обслуживание зданий, сооружений, стояночных площадей и объектов инфраструктуры — как вспомогательные никто никогда не пытался оцифровать. Никто точно не знал, сколько вешать в граммах и сколько все это хозяйство стоит в рублях. Объемы ремонтной программы двух обществ можно было оценивать довольно приблизительно. Большую часть цифр, фигурировавших в отчетах, проверить было невозможно, что скрадывало неэффективные издержки и создавало питательную среду для любителей половить рыбку в мутной воде.

При отсутствии важнейших базовых показателей и нормативов формирование производственной программы нового предприятия напоминало решение задачи со всеми неизвестными. Сегодня можно уверенно говорить: несмотря ни на что, эту головоломку удалось решить.

Главный эффект, на мой взгляд экономиста, — прозрачность ремонтного процесса, которую принес «Проект централизации». Благодаря этому мы сегодня можем давать объективные суждения о стоимости ремонта в целом по компании.

ДЛЯ СПРАВКИ

Нефть на территории Пермского края была обнаружена в 1929 году. К настоящему времени известно

более 160

месторождений углеводородного сырья.



Вячеслав Краснов, слесарь по ремонту автомобилей участка ТО и ТР



ООО «Дорстройсервис»
основано в 1988 году.

Адрес:
628486,
Тюменская область,
Ханты-Мансийский
автономный
округ – Югра,
г. Когалым,
ул. Озерная, 5.
Тел.: (34667) 4-93-00.
Факс: (34667) 4-92-52.
E-mail: dss@sntrans.ru

Основные услуги:

■ Дорожное строительство. Обслуживание дорог:

- строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог;
- строительство и содержание магистральных автозимников;
- строительство, ремонт, содержание внутрипромысловых дорог, кустовых оснований и подъездов к ним;
- содержание автомобильных дорог;
- строительство производственных объектов дорожного хозяйства;
- рекультивация нефтезагрязненных земель и шламовых амбаров;
- производство асфальтобетонной смеси (имеется 2 асфальтобетонных завода, выпускающих ежегодно более 40 тысяч тонн асфальтобетона);
- изготовление дорожных знаков, аншлагов, указателей.

■ Грузовые автоперевозки:

- оказание услуг дорожной техникой и механизмами.

■ Оказание услуг грузоподъемными механизмами:

- автокраны г/п до 25 тн.





Новая Мангазея

Если Югра — это нефть России, то Ямал, безусловно, газ. Название полуострова в переводе с ненецкого — соединение слов «Я» (земля) и «мал» (конец).

Когда-то на здешних просторах властвовал тропический климат, благоприятствовавший активному размножению мамонтов. Всемогушее время и климат стерли их следы. От той поры в здешних широтах нам достались богатые залежи нефти и газа, укрытые трехсотметровой ледяной броней вечной мерзлоты, многотысячные олени стада.

Вечная мерзлота на площади большей, чем территория Франции, Бельгии, Голландии и Люксембурга вместе взятые, колоссальные залежи углеводородов при почти полном отсутствии наземного сообщения с «большой землей».

— Туда, куда мы едем, — поясняет заместитель директора «Дорстройсервиса» Анатолий Сергеевич Золотарев, — с географической точки зрения не совсем Ямал. Это Гыданский полуостров. Здесь, у его основания, нанизаны на газопроводную нитку месторождения Большехетской впадины. Там ТПП «Ямалнефтегаз» «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» разрабатывает шесть месторождений с общим запасом 953 миллиарда кубов газа.

На Гыдан? Так нам совсем повезло! Это же легендарная Мангазея — «царева вотчина». В семнадцатом веке — первый заполярный русский город среди «кровавой самоеды», дававший до ста тысяч песцовых шкурок ежегодно. В иные годы из этих мест текло до 80% дохода Великого княжества

Московского. Спустя четыре столетия потомки отважных отцов пришли сюда за другими богатствами — подземными.

Как же здесь все переплелось: история, промыслы, культуры коренных и пришедших народов. И без оленей, тундровиков и Мангазеи Ямал — это просто подземное газохранилище.

От Когалыма на север нам предстоит проехать 800 километров за 12 часов. Это как от Волгограда до Астрахани и обратно. По расстоянию, но не по климату и дорожным условиям.

Бетонка заканчивается у основания Гыдана — в Газ-Сале. Искали нефть, а получили газ. Отсюда и название села — в переводе с ненецкого означает «Газ на мысу». Старожилы помнят Газ-Сале совсем другим. Поселок геологов за свои полвека видел времена и получше. Сегодня здесь из всей экономики разве что «аэродром» — вертолетная площадка авиакомпании «Ямал», школы — общеобразовательная и музыкальная, детские сады, больница, магазины, отделения Сбербанка и почты, детский дом «Надежда» и дом престарелых. Многие на работу ездят в райцентр за 25 километров или работают вахтами на промыслах и ждут времени, чтобы уехать отсюда навсегда.

От геологоразведки осталась только территория базы слева на въезде в село. Сегодня на этой площадке, на самом краешке «большой земли», в летнее время складировается техника, та, которая строит зимники или ходит по ним.

— В Газ-Сале располагается перевалоч-

ДЛЯ СПРАВКИ



Мангазея — первый русский город сибирского Заполярья, основанный в 1601 г. в нижнем течении реки Таз. Простоял всего 71 год. Мангазея была административным центром уезда, включавшего территорию большей части Восточной Сибири, и служила основным поставщиком в казну ценной пушны. Город составляли кремль, посад, пристань. В нем находилось три церкви и часовня.





Игорь Панфилов, главный инженер ООО «Дорстройсервис», отмечает на карте ход работ по строительству зимников на Ямале

ная база предприятия, — вспомнились слова главного инженера «Дорстройсервиса» Панфилова. Накануне нашей поездки в своем кабинете, склонившись над картой Ямала как военачальник над картой боевых действий, Игорь Алексеевич раскрывал нам планы наступления на бездорожье: — Здесь в межсезонье мы складировем технику, оборудование, материалы. Отсюда в декабре мы и заходим на ямальские объекты.

Панфилов держит руку на пульсе зимника, приводит самые последние данные:

— Что касается Находки, на сегодня «под ключ» уже построено 30 км из 92-х, дошли до реки Мессояха. На переправе мы наморозили лед 75-80 см. Ночью будем переходить и перевозить ДРП на постоянное место дислокации, на 37-й километр. Дальше рек и оврагов нет. Думаю, недели за две мы этот зимник достроим.

Совершенно ясно, что Панфилов не разделяет себя, находящегося в теплом, светлом, просторном кабинете в Когалыме, и тех

людей, которые намораживают переправу на Мессояхе. Мыслями он там, на зимнике.

От Газ-Сале до Мангазеи, если вверх по течению Таза, — полторы сотни верст на восток. Нам же — строго на север. Поэтому легенда остается в стороне. Впереди — будущее — нефтегазовые промыслы!

Чтобы добраться до них, и нужны автозимники. В тундре, среди бескрайних болот и озер, других путей нет. Они появляются на время, когда снег укроет спящую подо мхом и лишайниками вечную мерзлоту, словно предоставляя человеку шанс сделать еще несколько шагов в освоении бескрайних просторов Ямала.

Въезд на зимник через круглое как блин озеро Дыдвэнуито, на котором толщина льда даже в середине мая около метра. Отсюда через Таз до Пякяхинского месторождения полсотни километров. Сама река в этом месте не широка, но многочисленные протоки, озера и ручейки причудно изрезали кружевами противоположный берег и отдалили его на несколько километров.

Но как взять нефть и газ Ямала, если нет дорог? Скважина сквозь вечную мерзлоту — это не лунку на зимней рыбалке во льду пробурить.

Поэтому автозимники за Полярным кругом — это мегапроект, родившийся не в недрах «Дорстройсервиса» или «Спецнефтетранса».

Когда замерзают реки, озера и болота Ямала, у арктических перевозчиков наступает «жаркая» пора. В это время года у них появляется возможность организовать доставку для нефтяников и газовиков грузов, людей, техники по ледяным дорогам. Но чтобы это произошло, автозимники еще надо построить.

Полное «феррари»

— Начало у нас было интересное, — вспоминает Панфилов. — Четыре года назад «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» поручил нам по генподряду строительство зимников на Ямале, 176 километров. А мы до этого зимники никогда не строили.



За опытом когалымские дорожники в 2011 году отправились на стажировку в Республику Коми. В ЗАО «Транс-Строй» обучили коллег классическому методу строительства зимних дорог: снег выравнивается и уплотняется, а затем все проливается водой. Следом за водовозкой идет «кировец» с волокушей, который выравнивает поверхность и прижимает корку. И так несколько заходов, пока ледяной панцирь не достигнет нужной толщины.

К применению полученной теории на практике в «Дорстройсервисе» подготовились серьезно: докупили технику, наварили из труб волокуш, укомплектовали первую вахту людьми...

Откуда взялся этот самый «Полярный слон»? Неизвестно, какие аргументы приводили представители фирмы, предложившие эту технологию строительства для автозимников, но факт остается фактом: дорожникам было указано взять разработчиков «слона» на подряд.

— Разработчик, когда мы приехали в ноябре на будущий зимник, клятвенно заверял, — вспоминает Игорь Панфилов, — через месяц я пригоню сюда «БМВ», пригоню «феррари» и они будут ездить наперегонки...

Суть этой чудесной технологии, рекламируемой в Интернете до сих пор, в следующем: вездеход тянет по тундре большой утюг, который топит снег, и «в результате воздействия установки на снег получается твердое, уплотненное на значительную глубину (до 250 мм) снежно-ледяное покрытие».

— Но когда мы приехали принимать работу, стало ясно, что никаких «феррари» не будет, — продолжает Игорь Алексеевич, — вместо трассы была одна сплошная колея. Вдобавок рельеф местности там не шуточный. Такие подъемы, что без буксировки порой в гору не заехать. В итоге там единиц сто вездеходной техники завязло, причем так плотно, что когда их вытягивали, то даже мосты выдирали. А по этому маршруту метанол возят, и авария с ним, не дай Бог, это просто экологическая катастрофа. И ООО «Дорстройсервис» пришлось спасать



зимник, а вместе с ним и планы заказчика по бурению и строительству в летний период. И тут такие гонки начались — Формула-1 «отдыхает»!

В срочном порядке дорожники переоборудовали часть своего автопарка в водовозки, чтобы залить и выровнять эту колею. Мобилизовали всех и все, что было можно и что нельзя, но угробленный было зимник спасли. Одним словом, «полярный слон» в Заполярье не прижился. Так все еще раз убедились, что Ямал не место для чудесных экспериментов...

Зимники «Дорстройсервиса» ведут на уже действующий Находкинский газовый промысел и еще строящееся Пякяхинское месторождение. Общая протяженность временных автодорог, которые строит предприятие, сегодня уже достигла 423 километров. Все это немаленькое хозяйство содержат около двухсот вахтовиков и более полусотни единиц техники. Когалымские дорожники первыми приходят на эти зимники и уходят последними.





В отличие от авторалли «Париж-Дакар», сюда за приключениями никто не приезжает. Здесь очень опасно: минус пятьдесят и шквалистый ветер до 20 метров в секунду, снегоперенос на протяжении нескольких дней или даже недель — самое заурядное явление.

Нарастающий грохот, лязг и глухой гул заставляют пригнуться сильнее, чем от ветра-безумца. Да и он как-то поприших. Ярко-желтые угловатые фигуры северных гигантов, резко выделяющиеся на однообразно белом фоне полярной степи, тяжело, но уверенно идут нам навстречу. Тащат за собой свои орудия битвы со стихиями севера, приминая, трамбуя, втапывая снег в непокорную тундру.

Огромные бульдозеры волокушами-гладилками утюжат снег, за ними тянется идеально ровная поверхность «зимника». В тундре нет других дорог, и людей здесь немного. Ежедневно по зимникам этой когалымской «дочки» «Спецнефтетранса» идут караваны, груженные оборудованием, топливом, материалами для промыслов добычи.

Люди Ямала

Из жарко натопленной кабины выскакивает улыбающийся парень, как положено северянину, с бородой, слегка обветренным лицом и неизменной улыбкой.

Ведущий технолог «Дорстройсервиса» Владимир Анатольевич Грибанов окончил Уфимский нефтяной университет, архитектурно-строительный факультет, специальность — «строительство дорог и аэродромов». Дирижер целого оркестра из вахтовиков и дорожной техники.

На Ямале он не в первый раз, раньше работал на стройке газовой турбинной станции в поселке Заполярный, это чуть южнее.

— Климат, природа для меня не в новинку давно, — рассказывает Владимир. — Работа у нас такая: куда направят, где мы нужны людям, там и строим. Чем она и привлекает: когда была целина, а через месяц смотришь, а уже проложен зимник, по которому даже легковушка пройдет. Для строителя важен результат, то, что можно посмотреть и пощупать. Наша работа приносит людям пользу.

Среди снежной глади на горизонте появляются синие вагончики: компактный, но очень уютный лагерь для зимующих дорожников. Здесь есть и баня, и столовая, и вполне пригодные для жизни бытовки со спутниковым телевидением и DVD.

— Коллектив у нас хороший, дружный, — продолжает Владимир Анатольевич. — Это все очень достойные люди. Рабочий день начинается в шесть утра. Завтракаем, это самое главное, получаем задания, и в семь часов уже все разъезжаются по участкам. Также все происходит и в ночную смену.

Как заправские дорожники, начинаем наше утро со столовой. Во время плотного завтрака разговорились с механиком ДТУ «Ямал» Василием Зыряновым. Василич, которого так уважительно зовут коллеги, на севере уже лет 20. Сначала бульдозеристом, механиком, потом предложили сюда, на Ямал.

— Морозы тут никого не пугают, да и пугливые тут не держатся.

В обязанностях Зырянова следить за техникой, то же самое он требует от людей, машинистов и водителей. Простоев нам не положено, зимник стоять не должен. Если ремонты и случаются, то быстро. Ремонт техники на зимнике — узкое место. На Находкинском промысле у нас еще ничего, есть большая каркасная палатка с тепловыми пушками, куда можно и грейдер загнать, и пару бульдозеров, если надо. А в других случаях ремонтируем прямо в поле. Поэтому





на север «Дорстройсервис» отправляет только новую технику, которая не ломается.

— Встаешь с утра, даешь задание, контролируешь выполнение, общаешься с заказчиком, объезжаешь дороги, — раскладывает по полочкам свой рабочий день технолог Грибанов. — Работа наша — строить и поддерживать «зимники», чтобы дороги были ровные и крепкие, чистить их от переметов, латать разбитые тяжеловозами участки. Да, похоже на день сурка, но однообразие не надоедает, когда ты работаешь.

Но бывают и внеплановые дела, и тогда прощай, сурок! По странному стечению обстоятельств обычно это происходит в метель или при минус пятидесяти, когда даже арктическая соляра не выдерживает и перемерзает в топливопроводе, превращаясь в несъедобный для движка кисель. И счет тогда уже идет на минуты — надо срочно мчаться, выручать.

— В таких случаях мы на выручку всегда идем двумя бортами, мало ли что... И если не можем запустить мотор, то хотя бы людей забрать. Железяку потом можно вытащить, когда температура поднимется, и все нормально.

Александр Юриков, мастер-строитель дорожно-транспортного участка «Ямал», личность интересная во всех отношениях. Раньше строил транспортные развязки на олимпийских трассах Сочи, аэропорт Адлер.

— Как я сюда попал? — переспрашивает Александр Борисович. — В Интернете увидел объявление о вакансии. Почему север? Я давно хотел, здесь люди знают свой особый путь, неподготовленные сюда не приезжают. По окончании сезона хотел бы и на лето остаться поработать.

— А мне нравится на севере, — гудит басом Виноградов, водитель топливозаправщика. — У меня «Нефаз», 11 кубов дизтоплива за спиной. Своевременная заправка всего транспорта на «зимнике» зависит от меня, на 120 километров я один. Дважды

в день выходишь на маршрут. Бывает, и в пургу выезжаем по вызову, когда люди заплутали и «обсохли», никого не бросаем.

Алексей Александрович — настоящий богатырь из народной сказки: пудовые кулачищи, косая сажень в плечах, самое обычное лицо. Такой не бросит. По образованию он агроном. Человек, которому по диплому была уготована работа на черноземе, под солнцем, в богатых урожаями краях, влюбился в скудные равнины севера.

Погода тут меняется чуть ли не каждый час. Солнце на Ямале мы видели, а вот что-бы ветер утих...

— Ветер приключений тут дует постоянно, как вентилятор, — подтверждает прогноз на завтра Александр Вовк, бульдозерист третьей колонны. Румяный и статный, настоящий северянин. Как и многие из костяка «Дорстройсервиса», приехал в Когалым в начале 80-х. — Здесь почти как в степи у меня на родине, в Казахстане. Ровно, с завываниями, а когда идет снег, пурга такая, что рядом ничего не видно, даже фонарей на соседних вагончиках. Тогда и в туалет по веревочке ходишь, — добавляет, улыбаясь, — кстати, видали, какие нам царские сортиры-самомходы на санях «Ремдормаш» намасерил? Утепленные, в таких можно любую метель пересидеть!

И когда такая пурга стоит день-два-три, хочешь не хочешь, а приходится по ней караваны вести почти что на ощупь, веревочек-то тут нет.

— Мы как-то с нашим главным инженером с трассы сошли и караван пошел за нами, — вспомнил историю начальник колонны №3 Олег Вартенюк. А ведь с Панфиловым они здесь не новички, но, как говорится, и на старуху бывает проруха. И, словно оправдываясь до сих пор за тот случай, поясняет: — Да мы еще и четверо суток не спали. Не видно — все белое, пошли по болоту, в четыре глаза смотрели, а дорогу

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП «Когалымнефтегаз». Крупное территориально-производственное предприятие ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

32% составляет доля «Когалымнефтегаза» в добыче ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» Добыча ведется на 20 лицензионных участках, на которых расположено 24 месторождения. Численность работников 2700 человек.

13,47 млн тонн нефти добыло предприятие в 2014 году.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП «Ямалнефтегаз».

Осуществляет поиск, разведку залежей нефти и газа, комплексное освоение и эксплуатацию нефтяных и газовых месторождений на территории Ямало-Ненецкого автономного округа. 2004-й – год рождения предприятия, самого молодого в структуре «ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

72.6 млрд

кубометров природного газа добыто на Находкинском промысле до 1 января 2015 года. В 2009 году ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» приступило к обустройству нового перспективного месторождения на Ямале – Пяяхинского.

420 скважин планируется пробурить на Пяяхинском месторождении.

все равно потеряли. Я на шнеке шел впереди колонны, снег отбрасывал. Главный вышел посмотреть – точно, в снег попали. Плавно стали разворачиваться. Но они же длинные эти шаланды-плетевозы. Они за нами же не пустые, а с трубами шли. Мы аккуратно так всю колонну развернули, смотрим, как раз Саша на бульдозере едет. Где ж ты, говорю, был? Да не бросил, говорит, сам в тундру ушел. Вообще ничего не видно.

– Моя техника колесная – «кировец», – говорит Вовк. – Впереди идет шнек, которая снег отбрасывает. Гусеничные снег трамбуют. А водой будущую проливают из водовозки. На первый раз, второй, третий. Воду обычно брали с речки Нянгус-Яха, пробуривая. Но прошлой зимой вода ушла – речка вся промерзла до дна, метра на три. А вообще, чтобы не говорили, для нас мороз – лучший строитель.

По весне ледовые дороги уходят под воду. Май уже, вода поднимается, зимник уже официально закрыт, пора переправу снимать, а народ все норовит успеть завезти на месторождения побольше. Вот и приходится тогда ездить по «тычкам» – вешкам.

– Едем по воде и держимся за ручки, потому что то киданет, то подбросит, – вспоминает Вовк. – По льду едем, по речке. Лед должен быть толстым. Заказчики приезжают, пробуривают, измеряют толщину. Она зависит от веса машины: 30 тонн или до 50-ти. Бывает, что и толстый лед подламывается, коль подмоет течением.

На Ямале своя спецодежда и свои обычаи. Все там ходят с усами и бородой: так теплее. Выдают черные балаклавы «как у спецназовцев», рукавицы и сапоги специальные.

Зимой дня практически нет. Темнота, светает всего на пару часов, а потом опять сумерки. Зато в конце марта-начале апреля, когда солнца много, тоже нехорошо – оно от наста отражается, глаза слепит.

– Северное сияние тут другое, яркое, красивое, – говорит Вовк, – не как дома.



Сергей Снурницын, директор ООО «Дорстройсервис»

А в прошлый сезон рядом с нашим вагончиком жила семья – два песца и самка. Отстроили логово в снегу и других не пустили. Мы сидим как-то, слышим: ребенок плачет. Вскочили, а там – они устроили борьбу за место, тявкают, словно собаки. Красивые такие, на лису похожи, только помельче будут, пушистые, мех белый-белый, одни носики черные. Быстро они у нас тут освоились, прямо к кухне подходили: сидят, близко не подпускают, но и далеко не отходят. Смотрят, ждут, когда что-нибудь перепадет. Ханты подарили нашему Хасбулату лайку, так эти загнали ее в вагончик и не выпускали одну почти всю вахту.

Когда уезжала последняя вахта, арктические лисы сидели и смотрели нам вслед, разве что лапами не махали. А нынче их нет что-то.

Соль Земли Русской

Нетерпеливый читатель скажет: кому интересны эти банальные подробности про песцов, теплые сортиры, солярку-кисель с самой окраины России? И будет не прав дважды.



Как непросто сюда добраться, так непросто и уехать. И даже неясно, что держит больше, то ли погода и поднявшийся буран, то ли тот неожиданный факт, что хозяева оказались людьми интересными.

Здесь, где очень трудно просто выжить (и даже невозможно в одиночку), где приходится преодолевать шквалистый ветер, мороз, от которого леденеет все живое, безнадегу полярной ночи и тучи гнуса летом, нехватку кислорода и бесконечность мерзлых пространств, — в этом месте самые обычные вещи становятся другими. А сам человек в этих условиях вырастает над мирской суетой, становясь настоящим.

И еще насчет окраины. Именно здесь по расчетам Дмитрия Ивановича Менделеева, на правом берегу Таза, невдалеке от «златокипящей Мангазеи», располагался географический центр Российской империи.

Человек, идущий на Мангазею и дальше, морем ли, пешим ли из-за Рифей-Камня, — это самая соль Земли русской и есть характер, ставший архетипом человека, первопроходца, покорителя пространства. Он сам важная составляющая культурного ландшафта этих безлюдных мест, коими в те годы прирастало лоскутное полотно российской державности. Благодаря таким искателям границы Государства Российского раздвинуты сегодня до Тихого океана.

Такой, особый характер людей, живущих в этих местах, формируется перекрестом разнонаправленных начал: стремлением утвердить свое важное место, свою, определяющую ход событий, роль, ухватить-таки за хвост птицу удачи и вместе с тем по доброй воле покориться божьему предназначению и своей мечте, отдаться воле волн зовущего из далекой памяти океана, пульсации горячей крови и беспокойного сердца. Это и есть человек пути, упрямого движения вперед, стремления «встреч солнцу». Он неуправляем в своей мечтательности, но вместе с тем спокоен и уверен в своих силах, умен и рассудителен, поскольку обладает бесценным опытом предыдущих поколений и в полной мере осознает значимость своего бытия. В его поступках, если приглядеться, можно прочесть те нормы поведения и элементы повседневной культуры, которые не просто характерны, но и жизненно необходимы для населения, осваивающего эти земли и сегодня.

Сегодня Пякяхинка — главная стройка «ЛУКОЙЛа» в Заполярье. Более двух тысяч человек, несколько сотен единиц техники, бесчисленные тонны металлоконструкций, стройматериала. Возводится одновременно полтора десятка крупных бытовых и производственных объектов. И практически все они должны быть завершены в 2016 году. То есть сейчас самый пик строительства. И все, что для него нужно, завозят по зимникам «Дорстройсервиса».

— Основная нагрузка на зимник выпадает на конец февраля, март и апрель, когда идет основной поток грузов, а зимник уже без морозов начинает сдавать, — рассказывает директор предприятия Сергей Дмитриевич

Снурницын. — Все кричат: держите зимник! Мы стараемся, бывает, в мае только закрываем сезон. Но против погоды-то не попрешь... Река Таз начинает подниматься и срывает понтоны 25-27 апреля. Уже вода стоит на льду на переходах через реку, а некоторые еще едут на свой страх и риск.

— Интенсивность движения по автозимникам, которые строит «Дорстройсервис», растет из года в год, — главному инженеру Игорю Панфилову не требуются бумажки, чтобы приводить цифры, говорящие сами за себя. — Если в 2012 году по нашим зимникам прошло 1575 единиц техники, то на следующий год уже в десять раз больше, а сегодня эта цифра выросла до 60 тысяч автомобилей.

Но не Гыданом единым живы и заняты когалымские дорожники.

В зоне ответственности «Дорстройсервиса» более 6000 километров внутрипромысловых дорог всех шести территориально-производственных предприятий ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», которое дает половину всей добычи одной из крупнейших в мире нефтяных компаний.

Особенность таких городов, как Когалым, — живое участие нефтяников в решении городских проблем. Финансирование работ по строительству дорог и благоустройству — одно из направлений сотрудничества. Дорожники «Спецнефтетранса» активно участвуют в проектах стратегического заказчика.

Летом 2014 года в Когалыме по Соглашению о социальном партнерстве между правительством ХМАО-Югры и обществом «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» должны были быть построены две кольцевые развязки. Их строительством занималась «дочка» «Спецнефтетранса» — ООО «Дорстройсервис».

В центре одной из этих кольцевых развязок установлен памятник «Покорителям Западной Сибири». Газовый факел — негаснущий символ уважения первопроходцам. Но ведь прежде чем первые строители придут в необжитые места, кто-то должен проложить им дорогу...

ДЛЯ СПРАВКИ

Суммарные запасы газа месторождений **Большехетской впадины** составляют 953 млрд кубометров. На этой территории открыто шесть месторождений: Находкинское, Южно-Мессояхское, Пякяхинское, Хальмерпаутинское, Северо-Хальмерпаутинское и Перекатное. Основной вклад в прирост добычи лукойловского газа в ближайшей перспективе обеспечат первые четыре участка.





ОАО «ЛК-Транс-Авто».
Создано в 1995 году на базе автоколонны №1538, основанной в 1963 году. Численность персонала – 770 человек.

Адрес:
400080, г. Волгоград,
ул. 40 лет ВЛКСМ, 94.
Тел. (8442) 65-21-01.
Факс (8442) 65-03-35
E-mail: lta@sntrans.ru

Основные услуги:

- Перевозка горюче-смазочных материалов в фасованном виде и автоцистернами, объемом до 40 м³.
- Перевозка криогенных газов и иных опасных грузов.
- Грузовые и пассажирские перевозки;
- Услуги спецтехники.
- Техническое обслуживание и ремонт автотранспорта, агрегатов и узлов, приборов топливной системы, компьютерная диагностика инжекторов ДВС, сварочные и электротехнические работы.



Гвозди б делать из этих людей!

Мы прилетели в Волгоград ясным майским утром. До встречи с директором ОАО «ЛК-Транс-Авто» время еще было, и наш водитель, совмещая приятное с полезным, выступил в роли гида.

— Улица, по которой мы едем, самая длинная в России, — не без гордости объявляет он, пытаясь ухватить краем глаза реакцию гостей в зеркале салона. — «Вторая Продольная» — полсотни километров! Идет через весь город.

Это производит впечатление, когда узнаешь, что нам по «Продольной-2» «пилить и пилить» на другой конец улицы и города. Благо, сегодня транспорта не много.

— Я, бывает, и за смену столько не накачиваю, а тут в выходной! — и, став серьезней, добавляет, — а бывает, и по тысяче накачиваем...

Магистраль, тянущаяся вдоль Волги, не имеет официального статуса — в разных районах города ее участки носят различные названия. Полтора десятка улиц и проспектов плавно перетекают друг в друга: «64-й Армии», «Ополченская», «Героев Сталинграда», «Маршала Еременко», «Маршала Рокоссовского»... Здесь вообще много что говорит и молчит о Великой Отечественной.

Обогнув Мамаев Курган, мы отклоняемся с маршрута. Дом Павлова — еще один символ мужества, стойкости и героизма народа в Великой битве на Волге.

Четырехэтажная на четыре подъезда «сталинка». В век высоток это чуть ли не малоэтажное строительство в стиле конструктивизм. Если, конечно, не брать во внимание, что город лежал в руинах, а со здания можно было вести наблюдение за противником и обстреливать его позиции. Стратегическая высота.

На оперативной карте плененного фельдмаршала Паулюса «дом Павлова» обозначен как крепость. Со всеми вытекающими послед-

ствиями. В течение двух осенних месяцев 1942-го фашисты лупили по этой крепости духа изо всех орудий и минометов, бомбили с воздуха. Но «Павлов» выжил.

Тем, кто занимался его восстановлением, пришлось очень постараться, чтобы вернуть дом к жизни. Окна вновь отстроенных домов глядят на него с удивлением: как же ты выстоял, сосед?

В ста метрах от Дома солдатской славы, ближе к Волге, — полуразрушенная бывшая паровая мельница Гергардта. Метровой толщины стены пятиэтажного здания глубоко иссечены снарядами и осколками, стропила переломаны как спички, сквозь межэтажные перекрытия зияет бездонное небо.

Сотни кубометров искореженной железобетонной памяти помогают лучше понимать слова, характеры, поступки живущих здесь людей. Несгибаемый характер у защитников Сталинграда: «Гвозди б делать из этих людей!».

В центре, на площади «Павших борцов», разбирают трибуну, металлические конструкции, на которых еще вчера был закреплен гигантский светодиодный экран. Ветер полощет флаги и треплет воздушные шары, запутавшиеся в проводах. Бегают дети, за ними приглядывают мамы и бабушки.

Обычное воскресное утро после Дня Победы. Семьдесят лет спустя.

Часа через три после начала нашего путешествия улица «40 лет ВЛКСМ» — последний отрезок самой длинной улицы страны. Сюда мы, собственно, и ехали, дом 94 — управление ОАО «ЛК-Транс-Авто».

В Волгограде есть еще одна длинная улица — «Первая Продольная». Но она раза в три короче «Второй».

— У нас как говорят? — успевает напоследок дорассказать водитель, — Волгоград — город маленький, заблудиться негде, — всего-то две улицы. Приезжайте в отпуск, а не по работе, — у нас есть что посмотреть.





НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт» – головное предприятие нефтепродуктообеспечения компании «ЛУКОЙЛ» на юге России. 100% «дочка» ОАО «ЛУКОЙЛ». Основана в 1993 г.

7 нефтебаз.

300 АЗС на территории Волгоградской, Астраханской, Саратовской, Ростовской, Пензенской областей, в Республике Калмыкия. Крупнооптовая реализация нефтепродуктов и продуктов газопереработки производства нефте- и газоперерабатывающих заводов Группы «ЛУКОЙЛ».

Знак качества

Чемодан на колесиках. Это не про отпуск, а про работу, про новенькие цистерны-полуприцепы для перевозки светлых нефтепродуктов.

Для справки: ОАО «ЛК-Транс-авто» – крупнейший перевозчик топлива на территории Волгоградской, Астраханской, Ростовской, Пензенской и Саратовской областей. Общество обеспечивает доставку топлива с семи нефтебаз на три сотни АЗС «ЛУКОЙЛа» Нижневолжского региона. Доходы от перевозок в этом сегменте составляют более половины доходов предприятия.

Как выяснилось чуть позже, «бочки» по форме бывают трех видов: круглые, эллиптические и «чемоданного» типа, у которых боковые стенки прямые, а нижняя и верхняя выпуклые. Преимущество последних – более низкий центр тяжести и лучший обзор, поскольку боковые стенки не выходят за пределы кабины.

Так вот, десяток таких «чемоданов» по сорок кубов каждый в прошлом году вышел на линию в волгоградском обществе «Спецнефтетранс». В этом году еще двадцать.

Вроде бы не так уж и много, учитывая, что в парке предприятия полторы сотни бензовозов, но это как раз тот случай, когда размер имеет значение.

Большие бочки при правильной логистике – длиннее плечо, меньше рейсов. Они очень выручают летом, когда все дороги ведут на юг. В сезон отпусков топливо на заправки региона разлетается как горячие пирожки, и объемы перевозок возрастают на треть. С середины мая до сентября у водителей «ЛК-Транс-Авто» жаркие дни и ночи.

Александр Полтавченко только-только вернулся из рейса. На предприятии работа-

ет с конца прошлого века, с 1992 года. Коренной он здесь, потомственный водитель. Отец, Владимир Полтавченко, много лет проработавший здесь же, передал сыну опыт, любовь к автомобилям и верность предприятию. За его плечами не одна «кругосветка» – не всякий тягач столько пройдет. Как показатель: когда в общество пришли первые «Скании», одну из них доверили ему.

– Наша эмблема – буквы СНТ с вышкой – это же как пароль, как знак, как знак качества. Бывает, по трассе или на заправках, когда сливаешься, подходят ребята с Коми, Когалыма, Перми, по номерам-то видно, – работают в наших же «дочках», там. Спрашивают: как лучше проехать к теплым краям-морям, где посты, где переночевать, где какая дорога? Это они не нам лично (в первый раз нас видят и в последний, может быть), марке нашей общей доверяют. «СНТ»!

Бывает, если время есть, разговоришься и по работе, и за жизнь. Особенно если, как и мы, тоже «бочки» таскают. Им интересно, как у нас устроено, нам – как у них работа идет.

– Хорошо северянам – у них отпуска длинные, по два месяца. Правда, – добавляет Александр Владимирович, улыбнувшись, – и зима там посерьезней будет. Сами видите, май только еще наступил, а у нас уже лето, жара скоро придет. А там еще снег лежит. Хотя и у нас тоже всякое бывает.

Январь 2014-го в Поволжье отметились настоящими крещенскими морозами. Порой подпирало под минус тридцать. И у Полярного круга-то такой расклад – не рафинад, а в степи, где ветру раздолье, и подавно.

Да разве трудности профессии только



в природных катаклизмах? То, что СНП — груз опасный, понимают в общих чертах, конечно, все. Но — в деталях — Бог!

Поэтому магистральники — элитный спецназ «Спецнефтетранса». Попасть сюда не просто. Берут не всех. Если повезло, попадешь на стажировку. Удержался — получи на выходе экзамен. Здесь нет мелочей.

Как себя ощущает человек, у которого ежедневно (кроме скользящих выходных) запланирован подвиг?

— Когда у тебя на прицепке тонн двадцать бензина, а ты идешь через город — ответственность спиной чувствуешь. Маршрут согласован с «Росавтодором». Отклонения от него — минимально допустимы: объезд ремонтных работ, заторы. Скорость — строго по знакам. О допустимом превышении +20 забудь сразу!

Наш бензовоз работает на дальнем плече, круглосуточно. Один водитель — на линии, второй — ему на смену, третий отдыхает. Точка отсчета — волгоградская нефтебаза. Пересменка происходит только здесь, даже если ездить приходится в Калмыкию или в Астраханскую область. Уехал — вернулся — сменился.

Тут ведь важно не только как мы топливо везем, но и как загружаем, как выгружаем.

Техника безопасности — как Отче наш! — Александр Владимирович продолжает:

— Обязательно, чтобы роба хэбэшная была, чтобы никакого статического электричества. Опасный момент — подсоединение, чтобы не было пролива, иначе мало никому не покажется!

Что за люди! В разговоре они взвешивают каждое слово, старательно избегают называть возможные последствия своими именами, словно веря в то, что сам факт их произнесения сможет вызвать само явление. Такая вот профессиональная эвфемия.

И тут наш разговор завертелся вокруг транспортной логистики. Преинтереснейшая оказалась тема!

Александр Владимирович вспоминает:

— Началось все просто. Сначала система контроля передвижения транспорта была завязана на телефонные вышки, сим-карты. Примитивно достаточно: она могла показать только место нахождения автомобиля. У нас была связь с диспетчером, мы общались, если остановка какая-то внештатная: в чем проблема. Но на некоторых участках дороги система просто выпадала, потому что связь есть не везде.

Действующая сегодня в «Спецнефтетрансе» система отличается от той, как «мерседес» от «запорожца».

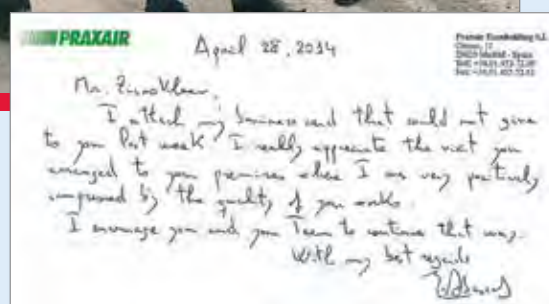
Производственно-технический комплекс мониторинга транспорта показывает в режиме реального времени расход топлива, остановки, заправки, сливы, маршруты движения в деталях, с указанием скорости автомобиля. Это дало возможность усилить контроль над безопасностью движения.

Благодаря комплексу в «ЛК-Транс-Авто» в 2014 г. средняя норма расхода топлива снизилась на пять процентов, в рублях экономия топлива за год составила 12 миллионов.





Апрель 2014 г. Вице-президент «Praxair Euroholding S.L.» Эйсебио Абоскаль (справа) удовлетворен состоянием автопарка, задействованного ОАО «ЛК-Транс-Авто» при перевозке криогенных газов.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



Praxair, Inc., – американская химическая компания, основанная в 1907 г., – крупный производитель и поставщик атмосферных, технических и специальных газов.

Перевозчики воздуха

К разговору о контроле подключается Вадим Сергеевич Турута, водитель с более чем тридцатилетним стажем. Он на своей сцепке – тягаче и полуприцепе-цистерне с криогенным оборудованием – возит воздух, точнее, выделенные из него атмосферные газы: азот, кислород, аргон.

На улице плюс тридцать, а у него в цистерне – сто пятьдесят ниже нуля.

Небольшое пояснение, откуда в «ЛК-Транс-Авто» «холодильники» на колесах.

Три года назад американская корпорация «Praxair, Inc.», работающая в 50-ти странах мира, делала в России первые шаги по «практическому применению воздуха» (именно так можно перевести ее название). К этому времени компания уже построила на площадке волгоградского ОАО «Каустик»

(входит в группу компаний «Никохим» – один из лидеров российской химической промышленности – ред.) свою первую в России установку по разделению воздуха. Если точнее, был построен целый завод газообразных и жидких продуктов, производительностью до 350 тонн в сутки. Производимые здесь технические газы предназначены для использования в промышленности, строительстве, здравоохранении, научно-исследовательской деятельности.

Для обеспечения безопасной и бесперебойной доставки газов на предприятия Волгоградской, Воронежской, Саратовской, Астраханской и Ростовской областей нужна была автотранспортная компания. В качестве организатора перевозки «Praxair» выбрал волгоградскую «дочку» «Спецнефте-транса».

Первая партия сжиженных газов была отгружена 23 октября 2012 года. После того как на следующий год «Praxair» приобрела «Волгоградский кислородный завод», объемы перевозок «ЛК-Транс-Авто» по «газовому» направлению выросли вдвое. На линию стали выходить уже одиннадцать газовозов, которые доставляют сжиженные газы потребителям не только на юге России, но и в Беларуси, и в Узбекистане.

– Так вот, – продолжает разговор про мониторинг Вадим Турута, – телематика дисциплинирует, конечно. А наши газовозы вообще под двойным «коллаком». Нас на маршруте еще и заказчик – «Praxair» – контролирует.

– ?

– «Черный ящик» на борту. Все параметры: резкий разгон, поворот, торможение, – все учитывается. Данные система отправляет в информационный центр заказчика в Англии, где их анализируют. Результаты у нас, кстати, приличные. От 98 до 100 процентов правильной езды, – с «приличными результатами» это Вадим Сергеевич, конечно, поскромничал. Отличные результаты, особенно если учесть наши дороги...

– Как вам это удается?!

– Честно сказать, мы вообще сначала думали, в Англии решат, что мы тут по бездорожью ездим...

Вадим Сергеевич пускается в объяснения про то, что у машин есть «подушки», «мягкие платформы», как все это «срабатывает», но думаю, что дело не только в этом.





— Если человек знает только то, где у тягача педаль газа, конечно, он нам не подходит. Никакого «скорее домой»! Есть тахографы, есть установленная средняя скорость. Четыре с половиной часа проехал, срабатывает таймер — надо отдыхать. Встаешь, отдыхаешь 45 минут.

Хорошая дорога, оказывается, тоже штука опасная — с одной стороны, провоцирует быструю езду, с другой — усыпляет внимание. Окрестные пространства — сплошь равнинные, пейзаж однообразный, картинка меняется медленно, убаюкивает.

— Делаем дополнительные остановки в пути. Обязательно. Взбодриться надо, машину обойти, глянуть как и что...

— По колесам попинать...

— Если кому-то помогает, то можно и попинать, — улыбается собеседник. Лично он зимой нередко «взбадривается» по-другому.

— «Мерседесы» и «Вольво» — машины хорошие, но для наших зим не

очень приспособлены, — Вадим Сергеевич возвращает разговор к теме «у природы нет плохой погоды», — один ведущий мост — есть один мост! Крутанул, он шлифанул, застрял. Берешь лопатку, выходишь. Подкопаешь до асфальта — поехал.

Можно, конечно, пробовать раскачать машину, но тогда сработают датчики «черного ящика». Бывает, и тросиком приходится придернуть машинку. Но это редкость.

— А это кто же может «придернуть»-то такую «машинку»?

— Такие же большие машины, — это прозвучало даже как-то обыденно. — Мы уже привыкли. Тут вот снежная зима была, так я за тридцать лет на даче столько не накопал, сколько на трассе снега перелопатил.

Наш разговор еще немного покрутился вокруг зимних трудностей и перешел на характеры:

— У нас всегда экстремально. Водителю нужно иметь профессиональное чутье. Вы сами видели, какое создали оборудование стоит!

Да, мы хорошо разглядели похожие на корабли машины.

— Это — большие деньги, а если что, — вот вам еще один пример профессиональной эвфемии, — то и большие проблемы для экологии.

Когда пришли первые «Мерседесы», я подумал, что никогда в этом не разберусь.

А ребята посмотрели, обучились, стали ездить. Потом мне предложили: мы тебя выбрали, вот поезжай учиться. Поехал. Сколько там кранов — вы сами видели. Все надо изучить. С кислородом опаснее всего, он хотя и не горит, но поддерживает горение органических веществ. Азот и аргон в этом плане попроще. Вот уже три года и вожу криогены.



1957 г. — запуск первого искусственного спутника Земли осуществлен с использованием жидкого кислорода, произведенного на волгоградском кислородном заводе.

2013 г. — ВКЗ приобретен компанией «Praxair, Inc.», которая занимается производством широкого спектра промышленных газов и строительством соответствующего оборудования в пятидесяти странах мира.





НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка» – нефтеперерабатывающий завод топливно-масляного профиля.

1957 г. – введен в эксплуатацию.

1993 г. – вошел в состав Группы «ЛУКОЙЛ». Мощность –

11,3 млн тонн в год.
Глубина переработки –
83,05 %



Заместитель генерального директора по общим вопросам «ЛУКОЙЛ - Волгограднефтепереработка» А.Н. Катрич

Мы говорим о мужской работе, о настоящем характере, о повседневной опасности, чувстве долга и о чувстве собственного достоинства, которое само собой возникает, когда человек справляется с такой работой.

– Сильные люди здесь работают. Особенно – на междугородных перевозках. Это люди, которые никогда не кидаются в панику. Сначала разберутся, посмотрят, а потом решат проблему.

Передо мной два аса, два спеца, два профи. Случалось им «КамАЗ»-овскую коробку передач в пути за четырнадцать часов перебрать (а кто еще переберет?) и двигатель при минус двадцати пяти ремонтировать.

– Сделать и доехать – наша обязанность.

Не спеша поспеваем

«Русские медленно запрягают, да быстро ездят», – говорил «железный канцлер» Отто фон Бисмарк.

В «ЛК-Транс-Авто» к «сорокакубовым» присматривались долго, около года и, прежде чем купить, семь раз отмерили, – посмотрели, как они идут у коллег, в других обществах, в Москве, в Перми, в Нижнем. Волгоградцы, следуя духу здорового консерватизма, предпочитают учиться на чужих ошибках и не бояться прослыть ретроgrадами. И эта несуетная уверенность – тоже местная особенность.

– За два года мы приобрели 41 тягач «Mercedes» и 47 полуприцепов повышенной емкости, – говорит директор Алексей Жир-

ноклеев. Голос у Алексея Алексеевича слегка хрипловат, и говорит он очень неспешно, с удовольствием вдаётся в подробности. – Система нижнего налива дает возможность быстрее заправиться на нефтебазе и выйти на линию. При выстроенной логистике появилась возможность увеличить количество рейсов, а значит, снизить количество используемых бензовозов, что также дает экономию.

За минувший год на предприятии списали или вывели из аренды около полусотни бензовозов малой и средней емкости. Благодаря модернизации парка средняя грузоподъемность выросла на двадцать процентов. И там, где раньше работало десять единиц, сегодня справляется семь.

Вообще, это, похоже, традиция «Спецнефтетранса»: начальник не варяг, свой, прошедший все тернии профессии, с самых низов, желательна – на этом самом предприятии.

Алексей Алексеевич Жирноклеев в этом смысле – в тренде. На предприятии с 80-го года. 35 лет, как говорится, отдай и не грехи! «Начинал с мастера» – звучит как-то замылено, но здесь есть нюанс: глядя на него, высокого, статного, с музыкальными руками, можно смело сказать, что он виолончелист, пианист или дирижер, причем не слабого десятка.

Поражает не внешность, хотя все в ней ладно и соразмерно, а одна черта характера и поведения. Ее можно определить как прямота взгляда и речи. Качество, которое иногда путают с апломбом, самоуверен-

ностью, всезнайством и настырной поучительностью. Ничего этого нет и в помине.

В мастерах проходил он не долго — всего год, потом — начальник автоколонны, через три года — главный инженер. Директором стал в 2001-м.

На рубеже двухтысячных нефтяники начали выводить непрофильные активы на аутсорсинг, предприятию были переданы на обслуживание не только нефтебазы основного заказчика в регионе, но и автотранспорт волгоградского нефтеперерабатывающего завода. На первом этапе руководство НПЗ «сверху» обязали передать часть техники волгоградским транспортникам.

— А на втором этапе директор завода Владимир Анатольевич Зязин просто сказал мне: «Алексей Алексеевич, забери остальное». Это уже было чисто по нашей обоюдной договоренности, — вспоминает директор «ЛК-Транс-Авто». В недоговоренном Жирноклеевым многое понятно: такой шаг красноречивее всяких слов говорит, насколько эффективным для завода стало выведение транспортного актива.

И транспортники основным направлением работы для себя считают укрепление отношений с «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка» и «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт», улучшение схем обслуживания.

— Мы модернизируем наш автопарк под запросы наших заказчиков, выстраиваем диспетчеризацию и логистику перевозок. Это позволяет увеличить выработку на единицу техники и сократить расходы заказчика на транспортное обслуживание.

Наши партнеры это ценят и хотят с нами работать — за пять лет общество вдвое увеличило доходы. В прошлом году сработали под миллиард. И не потому, что тарифы задираем, нет. Объемы наращиваем.

Отличительная черта «ЛК-Транс-Авто»: здесь не останавливаются на достигнутом, здесь, при всем внешнем спокойствии и размеренности жизни, всегда есть внутреннее, скрытое от глаз непрофессионала движение.

Приняв транспорт от НПЗ, на этом не успокоились, жирком не заплыли — идут дальше. Победили на тендере «ЛУКОЙЛ-Аэро» и вот уже несколько лет доставляют топливо для «летать рожденных» на аэродромы Волгоградской области, в Краснодарском и Ставропольском краях. А здесь дисциплина и точность еще жестче, чем на автозаправках.

Среди заказчиков — промышленные компании из совершенно разных отраслей. Например, кроме уже известной нам «Ргаairг. Inc», это ПАО «Северсталь» — сталелитейная и горнодобывающая компания, с заводами по всему миру и головным офисом в Череповце.

Всю «Северсталь», «с ее берегами и пароходами», волгоградскому предприятию, конечно, не объять, речь идет о сотрудничестве с группой предприятий «Северсталь-метиз», — ведущим отечественным производителем гвоздей, проволоки, стальных канатов.

— В 2005-м они предложили нам взять на транспортное обслуживание российские заводы. Какой хотите персонал берите, какой хотите транспорт берите, главное — обеспечьте качество услуги.

Алексей Алексеевич вспоминает этот период с улыбкой, но без сложностей не обошлось:

— Честно говоря, опасения были: с волгоградским филиалом все понятно, а как быть, например, с Орлом?! Это же далеко, как выстроить систему управления? Но мы рискнули и не пожалели. А они нам в ответ: берите Череповец.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



Северсталь
Метиз

ОАО «Северсталь-метиз» входит в ТОП-5 крупнейших европейских компаний в своем сегменте. Производственные площадки расположены в России, Украине и Италии.

20 % — доля на российском рынке.

36 % — доля на украинском рынке (низкий углерод).

20 % — доля на итальянском рынке (канаты).

Исполнительный директор филиала «Волгоградский» ОАО «Северсталь-метиз» Борис Иванченко (слева) и директор ОАО «ЛК-Транс-Авто» Алексей Жирноклеев обсуждают вопросы сотрудничества



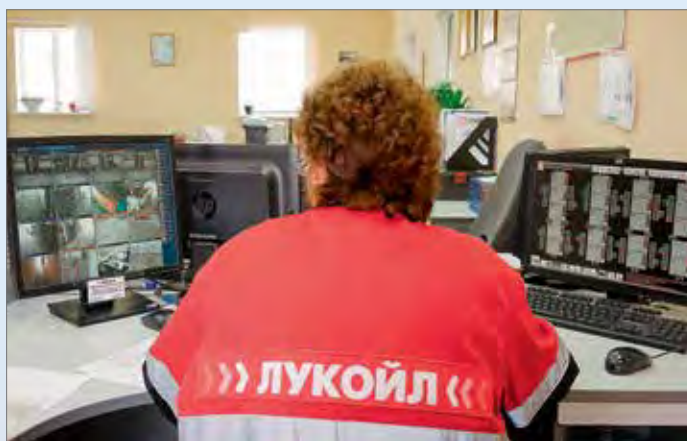


Сегодня территория ответственности «ЛК-Транс-Авто» — это урок географии России. Астрахань — 400 километров на юг, Череповец — 1 600 на север. А есть еще Ростов-на-Дону, Саратов, Махачкала — всего более десятка областей, краев, республик.

О том, что предприятие ранее входило в состав «ЛУКОЙЛа», напоминает его название.

— Когда нефтяники вывели транспорт, мы уже не могли использовать название, надо было его менять. Документы переделать — это не самое трудное в этом вопросе, но ведь за именем стоит репутация. Доброе имя — половина успеха. За десять лет мы с ним уже сработались, авторитет заслужили, клиенты наши нас знают. И здесь пришлось пойти на небольшую хитрость. Мы не поменяли, а лишь немного изменили название. Так десять лет назад «ЛУКОЙЛ-Транс-Авто» стал «ЛК-Транс-Авто».

Имя и репутация — это хотя и не материальный, но совершенно реальный актив для успешного бизнеса. Примером этому служит хотя бы тот факт, что у материнской компании в Волгограде появился «однофамилец» с узнаваемым логотипом — красный квадрат с буквами «СНТ». Предлагает в аренду бензовоз, экскаватор, перевозку топлива. И располагается в пяти минутах от базы «ЛК-Транс-Авто». Ну что тут поделаешь? Каждый зарабатывает себе имя и деньги, как может. Но время показывает, что способ заработать доброе имя и, в конечном итоге, деньги существует только один.





ООО «Урайское УТТ».

Основано в 1965 году.
С октября 2009 г. дочернее
общество транспортной компании
ЗАО «Спецнефтетранс».
На предприятии работает
876 человек.

Адрес:

628285, Тюменская область,
Ханты-Мансийский автономный
округ – Югра,
г. Урай, проезд 1, подъезд 29.
Приемная: тел.: (34676) 35-7-67.
Факс: (34676) 35-7-78.
E-mail: uutt@sntrans.ru

Основные услуги:

- Легковой транспорт;
- Грузовой транспорт;
- Перевозка опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов;
- Пассажирские перевозки (широкий выбор транспорта по пассажироместности);
- Погрузо-разгрузочные работы, работы подъемных механизмов;
- Технологический транспорт;
- Снего- и мусороуборочная техника.





За туманом и за запахом тайги...

В переводе с манси «Урай» означает «залив реки». Городские кварталы компактно уместились в излучине по-сибирски полноводной реки Конда. Небольшой город на 40 тысяч жителей гостеприимно встречает нас теплым августовским вечером, подкрашивающим жилые кварталы в розовые закатные тона.

Урай — своеобразная точка отсчета, «город первой нефти». И это звучит как «первая любовь», когда Ольга Викторовна Алькинская, специалист по социальным вопросам «Урайского УТТ», рассказывает нам, чем отличается этот сибирский городок от других таких же, стремительно выросших во время бурного освоения нефтяных богатств. Местные достопримечательности: памятник первооткрывателям шаимской нефти, затейливый краснокирпичный храм Рождества Пресвятой Богородицы, исторический комплекс «Сухой бор», памятник «Связь поколений», цветники и фонтаны, современные спортивные и концертные сооружения, сверкающие стеклянно-бетонными формами. Ураю только-только стукнуло полвека, но по меркам Югры он — старожил.

В городе, расположенном на юго-востоке автономии, самый благоприятный кли-

мат. Хотя город и стоит недалеко от вечной мерзлоты, но коротким теплым летом здесь даже яблони плодоносят. Может, поэтому в коротком имени этого сибирского городка так и слышится «рай»?

Небольшой поселок на этом месте возник почти сто лет назад, когда бежавшие от голода и разрухи гражданской войны переселенцы из Центральной России решили основаться здесь и жить рыбным и лесным промыслом. После Великой Отечественной тут появились лесорубы и сплавщики, а за ними пришли геологи.

13 июня 1960 года была пробурена знаменитая скважина Р-6. А 18-го из нее уже фонтаном пошла первая промышленная нефть Сибири. А спустя четыре года началась круглогодичная эксплуатация Шаимских нефтяных месторождений.

Поселок, ставший поселком нефтяников, стремительно рос: в Урай прибывали строители, буровики, водители. Новоселы ютились в бараках-«деревяшках», да и тех не хватало — все силы были брошены на освоение добычных участков, на строительство первого в Тюменской области магистрального газопровода, который был пущен уже в ноябре 1965 года.



ТПП «Урайнефтегаз» — это **1 591** работник, **8** цехов добычи нефти, цех подготовки и перекачки нефти, **5** компрессорных станций, нефтеперерабатывающий завод мощностью **100 тыс. тонн** продукции в год. Эксплуатационный фонд по состоянию на 01 января 2015 года составляет **2 985** добывающих скважин.

Полвека назад началась и история Урайского управления технологического транспорта, тогда — автотракторной конторы, выделившейся из нефтепромышленного управления «Шаимнефть».

«Только нам по душе непокой...»

Западная Сибирь в 1960-е годы требовала новых подвигов, новых героев. Поставьте перед русским человеком тривиальную задачу — и он будет год, а то и два откладывать ее «на завтра». Поставьте великую цель — и завтра он сделает то, что еще вчера считал невозможным. А если это будет не один человек, а тысячи!..

Это был вызов времени: молодые романтики 60-х ехали сюда со всех уголков страны. Ехали по призыву партии и комсомола, просто по зову души или из любопытства. Молодость просила подвига, трудного дела. Кто ехал сюда, тот легких дорог не искал.

— Мы шли тогда напролом, отступать было некуда, — Юрий Михайлович Плесовских, один из ветеранов «Урайского УТТ», оживляется, вспоминая те годы. — Да и молодые были, лихие. Как-то в январе, помню, мороз задержался на минус 62 градуса. Несколько часов взаперти сидели, а когда вдруг потеплело до минус 48, так на улицу выскочили, некоторые даже в распахнутых полушубках!

— Ничего себе, «потеплело»!

В октябре юбилейного для Урая и УТТ года ветерану исполнилось 75. По его судьбе можно писать историю первых тридцати лет предприятия. Помнит, как, отправляясь на вахту, тряслись первые буровики на деревянных лавках в железных, похожих на бункеры, машинах. Как ломались в пути и водителям приходилось самим ремонтировать их чуть ли не на ходу. Надо было ехать дальше, потому что смену, которую они везли, ждали люди, они не должны были чувствовать себя брошенными в бескрайних северных широтах.

Иногда жизнь первопроходцев спасало

просто везение. Но чаще — взаимовыручка, знаменитое северное «сам погибай, а товарища выручай». Всякое бывало: страшно, если машина заглохнет в метель. Приличной связи тогда не было, только несколько громоздких радиостанций на все предприятие.

У Юрия Плесовских до сих пор перед глазами стоит день, когда он ушел под лед. Отправился в конце октября за вахтой, чтобы ребята встречали праздник дома. Переправа не выдержала. Сам он спасся чудом, так что этот день может считать своим вторым днем рождения. Хорошо, в кузове никого не было, бывает, люди и не выплывают...

Не все выдерживали такие темпы и тяжесть работы, неустроенность быта — уезжали. Прежде всего те, кто ехал за «длинным рублем». Но зато из тех, кто все выдержал, научился брать на себя ответственность за себя и других, выковалась особая порода людей, оптимистов, трудяг и романтиков.

Да-да, без романтики тут не обошлось: только такие самоотверженные энтузиасты могли, живя в палатке, вкалывать по 20 часов в сутки ради призрачного светлого будущего. Человек поддавался общему настрою, загорался, проявляя лучшие стороны своего характера. Север — он такой, как рентгеном человека просвечивает.

Рядом с Ураем до сих пор нет железных дорог, ближайшая станция — в 150 километрах. Есть небольшой аэропорт, но основная масса грузов и людей на новые месторождения, на строящиеся площадки приезжали автотранспортом. Без северного шофера — никуда, и техника трудилась на износ, преодолевая по бездорожью огромные расстояния.

— В каком состоянии возвращалась техника — просто кошмар, — вспоминает Анатолий Владимирович Иванов, больше сорока лет отдавший работе в «Урайском УТТ». Половину из них он отработал директором предприятия. — Восстанавливали. Новой взять было негде. Как справлялись? Да как все в то время. Не было благоустроенных квартир, такой техники, как сейчас. Начало большого дела захватывало. Это было время и дело энтузиастов.

АТК поначалу насчитывала 48 автомобилей и 71 трактор. Работа, вернее смысл ее, не сильно отличалась от современной. Но условия были совсем другими, другим был и настрой. Приходилось в холодных мастерских, в непростых условиях восстанавливать разбитую в хлам на трудных дорогах технику. Да и сама техника тех лет была совершенно не приспособлена для работы на севере.

Как врачи-реаниматологи, ремонтники возвращали технику к жизни. Ведь новую взять было негде, и секрет успешной работы был бесхитростным, но верным — сплоченный коллектив и взаимовыручка. На севере по-другому нельзя. Будешь одиночкой, потеряешь себя в глазах других. Не будешь работать, прислушиваться к более опытным мастерам, не станешь профессионалом. Других шаимская земля не принимала. Отвергала как ненужное, как сор.

К середине 70-х годов в УТТ насчитывалось уже более 800 единиц автомобилей,



Урай, 1965 г.



Анатолий Иванов, директор ООО «Урайское УТТ». 1991-2015 гг.

тракторов и нефтепромысловой техники и более полутора тысяч человек работников предприятия. В 80-х управление не раз делилось, давая начало новым транспортным предприятиям в отдаленных районах, вместе с расширением горизонтов Шаимских нефтепромыслов.

Перспективные месторождения осваивались все дальше на север от Урая. Одним из таких объектов стал «Красноленинский свод», где впоследствии был построен город Нягань. И там тоже от УТТ была отделена автоколонна, на базе которой потом было создано Няганское УТТ.

В 80-х годах урайские буровики и нефтедобытчики успешно освоили Филипповское, Лазаревское, Ловинское месторождения. Все они находятся на отдалении 150–200 километров от Урая. А это значит, снова дальние дороги, и снова водители УТТ доставляли на буровые и другие объекты трубы, цемент, буровые станки, станки-качалки и иные материалы и оборудование.

Люди в таких условиях оказывались крепче и выносливее машин, ведь дух и упрямое стремление человека к новому, к расширению своих горизонтов и пределов силы всегда, в итоге, определяет конечный результат. А судьба предприятия — это соединение многих отдельных судеб.

Правило Иванова

Подтянутый, стройный, аккуратный, выдержанный — внешне он напоминает кадрового офицера. Движения быстрые, точные, разговор по делу. И выглядит на удивление молодо, ну слегка за сорок. И когда он говорит, что уже 43 года в Югре и все эти годы работал в «транспортном». Сначала не можешь поверить, а потом начинаешь подозревать, что он знает какой-то секрет вечной молодости.

— Да Бог с вами, какие секреты! — Анатолий Владимирович машет рукой и улыбается. — Ничего особенного. Спортом я,

конечно, занимался смолоду, физкультурой всякой. Но ведь и многие мои друзья ведут такой же образ жизни, это естественно. А в Урае это еще и модно, и есть где сделать.

Семнадцатилетним пареньком он попал в этот холодный край, практически сразу после школы.

— Бывший сосед наш позвал, он как раз приехал в отпуск из Урая, а я тогда в институт не поступил и решил пойти работать на «АвтоВАЗ».

Семья Ивановых жила под Тольятти, отец работал на железке кочегаром паровоза, и сын сызмала интересовался всякими механизмами и машинами. Крутился у депо и с восхищением смотрел на то, как слаженно работают все диковинные детали локомотивов, ревут гудки, как деловито проходят, постукивая по колесам, обходчики, ему тоже хотелось все это знать и уметь.

А позвал Иванова на север Борис Федорович Мотин, тогдашний директор автотракторной конторы в Урае. Сказал: такие толковые парни нужны, работу тебе найдем.

— Добраться до Урая тогда можно было только самолетом, вот это-то меня и заманило, — усмехается Анатолий Владимирович. — Я же в то время еще ни разу в небо не поднимался. 22 сентября мы прилетели в Урай — из золотой осени сразу в зиму. Снег летел. А я в легкой курточке...

Сосед устроил парня в общежитие и принял на работу — для начала учеником слесаря по ремонту топливной аппаратуры. Работали тогда в суровых условиях, не сравнить с нынешними: в неотапливаемых боксах, без подъемников, стендов и пневмоинструмента. Ручной труд.

— У нас другая молодость была. Бедная, но веселая. Сейчас у молодых все есть, но мне кажется, что-то утеряно. Раньше здесь и понятия не было «подвезти за деньги». Сейчас вот это волшебное слово «бизнес» уводит человечность. Расхожая поговорка «ничего личного, это бизнес» лишает людей сострадания, взаимопомощи. Раньше никто

ни про какие деньги не говорил. Всех подвозили попутно бесплатно.

Принял его под свое крыло мастер своего дела, опытный слесарь Алексей Григорьевич, которого все звали «дед». Его отношение к делу, мудрость и юмор стали для Анатолия Иванова эталоном на всю жизнь. А жизнь вся вертелась вокруг автотранспортного управления, в котором Анатолий Иванов остался работать с той осени 1972 года. И однажды, уже после окончания автотранспортного факультета Тюменского индустриального института, пройдя все ступени — работы мастером, начальником автоколонны, начальником эксплуатационного отдела, главным инженером, сменил на посту директора своего бывшего соседа Бориса Мотина.

Произошло это в марте 1991 года. Как раз начался развал Союза, разрушение связей и привычного порядка вещей. Трудное было время для всей страны, и предприятию тоже пришлось нелегко. В директорский кабинет к нему приходили жены рабочих вместе с детьми: «Корми!». Мужья их с автоколоннами колесили по северу. Приходилось уговаривать перетерпеть, вселять веру. По большей части удавалось, потому как сам в это верил. В людей верил. В дело свое.

— Самое сложное было — укрепить коллектив, чтобы не ушел костяк. Не зря ведь говорят: «кости есть, мясо нарастет», — в глазах Анатолия Владимировича мелькает улыбка. — Делали ставку на людей с опытом и на молодежь, чтобы было кому прийти на смену. Не все, кто едет в Сибирь заработать, имеют те специальности, которые нужны. Я и сам так приехал. Поэтому я брал и таких, но ставил их работать вместе с опытными мастерами, чтобы воспитать смену и не прерывалась традиция, сохранялся дух коллектива.

Анатолий Владимирович относится к тому поколению людей, которое жило по законам совести. Для них понятия «порядочность», «честь», «ответственность» и «не-

равнодушие» были сильнее стали, крепче алмазов и ценнее «черного золота». Чрезвычайно важны были «план», «показатели», «идеология», и ради них из человека выжималось порою все. Но никогда Иванов не позволял себе унижить человека, оскорбить, показать себя выше или значимее водителя или слесаря. Для него были важны люди и дух, который крепил всех и каждого.

— Не бывает времени хорошего или плохого, — говорит Иванов. — Все зависит от нас. Если все в его жизни по-настоящему, тогда он добьется, чтобы и ему, и тем, кто вокруг, жилось хорошо. Судьба — как дорога, чуть свернешь с пути, заблудиться можешь. И других не туда увести. Я в любых ситуациях придерживался правила: нет безвыходных ситуаций, надо просто найти правильный выход.

— Нам повезло, Лангепасу, Ураю, Когалыму, что во главе компании встал Алекперов Вагит Юсуфович. Удержать в девяностые такую громаду, не дать ее развалиться — надо быть мощной личностью. Я видел, что творится в городах, где распались предприятия, — это трагедия для людей и для территории. Это как жизнь перечеркнуть. Мы удержались.

И ничего, что те романтики 60-70-х годов уже на пенсии, есть молодежь, которая видела, которая училась, как нужно жить и ради чего работать, у старших товарищей. И они будут рассказывать своим детям истории о первопроходцах Урая как легенды о героях, которые пришли на сибирскую землю и совершили незаметный трудовой подвиг

Новым временам — новую технику

Новый этап в судьбе предприятия начался в 2009 году, когда общество вошло в состав ЗАО «Спецнефтьтранс».

— За последние четыре года мы приобрели около двухсот единиц техники, — с акцен-





ком понятной гордости говорит Анатолий Иванов. — Такими темпами раньше мы и за десять лет не обновлялись. Многие помнят, как в прошлом мы возили трудовые вахты на «Уралах». Эти деревянные скамейки, потом мы стали прибавлять к ним матрасы для мягкости... И сегодня! Какие условия созданы для вахтовиков! Автомобили высокой комфортности с кондиционерами, у спинок кресел по несколько положений. Так мы возим и обслуживающий персонал в вахтовые поселки, и рабочих на скважины, и руководство цехов.

Обновляется и парк спецтехники. Года три назад УТТ приобрело тягач марки «Мерседес» для перевозки «Витязя», он один стоит трех тягачей, которые были до него. Расход топлива в три раза ниже, грузоподъемность и скорость выше. Появились новые ППУшки, траловая техника.

За все время существования предприятия у него было всего четыре руководителя. Сейчас его директором является Евгений Егорович Аржанников, который заступил на

эту должность в июле этого года, после выхода на заслуженный отдых Анатолия Владимировича Иванова.

Вопроса «о чем спросить нового руководителя» не возникает. Конечно, о планах.

— Первоочередная задача, — Евгений Егорович сразу берет деловой тон, — обновить автопарк. Это позволит повысить качество услуг и снизить затраты на ремонт. Аржанников знает, о чем говорит, до недавнего времени он возглавлял авторемонтное общество в Усинске. Вторая задача — внедрить систему материального стимулирования сотрудников с учетом личного вклада. Молодежь с неохотой идет на производство, и предлагаемые меры, надеется директор, позволят в какой-то мере эту проблему решить.

Третья — вывод ремонтной зоны на аутсорсинг. В июне в «Урайском УТТ» ремонтные мастерские были выведены в филиал, чтобы водитель занимался своей основной деятельностью — управлял машиной. Такова в компании «Спецнефтьтранс» «Стратегия технического сервиса», которая позволит УТТ стать более конкурентоспособным.

Романтики советского автопрома

Быть мастером, уметь делать и гордиться результатом своего труда — это настоящее мужское счастье. Странное словосочетание, скажете вы. Обычно говорят — женское счастье. Вы заметите, мужчина может зарабатывать интеллектом, быть успешным бизнесменом, но все же именно руки делают его по-настоящему мужественным. А мужчины, да, они скупы на эмоции, но разве вы не видели их счастливые глаза, когда они сделают хоть что-то своими руками. А если это автомобиль?! У нашего героя счастливые глаза.

Легендарные «Победа» и «полторка», колесившая еще по военным дорогам, «Газ-63» и «Москвич-403» — девять ретро-автомобилей. Таких музеев на производстве больше нет во всей Югре.

И даже знаменитый грузовик, ветеран Шаимских трасс ЗИЛ-157, установленный перед въездом в «Урайское УТТ», тоже совсем не муляж. Сними его с постамента, залей в бак бензин, и он поедет!

Вначале была мечта одного человека, водителя автомобиля автоколонны №3 Николая Пахмутова. Так бывает: страсть одного человека заражает других, и коллеги ему с удовольствием помогают в свое свободное время, ведь такое необычное хобби придает жизни неповторимые краски и динамизм.

Наш «Самоделкин», как зовут в УТТ Николая, и сам доволен нашей радостью, хотя говорит спокойно, без лишней суеты, с чувством собственного достоинства. Признается, что старые машины 50-60-х годов ему нравились с юности.

— Да что же в них хорошего? Это ж драндулеты — ни музыки, ни кондиционера... Вчерашний день автопрома. Или даже позавчерашний, учитывая его сегодняшнее отставание отечественных производителей?!

— Нет, не скажите, — хитро шурит он



глаза. О своих любимых машинах он может говорить часами. — Та же «Победа» — первая легковушка, выпущенная после Великой Отечественной. И модель на диво удачная. Те, кто знает автомобиль в действии, отзываются так: «Надежен, как банк, крепок, как сейф, и прост, как велосипед».

Достоинства машины оценил весь мир. Ведущие автомобильные журналы захлебывались от восторга, а дизайн машины не постеснялись скопировать даже американцы. Легковые автомобили этой марки выпускались с 1946 по 1958 год. За это время с конвейера сошло 235 999 экземпляров. Два из них разными судьбами оказались в Урайском управлении технологического транспорта. Руководство предприятия приняло решение отреставрировать машины к 70-летию Победы.

Найти или изготовить запчасти к машинам, которые много лет назад перестали выпускаться, — занятие не для слабаков.

— Да, с деталями сложно, — признает Николай Иванович. — Ищу, спрашиваю, у кого-то есть еще старые машины не на ходу, у кого-то деталь в гараже завалялась. Или из отпуска привозишь, с «большой земли». Словом, работы много.

Товарищи помогают, особенно с ремонтом коробок передач, двигателей. Так вот потихоньку мы их делаем, перебираем, приводим в божеский вид, правим, рихтуем, красим. Иногда на это уходит по полгода, иногда по году.

Пахмутов себя называет самоучкой, сам, своим разумением, своим опытом до всего доходил. На некоторых машинах и самому довелось когда-то ездить.

Парень из деревни в Кировской области, он приехал в Урай летом 1976-го, после службы в армии. В армии служил тоже на автомобиле, так что с баранкой он уже сорок лет «в обнимку».

— Начинал на бортовом «Урале», — вспоминает он. — Потом предложили тентованный, возить вахты на промыслы. Комфортабельных автобусов тогда еще не было, так и возили — и в жару, и в мороз.

— Еще и по бездорожью...

— Да уж, дороги в семидесятые годы были ужасными. Если осенью в грязь, 120 километров до Убинки полдня едешь. Другой раз даже больше — где застрянешь, где что...

Нырять в лужу, а вода аж бампер на «Урале» накрывает, это выше метра. А вахту везти или на скважину ехать все равно надо.

Николай Пахмутов на чем только не ездил! Но всегда его машина даже на вид была с иголочки, сразу чувствовалось, что за ней хозяйский догляд. Поэтому, когда в УТТ пришли первые автобусы, один из них дали Пахмудову. Он тогда был бригадиром комсомольско-молодежного экипажа. В девятностые пересел на «ЛАЗ», а сейчас работает на «КавЗе».

Николай Иванович в управлении — человек-легенда. Об этом говорят и его награды: медаль «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири», сам факт занесения его имени на городскую



Николай Пахмутов, водитель



доску почета, звания «Ветеран Шаимской нефти», «Почетный нефтяник» и еще есть...

— Скажу просто: это человек, на которого равняются, — рассказывает о Пахмудове начальник третьей автоколонны Валерий Такишин. — Достаточно взглянуть на автомобиль, на котором он работает, чтобы понять, каков он как профессионал.

— Если бы мне сейчас пришлось выбирать, я бы снова выбрал эту профессию. И этот город. И это предприятие. И не только потому, что люблю технику. Человек живет по «закону велосипеда»: пока крутит педали — движется вперед, остановился — упал, — Николай Иванович с бережностью проводит рукой по капоту «Победы». И продолжает:

— Моя профессия — вот такой «велосипед» для меня, я даже не замечаю, что «кручу педали». Техника, конечно, всегда прогрессирует, обратного хода нет. Но ретро-автомобили..., в них загадок больше.

Удивительные урайцы — в этом слове для меня слилось и что-то мансийское, и райское, и патристическое порывистое «Ура!»... Они такие же жадные до жизни, они так же преобразуют окружающий их мир своими руками. И поэтому с такими людьми рядом тепло жить даже на холодной северной земле.



Адрес:
403791,
Волгоградская
область,
г. Жирновск,
ул. Советская, 6 А.
Телефон: (84454) 5-20-24
Факс: (84454) 5-40-06
E-mail:
office@nvutt-sntrans.ru

ЗАО «Низневолжское УТТ»
основано в 1951 году. В 2007 году
общество вошло в группу компаний
«Спецнефтетранс».
Предприятие обслуживает три
нефтяных района: Жирновский,
Котовский и Фроловский, имеет
подразделения в Волгограде
и в Астраханской области.
Численность персонала –
959 человек.

Основные услуги:

- Грузовые перевозки технологического оборудования и товарно-материальных ценностей, перевозки сыпучих и жидких грузов, крупногабаритных, малых и тяжеловесных грузов, опасных и грузов общего назначения;
- Услуги технологического транспорта: передвижными паровыми установками, агрегатами наземного ремонта нефтепромыслового оборудования, агрегатами депарафинизации скважин, цементирующими агрегатами, агрегатами для перевозки центробежных насосов, штанг и труб, агрегатами для транспортировки электрооборудования;
- Услуги грузоподъемными механизмами: автокранами, гидрокранами и автогидроподъемниками, автопогрузчиками;
- Выполнение землеройных работ автомобильными и тракторными экскаваторами, бульдозерами, ямобурами, баровыми машинами;
- Услуги пассажирским и легковым транспортом.





Почти 90 лет рабочего стажа на двоих у Николая Довганюка и Константина Ребоха

Простая работа

Это случилось 2 сентября 2010-го. Сорок градусов жары и шквальный ветер, порывами до 28 метров в секунду, сделали свое дело. В тот день полыхало в самом Волгограде и еще в девяти районах области — более семи десятков очагов возгорания.

Огонь на Александровку, что недалеко от Жирновска, пришел из степи, потом загорелся лес. Пожар перекинулся через реку, и дома стали быстро уходить под огонь. Дорога была каждая минута. Экипаж «ЦА-320» Николая Довганюка и Константина Ребоха, работавший на одном из объектов рядом, одним из первых пришел на помощь пожарным и жителям села. Прибыв на место, мотористы быстро раскинули рукава, врубили насос на полную и пустили воду.

— Когда на тебя идет стена огня, это страшно. Обжигало, будто паяльной лампой... Мы льем, а пламя наступает, прет буром, — вспоминает Николай Довганюк. — Люди за тобой стоят, никто уже с ведрами не бежит, потому что бесполезно, да и сил нет, смотрят, как их дома вспыхивают и горят, и плачут! От многих домов остался лишь фундамент и печка. Кто успел скот выгнать, тот выгнал, кто не успел — у того погорело все.

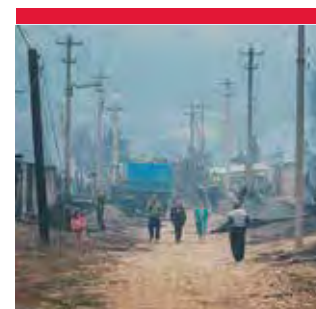
Больше суток мы там бились, потом нас сменили. А к вечеру опять в поселок, на

всю ночь — до утра заливали пожарище, не давали прибитому к земле огню подняться вновь.

А порезвился он на славу: тогда огонь уничтожил в Александровке 152 строения, в том числе 98 жилых домов. Невероятным напряжением сил большого количества людей и техники треть села удалось отстоять.

Есть три важных момента про экипаж ЦА-320: это были не их дома, это была не их обязанность и не их работа.

Их обычная работа — никакая не героическая. Для этого достаточно понимать, что такое ЦА-320. Представляете себе вездеходный «КамАЗ» или «Урал», на палубе которого установлен насос высокого давления, манифольдная линия и водоподающий блок, состоящий из двигателя внутреннего сгорания и центробежного насоса. Это и есть цементировочный агрегат. Ну какой тут подвиг, если изо дня в день ты занимаешься цементированием скважин, опрессовкой труб и обсадных колонн, промывкой и продавливанием песчаных пробок? Рутинная, неприметная работа, без которой, однако, нефть не взять. И таких вот обычных работ на нефтепромыслах, в автоколоннах и мастерских того же Нижневолжского УТТ, да и в жизни тоже, большинство. В космос полетел один Гагарин, и его знает весь мир, а имена сотен и тысяч людей, которые по-



2 сентября 2010 г.
«ЦА-320»
«Нижневолжского УТТ»
на тушении пожара
в с. Александровка
Волгоградской области



строили и вывели «Восток-1» на околоземную орбиту, так никому и неизвестны. Без таких вот десятков и сотен незаметных, но незаменимых трудяг, не то что к звездам полететь, машина на линию не выйдет!

На момент нашего разговора общий стаж в Нижневолжском УТТ мотористов Довгнюка и Ребоха — 89 на двоих.

— Столько не живут, — смеется Николай Николаевич. Константин Евстафьевич только улыбается. Он вообще не разговорчив. В одном экипаже они уже 15 лет.

Дорога ведет в Жирновск

В нефтяную столицу Нижней Волги — Жирновск — мы выехали около пяти утра. Тот, кто в Волгограде бывал, знает, что это город не столько большой и высокий, сколько длинный, растянувшийся вдоль реки. Впереди у нас 320 километров на север области по Приволжской возвышенности. Водитель Нижневолжского УТТ, забиравший нас с фотографом из волгоградской гостиницы, произносит с серьезным видом: «Когда выедем за город, считайте, полдороги уже позади».

Шутку мы оценили не сразу. А город меж тем бесконечно тянулся за окном, так что, в конце концов, среди бесчисленных засыпаний и просыпаний (благо не за рулем!) сложилась другая шутка: «А с платформы говорят: это город Волгоград».

В конце концов, город закончился, словно истончился, плавно перешел в степь, от горизонта до горизонта. Май в этих краях — уже лето. Где-то далеко и справа тянется гигантское — через всю область — Волгоградское водохранилище. Слева — Дно-Медведицкая гряда. Горизонты вокруг низкие, дальние, а небольшие неровности на стыке неба и земли как раз и есть «горная гряда». Она-то и делает разнотравный степной пейзаж в перспективе волнистым.

В последней трети пути мы совершенно незаметно перемахнули один такой «горный хребет», после чего горизонт заволнился и справа тоже. Волны в 2-3 сотни метров над уровнем невидимого нам моря плавно перебежали одна в другую.

В небольшой городок на самой границе с Саратовской областью мы приехали ближе к полудню. Говорят, что в речке Медведице уже давненько, лет так 300, местные жители замечают маслянистые, жирные пятна.

По ним-то и дали название селу. А в 1949 г. здесь нашли-таки нефть, но село уже переименовывать не стали. Тогда же и началась для этих мест нефтяная эра. Месторождение назвали Жирновским. А через каких-то 10 лет село Жирное стало городом Жирновском, столицей одноименного района.

Транспортники понадобились на месторождении сразу же, и в 1951-м году была образована транспортная контора «Сталинграднефть», с нее и началась история предприятия. В середине девяностых она была промаркирована логотипом «ЛУКОЙЛа». А в 2007 г. было образовано ЗАО «Нижневолжское УТТ» — дочернее общество ЗАО «Спецнефтьтранс».



Александр Мигунов,
директор ЗАО «Нижневолжское УТТ»

Везде успевать, но достоинства не терять

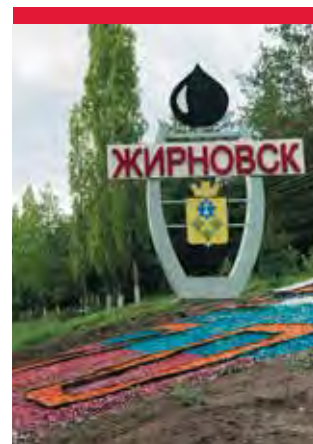
Александр Иванович Мигунов в директорском кресле более десяти лет. О выделении непрофильных транспортных активов нефтяниками рассказывает, как говорится, с примерами в руках:

— Я до сих пор помню: месяца через три после отделения я приехал в «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть». Захожу в кабинет, говорят:

— О! Подрядчик пришел! — Александр Иванович выдержал паузу.

— Да, был коллега — стал подрядчик!

До сих пор вспоминаю наш самый первый день. На счету — всего 50 тысяч рублей!



Город Жирновск.
Основан русскими,
украинскими и
мордовскими
переселенцами
в XVIII веке.
Население —
16,4 тыс. жителей.





24 000 000 км

— общий пробег
техники в год в ЗАО
«Нижеволжское УТТ».

И мы, пользуясь своим заработанным в прежние годы авторитетом, заключили договоры на топливо, выписали путевые листы и совершенно другим предприятием вышли на линию.

Наш разговор — не вечер воспоминаний, Мигунов говорит очень энергично, и кажется, что даже в разговоре он все время идет вперед:

— Сейчас у «ЛУКОЙЛа» газ — отдельно, нефть — отдельно, море — отдельно. Энергетики, охрана, другие «непрофильники» — отдельно. И теперь надо бежать за каждым клиентом, потому что каждый наделен самостоятельностью и уже, — Александр Иванович усмехнулся, развел руками, — не обязан отвечать по старым обещаниям.

Помолчав пару секунд, он рассказывает, как непросто «остаться на плаву» в изменившихся обстоятельствах, о предприимчивости, о том, что в больших делах мелочей не бывает:

— Понимаете, опыт — бесценен! Мы четко знаем требования наших клиентов. В последнее время мы уже сами и вполне успешно верстаем свой рыночный портфель. То, что отыграли, на том и работаем.

О содержимом портфеля директор УТТ говорит, пересыпая аббревиатуры топонимикой, и я понимаю, что без компаса и карты мне не обойтись, потому что отыграли-то прилично и работают от Астрахани и Калининграда до Когалыма (Москва, Пермь, Волгоград, Самара и другие — включительно).

Если конспективно, то:

- 622 единицы транспорта;
- 1 200 000 машиночасов;
- 24 000 000 километров — общий пробег техники в год в ЗАО «Нижеволжское УТТ».

А если с подробностями, то вот, например:

— Двадцать один процент заказываемой техники — это вахтовый транспорт. У нефтяников в нашем регионе много скважин и бригад, разбросанность очень большая, — Александр Иванович ладонью проводит над поверхностью стола. — Тут до скважины может быть и 50, и 60 километров, — отчеркнул ребром ладони, — а можно и так: за угол завернул, — директор слегка хлопнул по столу, — и ты на скважине. А их только по Жирновску с Бахметьевским промыслом — более семисот. Вахтового транспорта до сотни машин каждое утро на линию выходит!

Мой собеседник умеет образно выразиться: тут вам и острые вилы конкуренции, и мо-

нолитный заказчик. Но когда речь дошла до науки, стало понятно, что для Мигунова это особая статья, отдельный разговор:

— Наука наша — это «ВолгоградНИПИ-морнефть» (филиал ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» — авт.), — он так и сказал: «наша». — Мы работаем с ними и в Волгоградской, и в Астраханской областях, помогаем легковым и технологическим транспортом. У нас есть такие специальные передвижные лаборатории с глубинными лебедками для исследования пород. Ну и, конечно же, керн перевозим. Наука, она же везде! Мы периодически (раз в квартал точно) тельняшки надеваем и — через Балтику — в Калининградскую область. У них там свой хлеб, у науки. Ну, на их хлебе и мы свой кусочек небольшой зарабатываем. В общем, не чураемся никакой работы: даже сельхозники немножко!

— Кто?

— Да вот обращалось к нам новое крестьянско-фермерское хозяйство. Только образовалось, транспорта своего пока нет. Но — с деньгами, — этот аспект Александр Иванович уточнил даже как-то строго, интригующую паузу тянуть не стал:

— Да «Кировцев» мы им поставили! Вот, занялись боронованием да культивацией! И довольно неплохую маржу мы взяли с этого проекта.

— А водители как?

— Механизаторы, в смысле? Да мы каждому сказали: на тракторе учился? Значит, сельхозник! — Мой собеседник хитро улыбается, и видно, что определение «сельхозники» да и вся эта экзотическая история ему нравится чрезвычайно. — Не чураемся копейку подымать, любую, которая только появляется. Деньги — они всегда нужны, чтобы развиваться.

Помолчал и добавил серьезнее:

— Не ломаемся, подыдем. Собирать надо, собирать, — и рассказывает о том, что УТТ в Астраханском регионе уже лет пять, как забрало обслуживание понтонно-мостовых переправ, которые в низовьях Волги и Ахтубы соединяют населенные пункты с большой землей:

— Для нас это было абсолютно новое дело: наводить, разбирать, ремонтировать, наращивать понтоны в зависимости от того, как приходит или уходит вода. Это — работа. Мы ее забрали.

Надеюсь, что даже в таком вот — печат-





ном — виде передается ощущение напористой, фактурной речи, в которой сквозит какая-то истинно мужицкая хватка, гордость за свое хорошо выполненное дело, юмор, порой ирония:

— С нашими ценами согласились, ну мы аккуратненько подметаем, латаем, столбики меняем, травку окашиваем, — продолжает он уже о другом проекте, — за обочинами следим, зимнюю наледь убираем, от снега чистим. Это — деньги? — спрашивает у меня. Куда ж деваться?

— Деньги, — говорю.

— Два километра дороги — не много! — смеется.

— Это же начало большого пути! — я вроде как подбодрила. И тут же получила вполне строго:

— Это к тому, что курочка по зернышку клюет. Было произнесено, что дорога без хозяина — ну мы и сказали, что хозяевами будем.

— Кто произнес?

— «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть».

— Ясно.

— А кроме «ЛУКОЙЛа» есть в портфеле крупные партнеры?

— Вот, например, два последних сезона отработали с ПО «Белоруснефть». На территории Фроловского района они проводили технологические операции. Мы им поставляли транспорт. Но, конечно, основа — это «ЛУКОЙЛ» и «РИТЭК», работа с ними, их подрядчиками и субподрядчиками — это, так сказать, база.

— Какой тендер был самым драгоценным?

— Каждый — драгоценный. Когда на тендер выезжаешь, тут, в Жирновске, все кулачки держат. Оно и понятно, УТТ — крупнейшее предприятие города, у нас работает почти тысяча человек, за каждым — семья. Они все ждут результатов и хотят быть уверены в завтрашнем дне. Слово «волнительно» здесь не подходит. Мы не должны допустить, чтобы у клиента вообще появилась мысль о том, что кто-то кроме нас может выполнить эту работу.

— Каким проектом гордитесь больше всего?

— Вы знаете, наверное, за наш самый главный проект: ЗАО «Нижневолжское УТТ». Все остальное — ноги наши, ноги. За клиентом бежать надо.

Бежать, бежать, но достоинство не терять!

В 2011 году местные либерал-демократы накануне 65-летия лидера своей партии выступили с идеей переименовать райцентр в Жириновск. Надо-то, мол, удлинить название города всего на одну букву, зато какие перспективы: и паломничество туристов, и поддержка на федеральном уровне от пятикратного кандидата в президенты России, и вообще — золотые горы!

При всем уважении к Владимиру Вольфовичу поддержки среди горожан эта малая малость не нашла и инициатива быстро заглохла. Жирновск — это все-таки про нефть!

А еще про смелость и умение найти свой маневр на рынке, про курочку, которая по зернышку..., про свою гордость — наши машины возят партнеров в столичных офисах, про наши научные экспедиции. В конце концов, про геройский экипаж «ЦА-320» Нижневолжского УТТ, с которого мы начали этот рассказ.

Тропой нефтяных караванов

Город со всеми задатками столичности на одиннадцати островах, с каким-то петербургским количеством рек и мостов, со старинными и современными набережными, он захватывает и сразу влюбляет в себя. Ты еще ничего не успел: не поел здешней рыбы, не говорил с людьми, не ходил по музеям, но тебе уже очень нравится здесь. К Астрахани даже советская сверхутилитарная застройка отнеслась как-то бережно и любовно. Love Story про «Третью улицу строителей, дом 25, квартиру 12, четвертый этаж» Рязанову здесь, пожалуй, было бы не снять...

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Волгоград-НИПИморнефть» (филиал ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг»).

Основан в 1959 г. Обеспечивает комплексное научно-исследовательское сопровождение геолого-разведочных работ, обустройства и разработки нефтяных и газовых месторождений, усовершенствования строительства скважин и добычи нефти на суше и на море.



Асан Кужахметов, начальник
Астраханского участка ЗАО «Низневолжское УТТ»

Раннее утро. От здания «ЛУКОЙЛ-Низневолжскнефть» на Адмиралтейской, возле озера Лебединое, только что отъехал вахтовый автобус с надписью на бортах — «Спецнефтьтранс». Здесь, в самом сердце Астрахани, нас встречает Асан Баранбаевич Кужахметов, начальник Астраханского участка Нижневолжского УТТ.

— Через 50 километров, на отвороте вас будет ждать «КамАЗ», пересядете в него, посмотрите, как нефть по пескам возят, — сказал Асан Баранбаевич и отправил нас на Бешкульское месторождение.

Так же, как за Усинском с его тундрой и лесотундрой, здесь, под Астраханью, буквально на глазах, за час небыстрой езды степь превращается в пустыню.

Мы сворачиваем с асфальта на песчаную одноколейку. Вот и обещанный «КамАЗ». Пересадка.

Эта дорога первоначально не вызывает ни малейшего опасения. Кого из нас удивишь проселком?

Вокруг — все, что называется, ровно. Куда ни кинь взгляд — желто-зеленый ковер, кое-где торчат одинокие кусты. Но вот по краям дороги стали появляться маки. Среди клочковатой, прибитой к земле травы и непритязательных желтых беретиков полевого осота их алые тюбаны выглядят особенно дерзкими. Они на голову выше «окружающей

действительности». Черная бархатная брошка на дне алой впадины лепестков улавливает твоё внимание, заставляет выхватывать взглядом каждый цветок в отдельности. Вы скажете: видали мы маки и красивее. Да, бывают куда крупнее, с мясистыми стеблями и плотными лепестками. Но эти, трепетные, парящие над желто-зеленой обыденностью алые паруса — одно из чудес света на самой границе с пустыней, точно.

Все чаще стали попадаться песчаные «проталины», а на них высохшие, без единого листка кусты. Есть ли в них жизнь или это мертвые пустынные декорации — неизвестно. Уже трава не лежит плотным ковром и маков не видно. Еще несколько минут пути и появляются первые барханы. В воздухе — постоянное пестрое движение. Это маленькие — с воробья, но куда изящней — разноцветные птички с длинными клювами. Они носятся с одного голого куста на другой. И, похоже, знают, насколько эффектно смотрится в своем вызывающе-ярком оперении на голых, высохших ветках. Нам как зрителям, способным оценить эту роскошь, они явно рады.

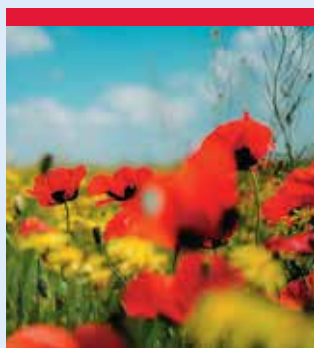
— Это шурки, — говорит водитель.

И вот уже впереди, до самого горизонта — только барханы. Справа вдаль видны бледные полосы солончаков. Это тоже красиво, но описывать вообще не имеет смысла. Солончак надо видеть, идти по нему, слышать хруст солевых кристаллов под ногами.

Наверное, только в пустыне бывает так много неба. Водитель рассказывает про сухой дождь в засуху, когда тучи затягивают горизонт, сверкают молнии, гром гремит, а на землю не проливается ни капли живой влаги. Испаряясь, еще не долетев до земли, струи дождя возвращаются обратно на небо.

Мы едем по «тропе караванов». Нефтяных. В «КамАЗе» — корабле здешней пустыни — как на спине верблюда, только скорость чуть-чуть побыстрее.

Сергею Короткову, который везет нас по барханам, немного за 50. Коренастый, спокойный, большими руками большую баранку



« Но вот по краям
дороги стали
появляться
маки».



руля держит крепко. Круто крутит, — думаю. Голос низкий, хриплый с ровным рокотом мотора — одно целое:

— Работа не из легких, всякие ситуации бывают. Дорожные условия — сами видите: грунтовка. Летом песок, зимой снег заметает дороги. Барханы постоянно двигаются, постоянно приходится новую дорогу набивать. Особенно вот эта тяжелая, на Бешкульское месторождение.

Они похожи, водитель и его «КамАЗ». Чувствуется сила, повышенная проходимость и опыт.

— Братишка мой тоже в УТТ работает, после школы пошел сразу, — подозреваю, что и «братишка» у Сергея Николаевича вполне себе крепкий такой дядька и баранку крутит тоже круто.

— Отец здесь работал, брат его всю жизнь здесь трудился. Еще три двоюродных брата, я вот с 1989-го здесь. Коллектив отличный. Есть костяк — человек 10-15, кто по 25 лет работает и больше. Молодежь приходит — тоже хорошо.

Тем временем барханы совсем заслонили собой горизонт, и между высоких песчаных волн видна уже не дальняя даль, а следующая линия сыпучего прибоа.

— У нас маршрутов много. Здесь много месторождений, которые разбурили лет 15 назад и больше. Для капремонта скважин возим трубы, оборудование, химреагенты, цемент.

А за окошком месяц май, самое начало лета. Жарко, конечно, но пока пустыня не раскалилась, терпимо. А в самый сезон бывает и 45.

— Уже как-то привыкли, втянулись, в порядке вещей считается. Бывает — забуксуешь, ночуешь в степи. Связи в некоторых местах нет. Залезешь на бархан — может, дозвонишься до базы. Бывает, и с бархана не ловит. Но тогда уже на базе сами начинают беспокоиться — высылают машину на поиски.

Рассказ выглядит совсем не эффектно: Сергей Николаевич говорит спокойно, руками на всю кабину не размахивает — баранку не отпускает ни на секунду. Голос ровный, словно низкий рокот мотора, подтверждает: все нормально, все под контролем, плавали — знаем.

И мы с фотографом тоже уже знаем, что делать, когда в пустыне перемет. Зимой он как в тундре в пургу, летом — песчаный. Знаем, что если забуксовал — подмога придет только утром. Если застрял с 20-ью тоннами на борту и на тросе вытянуть не получилось, тогда придется дожидаться бульдозера или «Кировца».

— Обычно первым на поиски высылают дежурный «УАЗик» проверить, что с тобой.

Если, к примеру, машина заглохла, можно в «буханке» перекантоваться. А утром посылают трактор или запчасть какую, если сломался.

Расстояния здесь мало что значат, здесь другие категории. На 120 километров (Сергей Николаевич говорит — «килОметров») может и пять часов уйти, если переметы. Здесь не торопятся, главное — доехать. И не скажешь, когда легче — летом или зимой. Бывает снега и немного, а ветер набивает его в колею. Даже вездеходы буксуют, «Уралы» трехмостовые встают как вкопанные.

— Пустыня есть пустыня — никто не застрахован, — негромко похрипывает Сергей Николаевич.

— А домашние как?

— Ну, жена привыкла, каждый день мне в дорогу сумку собирает. Обязательно. Каждый день — сумочка, термосок. Бывает пять дней в неделю, бывает — семь. Это по заказчику, как заказчик закажет. Бывает — без выходов. Если надо — куда деваться? Выдерживаем.

Семейная тема тоже интересна, спрашиваю про детей.

— Вот, взял ипотеку для квартиры дочери. Надо, — и весело прохрипел, — опять напряг — опять свадьба! Такие дела.

— Ну все, дальше не повезу, дальше уже переметы пойдут, не дай Бог, как говорится, — притормаживает.

Остановка случилась так неожиданно, что я попрощалась и вылезла из машины, совсем забыв спросить, почему вдоль всей дороги на сухих ветках кустов торчат надетые на них пластиковые бутылки из-под воды. То ли это вешки, как на северных зимниках, только бюджетнее, то ли какая-то традиция.

Через тернии к звездам

Per aspera ad astra. И только так. Барханы плавно отчалили и поплыли назад, рельеф постепенно снова стал плоским, горизонт дальним, а земля заметно круглее. Мы направлялись в поселок Лиман — место дислокации Астраханского участка ЗАО «Нижне-волжского УТТ».

Этот участок — уникальный. Больше 80% объемов работ — обеспечение автотранспортом береговых структур «ЛУКОЙЛ-Нижне-волжскнефть», которое ведет освоение шельфа Каспия.

— Мы на море с самого начала освоения, с середины девяностых. Возили материалы для модернизации СПБУ «Астра». Кужахметов, прочитав на наших лицах непонимание, поясняет, что «Астра» — это самоподъемная плавучая буровая установка, несамходная,

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть»

Основано в 1949 г. В составе Группы «ЛУКОЙЛ» с 1996 г.

Основные виды деятельности: поиск, разведка, разработка нефтяных, газовых, газоконденсатных месторождений, добыча нефти и газа в акватории Каспийского моря и на территории Астраханской области. Общий объем добычи углеводородов ежегодно составляет

более **3 млн** тонн нефти (половина из них в минувшем году добыта на Каспии) и **600 млн** м³ газа.





ЗАО «Нижневожское УТТ» принимало участие в глубокой модернизации СПБУ «Астра», осуществляя доставку материалов и оборудования



27 апреля 2002 г. Президент России Владимир Путин посетил СПБУ «Астра», с помощью которой ОАО «ЛУКОЙЛ» вел разведочное бурение в северной части Каспийского моря. Нефтяная компания с помощью СПБУ «Астра» открыла шесть крупных многопластовых нефтегазоконденсатных месторождений.

на трех опорах, с выдвижной консолью и вертолетной площадкой. Построенную в 1983 г. в Японии «блоху» подковали умельцы с астраханского завода «Красные баррикады».

Модернизация установки, построенной в свое время для куда более южных широт, была глубокой. Весь буровой комплекс перенесли во внутрь корпуса, полностью заменили оборудование машинного отделения и верхней палубы. О масштабе работ (и, соответственно, перевозок) можно судить по тому, что пришлось использовать дополнительно 500 тонн металлоконструкций.

Ничего себе, «блоха» — площадью 53 на 53 метра, высота опор — 67 метров. «Астра» работает на глубине до 45 метров, и этого вполне достаточно, поскольку большая часть российского Каспия, за исключением шельфа Дагестана, не глубже 50 метров. При этом «кусает» шельф весьма изрядно — глубина бурения без малого 5 000 метров! «Астра» стала настоящей «звездой» возрождающейся отечественной нефтянки!

В 1999-м крестной матерью «Астры» стала звездная Элина Быстрицкая, народная артистка СССР. Она и разбила о борт буровой бутылку шампанского. В 2002 году единственную на Каспии буровую установку, которая работает без сброса в море выработанной породы, посетил Президент России Владимир Путин.

— Когда «Астру» спустили на воду, мы занялись береговым обеспечением. Начинали с морпорта Оля, со строительства которого в девяностые началось возрождение российского торгового флота на Каспии. Это была целая эпопея.

Теперь Астраханский участок Нижневожского УТТ обеспечивает транспортом деятельность другого искусственного «обитаемого острова» в Каспии — ледостойкой стационарной платформы (ЛСП-1), которая является основным объектом обустрой-

ства месторождения им. Ю.Корчагина, что в 180 километрах от Астрахани. Оттуда нефть, подготовленную до товарной кондиции, «ЛУКОЙЛ» качает по 58-километровому подводному трубопроводу на плавучее нефтехранилище, где ее и забирают танкеры. Больше двух миллионов тонн уже добыто, и в каждой тонне — так или иначе — труд автотранспортников, хотя ни танкеры, ни нефтепровода у них нет.

— Не наш профиль, — шутит Кужахметов. — Слышали про «нулевой сброс»? По этой технологии попадание вредных веществ в акваторию исключено, утилизируется все — от бурового шлама до пищевых отходов. Контейнеры с отходами суда-снабженцы доставляют на комплексную транспортно-производственную базу в поселке Ильинка, где наши погрузчики помогают их разгружать. Далее отходы морского бурения доставляются на специальный полигон, где их перерабатывают в «кирпичики» прессованного ГУТа (грунт укрепленный техногенный — авт.), который используется в качестве материала для строительства дорог и рекультивации.

Разговор заходит о планах, о введении в эксплуатацию еще платформы на нефтегазоконденсатном месторождении имени Владимира Филановского. О том, что тогда транспортникам работы прибавится, и это, конечно, хорошо. На суше — свои планы.

— Наши машины возят нефть для «РИТЭКа». Ездим в порт в Махачкалу, Волгоград — как родной. «ЛУКОЙЛ» прокладывает трубопровод по территории Калмыкии и Ставропольского края, там у нас перспективы до Буденовска добраться...

Проехав по астраханским вотчинам Нижневожского УТТ, мы вернулись в город. После пустынных барханов на удивительную в своей красоте Астрахань с ее пятьюдесятью мостами, реками и ериками мы смотрели глазами бывалых путешественников, прошедших тропой каравана. И это был не мираж.



ООО «ДОРОС»

ООО «Дорос»

основано в 1973 году.

В состав транспортной компании «Спецнефтетранс»

дорожно-строительное общество входит с 2005 года.

Численность персонала – 595 человек.

Адрес:

617830, Пермский край,
г. Чернушка, ул. Ленина, 133.

Телефоны: (34261) 4-65-63, 54-2-07.

Факс: (34261) 4-40-81.

E-mail: doros@sntrans.ru; doros@bk.ru



Основные услуги:

■ Дорожное строительство.

Обслуживание дорог:

- строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог, искусственных сооружений общего пользования;
- строительство производственных объектов дорожного хозяйства;
- содержание автомобильных дорог общего пользования;
- строительство и содержание магистральных автозимников;
- строительство и обустройство кустовых оснований и подъездов к ним;
- содержание внутрипромысловых дорог;
- выпуск асфальтобетонной смеси, производство дорожной плитки.

■ Услуги транспорта:

- грузовые автоперевозки;
- оказание услуг дорожной техникой и механизмами, грузоподъемными механизмами;

■ Услуги строительно-монтажного участка:

- переустройство инженерных коммуникаций;
- строительство и обустройство кустов скважин;
- капитальный ремонт и реконструкция трубопроводов;
- инженерное обеспечение на период бурения.

■ Услуги строительной лаборатории:

- все виды испытаний по качеству грунтов, песка, щебня, строительных материалов и конструкций.



Соединяя пространства

— **З**а три часа долетим до Чернушки, глазом не моргнете, — заверяет нас водитель Виктор Геннадьевич. — А в семидесятых командировку в Пермь брали с запасом. В лучшем случае сутки тряслись туда, сутки обратно.

Знаете выражение: «Сел за руль и поскакал»? Потому что по ухабам и глубоким колеям по-другому не выходило.

— Что, все так плохо было?

— К примеру, до Кудея — 30 километров, сейчас этот путь в 15-20 минут уложится. А тогда садились на вездеход «Урал» и «скакали» 11-12 часов. На промыслы нефтяники летали на вертолетах, иначе никак.

Неизвестно, сколько бы еще юг края был «отрезан» от остального Прикамья, но когда в регионе начала бурно развиваться нефтянка, потребовались и автодороги. Тогда в Чернушке и было создано эксплуатационно-линейное управление автомобильных дорог (ЭЛУАД). Начинали с малого: 12 единиц дорожно-строительной техники на балансе да семеро, как говорится, смелых. Из ЭЛУАДа и выросло ООО «Дорос». Сегодня в зоне ответственности предприятия: 3,5 тысячи километров дорог Пермского края, 262 единицы «боевой» техники, более 300 специалистов.

— «Дорос» расширяется просто, — говорит директор общества Андрей Галиханов, — дорожный сервис. 60% наших объе-

мов — это объекты ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». Строительство и капремонт автодорог, отсыпка кустовых площадок под буровые и подъездов к ним.

Каждое рабочее утро в «Доросе» начинается с совещания в диспетчерской и оперативно-производственном отделе, куда стекается вся информация по объектам работ. А объектов одновременно может быть и 20, но обычно больше. И география им — весь Пермский край.

— Да они не сделают, да дожди целыми днями, ныли минувшим летом скептики. Но даже они понимали, что дело не в погоде, просто дорога в промзоне краевого центра для худого городского бюджета не в приоритете. Ее даже в планах на ближайшие годы не стояло.

Но у нефтяников — приоритеты свои. Этот почти пятикилометровый участок улицы Промышленной ведет от шоссе Космонавтов к самой современной нефтепереработке страны — «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез». И если театр начинается с вешалки, то ПНОС, как всякий уважающий себя завод, разумеется, с дороги до проходной.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ»

Работает в 26 административных районах Прикамья и Татышлинском районе Республики Башкортостан и Республике Коми.

В Пермском крае:

101 нефтегазовое месторождение;

26 районов деятельности;

20% налоговых поступлений в бюджет Пермского края.

Здесь, на окраине Перми, в этом году будет введен комплекс переработки нефтяных остатков (КПНО). Объект, в который нефтяной компанией за пять лет вложено около 20 миллиардов рублей. Пуск КПНО — это событие не только для завода или отрасли — для всей экономики России, поскольку позволит увеличить глубину переработки нефти до 98%, а производство дизтоплива «Евро-5» на четверть — на миллион тонн в год. На открытие комплекса на ПНОСе ждут столичных гостей из самых-самых «верхов». На счет того, приедет ли Президент или нет, точно не знаем, поэтому утверждать не будем... Но дорога, по которой не раз доводилось ездить до ремонта, действительно стала гораздо лучше.

К таким событиям у настоящих хозяев принято готовиться, наводить порядок. Поэтому деньги на ремонт городской дороги дали нефтяники — из Фонда поддержки социальных инициатив «ЛУКОЙЛ-Пермь». Нефтяники же и поручили строительству тому, в ком они уверены на все сто — «Доросу». Критерии понятны и просты: деньги не разворуют, дорога будет построена в срок и простоит сколько положено.

Отговорки на дождь, снег и космос — это не для «Дороса».

— Да, лето дождливое, — рассказывает «как это было» директор «Дороса» Андрей Галиханов. — Но мы поставили технику и ловили часы: два часа работаем, два пережидаем, но

не уходим. Сдали объект раньше срока.

За три недели заменили асфальт на площади 56 тысяч квадратных метров и укрепили обочины. Теперь дорога до «Пермнефтеоргсинтеза» — скатертью.

— Любое месторождение в округе возьмите, — Андрей Галиханов показывает на карту, — дорога построена нами. Недавно отсыпали площадку в Уинском районе, там было болото. Более 100 тысяч кубов грунта завезли, устроили систему дренажей, применили геотекстиль дорнит. Не прошло и месяца — площадка готова, бурить можно.

Еще одним важным заказчиком «Дороса» является управление автомобильных дорог и транспорта Пермского края. На содержании общества более 500 километров региональных дорог на юге Прикамья.

В последние годы дорожники начали обращать внимание на то, что в тучные годы считалось «семечками»: на муниципальные аукционы по содержанию, ремонту и строительству дорог.

Большое количество объектов работ одновременно — особенность «Дороса». В год общество ведет 200–250 объектов. А Андрей Галиханов подчеркивает еще одну особенность:

— Мы технику глушим только на Новый год: с вечера 31 декабря до 8 утра 2 января. Все остальное время она работает под нагрузкой.

С тем количеством объектов, которое



одновременно ведет «Дорос», на учете каждая единица техники. Простаивать в ремонте некогда, поэтому за последние четыре года общество обновило парк примерно наполовину. По инвестпрограмме приобретено 128 единиц техники на полмиллиарда рублей. Упор сделан на импортные машины и механизмы.

— Одиннадцать «Мерседесов», четыре «скании», семь «татр», — перечисляет директор и тут же, с примерами в руках, поясняет, почему упор сделан на зарубежное. — Мы закупили три бульдозера «кaterпиллер», и они нас во как выручают!

А взять наш «Б-10» — вроде бы и неплох, но он в два с половиной раза меньше толкает грунта. Одну и ту же площадку наш делает за шесть часов, а американец — всего за два. А через пять лет он по затратам на ремонт и содержание будет стоить уже столько, сколько «кaterпиллер».

Новая техника работает не только на заказчика, но и на имидж общества и «Спецнефтетранса» в целом. Заказчик ее видит и сразу же понимает, что это не какое-то «черноморское отделение Арбатовской конторы по заготовке рогов и копыт», а серьезное предприятие, которое может организовать свою работу не только по югу Пермского края, но и на севере, у Полярного круга.

Так, в феврале «Доросом» в Усинске, за полторы тысячи километров от дома, создан дорожный участок для работы на Центральном-мичаельском месторождении. Оперативно из Пермского края было переброшено около 20 единиц дорожно-строительной и само-



Андрей Галиханов, директор ООО «Дорос»

сальной техники, совместными усилиями дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс», работающими в Республике Коми, были созданы условия для работы и быта людей. Ежемесячно на север «Дорос» направляет в составе каждой вахты 50 работников.

На европейском Севере «Дорос» не новичок, в начале двухтысячных, когда пермские нефтяники взялись за освоение Тимано-Печерской нефтегазоносной провинции в Заполярье, бригады дорожников вели там строительство и содержание автозимников. Тогда сегодняшний директор предприятия работал там инженером. И поэтому боль-





Петр Копытов, водитель ООО «Дорос»

ших проблем с передислокацией техники и развертыванием участка в Республике Коми у общества не возникло. Оперативно из Пермского края было переброшено около 20 единиц техники, созданы условия для работы и быта людей. В составе каждой вахты, направляемой на север ежемесячно, около 50 человек.

— Люди у нас особенные, на скамейке запасных никто не отсиживается, — использует спортивную терминологию Андрей Галиханов. — Коллектив других не держит. Хотите найти лучших — отправляйтесь на объекты, берите любого — не ошибетесь. Уберите одного специалиста из бригады — работа пойдет не так. У нас игра командная, все «звезды».

— Просто Петром зовите, — протягивает крепкую, твердую руку машинист куединской автоколонны Петр Анатольевич Минин. Ему за пятьдесят, и всю свою рабочую жизнь после училища он провел за рычагами гусеничного трактора.

— Куединский я. Где родился, там и пригодился. Наша работа проста — планировка площадки или будущей дороги. Ровняем, подбиваем, вырезаем, добавляем — готовим площадки к гравию или затем к асфальту.

Простота мыслей и открытость взгляда и характера жителя сельской глубинки подкреплена в нем богатым жизненным опытом. Глядя на Минина, не понимаю, как ему

удается улыбаться одними глазами. Лицо серьезное, а в глазах — искринки.

За эти годы, несмотря на тихходность транспортного средства, довелось Минину исколесить весь юг Пермского края.

— А что, не своим же ходом, на трале. По аппаратам туда загнал машину, гусанки колодками подбил, и в путь. Дороги сейчас почти везде есть. Главное, при погрузке бульдозер правильно выставить, чтобы он ровно встал и гусеницы не свешивались. А то иначе транспортировка будет не к месту работ, а прямым ходом в ремзону.

Про экстремальные ситуации, как и его коллеги, Минин рассказывать не любит, чтобы не сглазить:

— Понятий таких нет — бросить кого-то. Наши будни скучными не назовешь. Бывало, в болоте провалится машина. Будешь тянуть ее груженую — опрокинешь однозначно. Так мы лопаты в зубы и изображаем самосвал, — смеется Петр Анатольевич опять одними глазами. — Разгрузили, вытащили, потом опять загружаешь. Зато есть что вспомнить. А вы когда-нибудь видели северное сияние? — Минин хитро на меня смотрит. — Нет?! Тогда вы ничего не видели. Такое световое шоу человеку никогда не создать, никакими спецэффектами.

Поработать «экскаватором» довелось и Петру Копытову.

— Был такой случай, — вспоминает води-

тель с сорокалетним стажем, — три дня пришлось куковать на болоте. В один из рейсов застрял я как-то на самосвале, груженном щебнем, посредине реки. Три дня пытался выехать. Без толку. А это ведь было в начале октября. Холодно, сыро. Прибывший на подмогу трактор тоже не справился. Только на третий день смогли подогнать полозья, выгрузили туда щебень. И машина освободилась из водного плена...

Это сейчас везде ГЛОНАСС и сотовая связь, а тогда...

— Тогда такой роскоши не было, — улыбается жизнерадостно Петр Иванович. — Если ты в рейсе один и поломался на лесной дороге, то можешь застрять надолго...

Был у меня «чехословацкий друг» — многотонная «Татра», мне ее доверили, когда после армии в УТТ пришел. Вместе нас с «другом» в «Дорос» и перевели, здесь мы изрядно отработали.

Разговариваешь с Петром Ивановичем и заряжаешься его жизнелюбием, открытостью, его одушевлением «железа»... Техника есть техника: ломается и стареет, «верного друга» списали. И несколько лет назад Копытов стал водителем универсальной дорожно-строительной машины. Экскаватор-планировщик УДС-114 — машина действительно универсальная: и на стройплощадке, и на отсыпке буровых. Маневренная и вездеходная, на базе «Татры», ей по зубам любые землеройные работы при ремонте на водо-, нефте- и газопроводах; незаменима «удээска» и при планировании откосов вдоль автомобильных трасс.



Эх, эту бы «чудо-лопату» Минину с Копытовым в те стародавние ситуации, и не надо было бы никого «изображать»... Ей загрузить вытянутый из болотины самосвал минут десять потребуется.

— Супермашина! — подтверждает Петр Иванович. — Управляешь ковшом с помощью джойстика, благодаря этой игрушке каждое движение механической «руки» плавное и точное, выверено до сантиметра. Почти как собственной рукой грунт берешь.





Асфальтобетонно!

В центре стартовой площадки, огороженной по периметру забором, высятся два типичных звездолета из фантастического фильма эпохи черно-белого кино. Не новых (похоже, первый раз команда «на старт» им была дана лет семь-десять назад), но еще крепко стоящих на этой земле. Вот сейчас командный голос начнет обратный отсчет, по переплетению

труб зациркулирует топливо, взревет двигатели, вырвется огненная струя, и корабли затеяются на бескрайних просторах Вселенной...

Командующий «космодромом» Антон Матвеев встречает нас почему-то не в скафандре, а в костюме и при галстуке. Из его командирской рубки «звездолеты», припорошенные снегом, как на ладони.

— Тот, что поновее и побольше, — это «кореец», — показывает Антон Иванович, — он может выдать до 100 тонн асфальта в час. А наш ДС-158 — около полусотни.

И тут мы все вспоминаем, что никто никуда не летит: зима — пора ремонтных работ на асфальтобетонном производстве, а мы в кабине начальника завода.

Вообще для понимания: АБЗ — это священная корова «Дороса». Без собственного «звездолета» чернушанам битву с бездорожьем не выиграть. И сегодня у предприятия установок по производству асфальтобетона целых пять штук: в Чернушке, Кунгуре и Осе. Этот «доросовский асфальтобетонный треугольник» закрывает почти весь юг Прикамья.

В округе иных заводов нет. И это одно из конкурентных преимуществ предприятия. Ведь если привезенная издалека смесь уже остыла, то по технологии ее укладывать уже нельзя. Иначе такой асфальт сойдет с первым же снегом. Кроме этого, асфальт собственного производства — это еще и хороший куш для предприятия.





— Это дорогие работы, — вспомнились слова директора «Дороса», сказанные накануне. — Заработать 300 тысяч мы можем за три часа, уложив сто тонн асфальта. Чтобы заработать такие деньги на отсыпке земли, надо неделю работать.

— Были, были в сезон горячие денечки, — признается Антон Иванович, вспоминая минувшее лето. — Работали с семи утра до семи вечера, но если надо было, то и круглосуточно выдавали асфальт на-гора.

Одну установку в смену обслуживают два оператора. Один из них наблюдает за производством. Другой, тот, что в кабине «звездолета», — царь и шеф-повар таинства варки асфальта. За пультом с множеством кнопок, датчиков и рычажков он управляет процессом и всегда готов подправить «траекторию полета».

«Горячий» сезон закрыт, но жизнь завода не останавливается.

— Сегодня мы начали ремонт установок, — рассказывает А.нтон Матвеев. — Надо заменить изношенные детали, привести в порядок приемные бункеры, грохота, элеваторы, смесители, газовое хозяйство.

Андрей Макаров и Валерий Шамсияров проводят маленькое производственное совещание, не прекращая работу. Не обходится и без крепкого словца в адрес ремонтируемой детали. Предметом их бурного обсуждения стал подшипник в натяжном барабане, который приводит в движение ленту транспортера. Оба на заводе седьмой год. Летом они варщики асфальтной массы, а зимой — слесари-ремонтники.

— Интереснее работать летом, — признается Андрей Анатольевич, — ритм жизни на заводе совершенно другой, чем сегодня, только успевай отгружать, давай-давай. Соответственно, и денег больше, да и тепло, опять же.

— Вроде бы нехитрое дело — варить асфальт, покажется со стороны, да не каждому дано, — продолжает Матвеев. — А вот когда варщик зимой установку разберет, своими руками все потрогает, а потом соберет обратно, то тогда и он, и завод, точно вам говорю, к сезону будут готовы.

Параллельно с ремонтами на заводе идет заготовка инертных материалов. На наших глазах подрастают горы щебня, а расположенный рядом склад-амбар забит песком под завязку.

— Мы стараемся делать заготовку материалов по максимуму в межсезонье, — рассказывает начальник отдела МТС Евгений Бибилов, прибывший проконтролировать заготовки. — Во-первых, это дешевле. Во-вторых, снижается нагрузка на транспорт. В-третьих, на начало сезона у нас есть гарантированный запас.

На повышенный железнодорожный тупик прибыла очередная партия думпкаров со щебнем. Вот очередной вагон-самосвал наклонил свой кузов, борта откинулись, и каменная река устремилась вниз.

Плоский, как лещ! От директора завода мы узнаем о таком важнейшем параметре щебня, как лещадность. И теперь в кругу знакомых можем блеснуть эрудицией по этому вопросу: кубовидный щебень — самый

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



Группа предприятий «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ»

владеет 87 лицензиями на пользование недрами с целью поиска, разведки и добычи углеводородов. Добыча нефти осуществляется на 101 месторождении, на которых эксплуатируется порядка 6,3 тыс. добывающих скважин. Прирост запасов в 2014 году составил 14,4 млн тонн. Наиболее активная добыча нефти ведется в Усольском, Куединском, а также на территориях Чернушинского, Частинского и Октябрьского районов.

прочный и дает наиболее плотную утрамбовку. Следовательно, его использование экономически целесообразнее.

А чтобы окончательно поразить собеседника глубиной своих познаний в этом вопросе, вы можете ему между делом сообщить, что вопрос, с которого следует начинать обсуждение качества строительного щебня с поставщиком, — это не цена, а его радиоактивность. Для строительства дорог в пределах населенных пунктов подходит щебень второго класса радиоактивности.

В противоположном углу заводской территории, рядом с установками, которые никуда не летят, расположился битумный комплекс. Без него асфальта вы не получите.

— Битум мы складуем в этот резервуар, — Матвеев указывает на возвышающийся над нами приземистый цилиндр РВСа. Три тысячи кубов, для его заполнения требуется от 30 до 60 дней.

— Как нынче возить будут, Евгений Владимирович? — обращается он к начальнику ОМТС.

Тот поясняет схему доставки с «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтеза», где производят один из лучших в стране нефтяной дорожный битум, не забыв добавить, что зимой битум выходит процентов на 30-40 дешевле, чем в сезон.

Лучший-то он лучший, но все равно, перед тем как наполнить собой резервуар, битум проходит входной контроль в строительной лаборатории на АБЗ.

— Некачественный битум — это бракованный асфальтобетон, — поясняет лаборант Надежда Мельчакова, немного растеряв-

шаясь от повышенного внимания к своей скромной персоне. Она на страже качества уже 35 лет. Пришла, когда лаборатория ютилась в строительном вагончике. Тогда хрупкие девчухи вырубали топором куски из уложенного асфальта и таскали эти глыбы на исследования.

С тех пор много воды утекло, и сегодня лаборатория шагает в ногу с «Доросом» и со временем. Для проведения исследований получен сертификат и аккредитация в Москве, приобретено необходимое оборудование.

Неизвестные большинству простых смертных станки, механизмы и приспособления, названия которых не запомнить ни в жизнь. С их помощью в лаборатории проверяют на соответствие не только битум, но и грунт, щебень. На длинных стеллажах выставлены десятки серых и черных цилиндров керна и проб асфальта, отобранных лабораторией за долгие годы.

— Наш завод может производить практически все виды асфальтобетонов. Правда, полимерные мы еще не делали, — признается Надежда Степановна. — Они более пластичные, способны выдерживать значительные перепады температур и нагрузки. Соответственно, более дорогие. Наверное, поэтому таких заказов пока не поступало.

— Высокие требования по качеству предъявляются и к готовому продукту, — говорит начальник АБЗ. — Не пройдя на выходе проверки, партия асфальтобетона на дороги никогда не поступит.

— У нас сегодня практически безотходное производство, — говорит в заключении



Матвеев. — Всю некондицию мы дробим и обратно запускаем в работу. Как говорится, отходы — в доходы. И по экологическому направлению и условиям работы людей также много делается. Внедрена, например, разработка наших молодых специалистов — система пылеулавливания. Сейчас вся пыль и отработанные газы проходят через воду. Так что когда в следующий раз к нам приедете, у нас из труб наверняка чистый кислород бежать будет, — шутит на прощание Антон Иванович.

Проверка на дорогах

С АБЗ на внутрипромысловую дорогу, которую строит «Дорос» в соседнем Уинском районе, нам с Евгением Бибиковым по пути. Если нас туда ведет профессиональное любопытство — чтобы написать, лучше один раз увидеть, то начальника ОМТС — профессиональный долг.

Бибилов из тех, про кого принято говорить: молодой да ранний. В 32 года у него уже большой опыт руководящей работы. В «Дорос» он пришел в мае 2010 года из высокопоставленных чиновников. Тогда в Чернушке в очередной раз менялась власть, и новый мэр, и его зам по коммуналке при всей разнице взглядов на городское хозяйство сошлись в одном: им не по пути.

Пересестись из кресла вице-мэра на стул начальника отдела предприятия, насколько это просто даже чисто психологически?!

Проверкой для Евгения Владимировича стало строительство автодороги Киров-Котлас-Архангельск. Пока шло строительство, стороны приглядывались друг к другу. На предприятии быстро поняли, что от молодого специалиста толк есть, что он пальцев не гнет, предпочтений за былые заслуги не требует. Да и сам Евгений смог понять, правильный ли он сделал выбор на производстве.

Это только непосвященному может показаться, что работа начальника отдела МТС кабинетная, знай себе бумажки перекладывай да чай гоняй с поставщиками, которые в очереди под дверью выстраиваются. Евгению Владимировичу скучать некогда. Он словно личным примером решил реабилитировать «прославленную» сатирическим киножурналом «Фитиль» занимаемую должность.

Командировки к поставщикам, выезды на карьеры по инертным материалам и объекты работ. Иногда целыми неделями поездка за поездкой.

По первому образованию Бибилов экономист, но в строительной организации надо иметь профильное образование, чтобы хотя бы разбираться, что покупаешь-то и за сколько.

— Учусь сразу в двух вузах: в УрФУ по специальности «Промышленное и гражданское строительство» и в Пермском политехническом — на «Строительстве автомобильных дорог и аэродромов».

Для тех, кто не в курсе. По договору с политехом на предприятии в 2013-м была сформирована группа из двадцати молодых и перспективных сотрудников. Оплачивая по-



Евгений Бибилов, начальник ОМТС ООО «Дорос»

ловину стоимости обучения, «Дорос» таким образом для себя решает кадровую проблему. Ну и сами работники не внакладе.

— Я как мог от этого «совмещения» отнекивался, но руководство настояло. Тяжело, но выхода нет, в 2016-м заканчиваю обучение и там, и там.

Это опять к вопросу о выборе, сделанном в 2010-м, строительство дорог у Бибилова — это всерьез и надолго.

— Сложновато, нет, сложно, — поправляется начальник отдела МТС, — это вопрос времени. Как все успеть? Но сама жизнь заставляет. Вопрос как специалисту, отвечающему за снабжение: как отражаются на их стоимости ушедший в затяжное пике рубль, дешевеющая нефть и нестабильная экономика?

— Сегодня очевидно, что за последние два-три года мы удачно успели обновить парк за счет импортной техники. Вовремя и в хорошем объеме. Тот же самосвал «мерседес» как стоил, например, год назад 50 тысяч евро, так и стоит, но в рублях-то это уже совсем другие деньги...

Цены на запчасти, комплектующие, материалы также выросли. Где-то на 20-30 процентов, а где-то и больше.

— Например, геосинтетическая решетка «Tensaг» для стабилизации грунта на болотистых и торфяных участках. Отечественного аналога по прочностным характеристикам я не знаю. Единственный поставщик в России, компания в Санкт-Петербурге, закупает ее напрямую в Великобритании, у производителя. И если «квадрат» такой решетки раньше стоил 30 долларов, то сегодня в рублях выходит в два с половиной раза дороже. А уложить на одном из объектов, который мы сейчас ведем, надо 23 тысячи квадратов. Вот и считайте.

С другой стороны, импортозамещение — хороший шанс для отечественного производителя модернизировать производство, разработать и предложить на замену свою продукцию.

Вы не поверите, что у этого человека свободного времени больше ни на что не остается? И правильно делаете, ведь Евгений Бибилов еще и депутат Чернушинской городской Думы.

— В этой ситуации приходится чем-то жертвовать?

— Увы, меньше времени семье уделяешь.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



В последние годы добыча нефти по Группе предприятий «ЛУКОЙЛ-ПЕРМЬ» неуклонно растет. Так, за период 2002-2014 гг. она выросла на 43% и достигла рубежа в 14,4 млн тонн. За 2014 год достигнуты следующие показатели эффективности геолого-технических мероприятий (ГТМ): введено 117 новых скважин, в том числе из эксплуатационного бурения 107 скважин, дополнительная добыча нефти составила 392,6 тыс. т., средний прирост дебита нефти на 1 скважину составил 19,5 т/сут. Проведено 717 скв./операций по повышению нефтеотдачи пластов (ПНП), дополнительная добыча составила 580,1 тыс. тонн нефти, средний прирост дебита нефти на 1 скважину составил 6,8 т/сут.





Сергей Храмцов, мастер Осинского дорожного участка ООО «Дорос»

— Дома с пониманием относятся к этому?

— Надеюсь, что да. Задачи поставлены, и их надо выполнять. Задний ход тут уже никак. Идти надо до конца. Да и я сам себе просто этого не прощу, не позволю.

В этих «сам себе не прощу, не позволю» суть Евгения Бибикова. За внешней мягкостью твердый характер.

— Своевременно все надо делать, планировать работу. Если, к примеру, трубы нужны через месяц, то зачем их покупать и везти сейчас? Будут лежать без дела, зачем деньги предприятия отвлекать?!

Через полтора часа ходу, на финише, буквально продравшись на «тойоте»-«пузотерке» по вздыбленной местами грунтовке, разбитой большегрузами, мы прибыли на Салаватовское месторождение.

«В стране невыученных уроков», если вы помните, в задаче, которую «решил» Витя Перестукин, траншею рыли полтора землекопа. Наверное, они до сих пор копали бы, если бы сказка хорошо не закончилась.

А в жизни все не так. Заказчик — «ЛУКОЙЛ-Пермь» поставил перед «Доросом» задачу: за два месяца построить промысловую дорогу на «Салаватке». Ширина — 6,5 метра, протяженность — 6 600. И сегодня полста человек из Осинского дорожного участка заняты на обустройстве скважины №526 в две смены по 11 часов.

Земельное полотно уперлось в лежащую перпендикулярно будущей дороге пропускную трубу диаметром 1 200 миллиметров под безымянную речку. Труба уже гидроизолирована и подготовлена к предстоящей засыпке.

— Дорога будет в гравийном исполнении, — мастер участка Сергей Храмцов показывает свое хозяйство. — С ответвлениями-подъездами к скважинам выходит около семи километров. Не вручную, конечно, копаем-отсыпаем, бросив взгляд на окаменевшие на морозе огромные комья земли, говорит мастер. — Сюда прикомандирован целый «взвод» техники: четыре экскаватора, два катка, плюс три бульдозера



Андрей Макаров и Валерий Шамсияров ведут ремонт оборудования на АБЗ

Т-150 с прицепным катком, десяток самосвалов, два грейдера, «кировец».

Если судить по объемам перемещаемого грунта, то объект этот для «Дороса» средний — 70 тысяч кубов. 30 тысяч из них дорожники берут из соседнего карьера. Дневная норма по отсыпке — 2-2,5 тысячи кубов. Плюс срезка растительного слоя, уплотнение, выравнивание...

— Сложность в том, — продолжает Сергей Александрович, — что протяженность объекта большая, а работы часто приходится вести сразу в нескольких местах. Допустим, ремонт трубы идет в одной стороне, а отсыпка полотна в другой, поэтому идет разброс людей и техники. Перемещение занимает время, но дорожники, крепко ухватившиеся за дорогу с обеих сторон, медленно, но неостановимо движутся навстречу друг другу.

Не останавливает строителей ни бездорожье, ни болотца, что попадаются порой. На каждом из трех таких участков мшары дорожникам пришлось выторфовать тысячи по полторы кубов грунта до глины и заменять его на завезенный из карьера гравий.

Из разговора выясняется, что у Храмцова это уже не первый объект, а мастером в «Доросе» он уже восьмой год. В отличие от Бибикова, карьера его идет «от земли».

— Поначалу трудно было, — признается Сергей, — строительный колледж я окончил по специальности «Производство неметаллических строительных изделий и конструкций». А это, как вы понимаете, совсем другой профиль.

Да и разница в возрасте играла свою роль. Храмцову еще и двадцати не было, а его поставили командовать взрослыми мужиками, у которых за плечами дорожного стажа — сколько парню лет отроду. Почти спартанское воспитание линейного руководителя: выплывет-не выплывет.

Работа «в полях» стала для него хорошей школой жизни. За эти годы Храмцов понял главное: возраст и опыт — дело наживное. Желание, дисциплина и воля позволяют не только десятки тысяч кубометров грунта сдвинуть... Сегодня Сергей восполняет пробел в теории: получает высшее в Пермском политехническом университете вместе с Евгением Бибиковым и другими коллегами.

Мастеру пора ехать на другой конец строящейся промышленной дороги и он тормозит ползущий из карьера самосвал. На прощание Храмцов просит отметить лучших работников: «Хорошо проявили себя бульдозерист Николай Ястреб, каткисты Наиль Аитов и Зариф Кунакаев. Им даже ничего говорить не надо, они свою работу «на пять» знают. На экскаваторах ребята хорошо работают — Валерий Сыпачев, Иван Пьянков. Дорожные рабочие Иван Треногин и Андрей Макаров, которые занимаются укладкой труб, также знают свое дело.

Им разговаривать недосуг, да и поскромничают, а о себе прочитать приятно будет. А дорогу мы сдадим в установленный срок, можете даже не сомневаться!».

Это вам не полтора сказочных землекопа — это «Дорос»!

Поют от сердца для души

В жизни всегда есть место творчеству, даже если работы много и она очень интересная. Именно творчество заставляет девушек из «Дороса» дважды в неделю жертвовать обедом. По средам и пятницам у них репетиции. Девушки поют в ансамбле народной песни, созданном в дочернем обществе.

«Уральский изумруд» появился на свет в августе 2014 года. Художественными руководителями коллектива стали Николай и Валентина Вшивковы, известные в Чернушке собиратели народной песни и традиций. Николай Иванович не только здорово играет на баяне, но и сам пишет музыку. Некоторые из его произведений были положены в репертуар хора. За пару месяцев была поставлена хореография, разработаны сценические образы. Благодаря профкому были подготовлены эстрадные костюмы для выступлений — ситцевые набивные сарафаны и народные павловопосадские платки.

Первый выход на публику у девчат состоялся на вечере, посвященном Дню пожилого человека. Ветераны «Дороса» подпевали знакомые с юности мелодии, которые сегодня, увы, звучат не так часто.

Через пару недель «на ура» прошло выступление девушек и на профессиональном празднике коллектива. К тому времени репертуар «Изумруда» пополнился «Песней про «Дорос».

Но все же основным направлением является традиционная, протяжная, слегка грустная народная песня. Об этом подумалось, когда забитый под завязку зал клуба поселка Азинский, замерев, слушал «Уральский изумруд». Шел концерт, посвященный Дню матери. Как это все-таки необычно для современной молодежи...

— Напротив, — выражая мнение свое и подруг, сказала после концерта Эльвира Галева, председатель совета молодых специалистов «Дороса», — нам эти песни близки и понятны. Их исполнять можно, не имея музыкального слуха или образования, их нужно понимать, главное, чтобы они шли от сердца, от души. Эти песни хочется петь. Надеюсь, наше увлечение надолго. Навсегда.





РЕМСПЕЦТРАНС-1

ООО «Ремспецтранс-1».
Создано в структуре
ЗАО «Спецтранс»
в 2011 году. Учредители –
ООО «Когалымское УТТ»
и ООО «Дорстройсервис»

Основные услуги:

- ТО и ТР автотракторной техники и грузоподъемных механизмов.
- Диагностирование, ТО и ремонт подвижного состава с выездом на место нахождения автотракторной техники.
- Сервисное обслуживание, гарантийный ремонт автомобилей «КамАЗ».
- Содержание и ремонт зданий и сооружений, производственно-технических объектов.
- Обеспечение запчастями, гостиничные услуги, аренда помещений.

628486, Тюменская область,
ХМАО-Югра, г. Когалым
ул. Ноябрьская, 311.
Телефон/факс: (34667) 6-48-49.
Email: rst@sntrans.ru





Пришел. Увидел. Починил

Многие промышленные профессии воспеты. Есть песни о металлургах у огненных мартеновских печей, шахтерах, покоряющих земные недра, монтажниках, шлющих приветы с небывалой высоты, шоферах на серых лентах дорог... А вот о ремонтниках, автослесарях не поют песни и не слагают стихи. Уж очень разноплановая это работа — в пару куплетов с припевом все не уложишь. Да и некогда сочинительством заниматься, все время надо держать руку на пульсе. Особенно если речь идет о ремонтнике, работающем на Крайнем Севере, где то и дело приходится преодолевать препятствия и выдерживать испытания.

В промышленности двухтысячные годы стали бумом аутсорсинга: предприятия стали сосредотачиваться на основном виде деятельности, отдавая исполнение непрофильных функций специализированным организациям. Так сказать, кесарю — кесарево. Кто-то нанимал этих профессионалов со стороны, кто-то выводил из своего состава соответствующие подразделения и созда-

вал дочерние предприятия. Рынок диктовал свои правила, кто способен был ответить на вызовы, тот двигался дальше, кто сохранял инертность в принятии решений, тот оставался на обочине.

Не дожидаясь «обочины», в ЗАО «Спецнефтетранс» в 2010 году было принято решение «отрезать» от «Когалымского УТТ» не свойственные автотранспортникам функции. В Когалым был командирован Александр Николаевич Хлебников, за которым уже закрепился авторитет эффективного руководителя проектной работы, за его плечами опыт разработки и реализации проекта «Централизации ремонтных мощностей на юге Пермского края».

— Проект по «Ремспецтрансу-1» проби-вался не просто, — говорит Александр Николаевич, — кроме технических проблем, мы столкнулись с нежеланием многих менять привычный уклад жизни и себя, неготовностью мыслить категориями рынка. Несмотря на то, что нефтяники вывели транспорт на аутсорсинг, многие еще продолжали жить «по старинке».

Сегодня на календаре 2015 год, всего за четыре года убыточное ООО «Ремспецтранс-1» превратилось в устойчивое, стабильно и качественно работающее сертифицированное предприятие. Судите сами: в современных производственных корпусах расположилось пять ремонтно-механических мастерских, цех технического обслуживания и ремонта грузоподъемных механизмов, сервисный центр «КамАЗ», станция технического обслуживания, участок складского хозяйства и ремонтно-строительный участок. 229 человек работают на новейшем технологическом оборудовании, обслуживают и обычные автомобили, и сложнейшую нефтепромысловую автотранспортную технику «Когалымского УТТ», ООО «УТТ-1», ООО «Дорстройсервис». Плюс идет активная работа над заключением дополнительных договоров с ООО «ПрогрессНефтеСервис», ООО «Уральское УТТ», ООО «Катобьнефть», АО «Транснефть-Сибирь».

Но это сегодня, а тогда, в 2011 году, когда на свет появилось ООО «Ремспецтранс-1», новорожденному ремонтному предприятию приходилось тяжело. В первый же год



Сергей Владимиров, директор ООО «РСТ-1»

явно проявились нездоровые экономические симптомы: доходов нет, расходы растут — зарплату людям платить надо, содержать 64 000 квадратных метров помещений надо, а тут еще ближайшие конкуренты — индивидуальные предприниматели со своими авто-сервисами и шиномонтажками — демпингуют по ценам.

Бухгалтеры предприятия имели мрачный вид. А чему радоваться, если доходов нет! Такое финансовое бремя в конечном итоге тормозило развитие предприятия, не позволяло выстраивать тарифы и услуги, конкурирующие с ценами индивидуальных предпринимателей. А уж о создании собственной инвестиционной программы можно было и не мечтать — не было средств.

Сохраняли спокойствие Александр Хлебников и Сергей Владимиров, директор «Ремспецтранса-1».

В 2012 году в «Ремспецтрансе-1» предприняли радикальные шаги: сократили избыточные ремонтные площади, складские помещения, которые не были задействованы, выстроили логистику по закупке запчастей. Провели оптимизацию производственных площадей на Тевлинском и Повховском месторождениях, на базе по адресу: улица Центральная, 3, переместили станцию технического обслуживания легковых автомобилей в здание РММ-1. За два года общая площадь ремонтных производств сократилась с шестидесяти четырех тысяч квадратных метров в четыре раза. Через год положительные результаты работы стали очевидны: при плановой рентабельности в 1 процент получили 3 процента и 9,8 миллиона рублей чистой прибыли.

— И как же вы справились? — задаю я вполне закономерный вопрос Евгению Яшкину, коммерческому директору «РСТ-1». Яшкин отвечает просто:

— Как всегда: пришли, увидели, отремонтировали. В четыре раза сократили избыточные ремонтные и складские площади, выстроили логистику по закупке запчастей, обновили оборудование, расширили спектр услуг.



Я удивленно смотрю на Яшкина: коммерческий директор оперирует не малопонятными экономическими терминами, а говорит четко, кратко и ясно, как рабочий, который привык не разглагольствовать, но дело делать. Выясняется, что это сейчас Евгений Юрьевич работает в отдельном кабинете да при галстук. Начинал он водителем, и кому, как не ему, понимать, что ремонтная служба — то, на чем держатся автотранспортники, а значит, благополучие и тех, и других.

— И мерз, и замерзал, и спасался, и спасал, — говорит Яшкин. И рассказывает...

Битва с морозом

Холодная зима 2006-го: несколько дней термометр показывал 52 градуса мороза. Что такое минус пятьдесят? «Небо леденеет, как лед, звезды примерзают к небесному своду, и ходит колючий мороз, стискивая толстые бревна в стенах так, что они трещат и лопаются», — описывал подобную погоду Константин Паустовский. Все замирает в такой мороз, вот и подъемные агрегаты на базе «КрАЗа» на нефтескважинах перестали работать. После того, как «потеплело», температура поднялась до минус 40 градусов, поступила команда запустить двигатели на подъемных агрегатах, без которых невозможно нормальное функционирование нефтедобычи. Тогдашние водители Евгений

Яшкин и Виталий Брежнев (ныне начальник ремонтно-механических мастерских), чтобы выполнить приказ, укрывали двигатели подъемных агрегатов утеплителями, соорудили своего рода одеяло и под него пропускали тепловую пушку, даже пробовали запустить, что называется, «с ведра», залив горячую солянку в бак.

— Часами не отходили от техники, грелись по очереди, — мой собеседник, сидящий в теплом кабинете, ежится: тот страшный, жгучий мороз достает его даже сквозь время. — А потом и вовсе перестали замечать холод, бегая от машины к машине.

Подобно крестьянам-хлеборобам, которые, прижав ком земли к щеке, определяют степень готовности почвы к посадке семян пшеницы, ремонтники, просовывая голые руки под утеплитель, пытались понять, отогрелся ли двигатель, растаял ли конденсат в его многочисленных узлах.

Одного машиниста подъемника они застали... спящим. Когалымские водители темпераментно ободрили машиниста; в печатной версии их слова выглядят примерно так: «Почему не укрыл двигатель от снега, не утеплил его, не занес аккумулятор в теплое место? Столько времени потеряно, сонная твоя душа!». Машинист встал, нашел фанерный щиток, старое одеяло, лениво прикрыл двигатель, обреченно заметив:







— Все равно, мужики, в такой мороз двигатели не запустить, зря только поморозитесь.

Север не шутил, к ночи термометр показывал уже минус 46. С каждым градусом понижения уходили шансы на то, что агрегаты заработают. Но к трем часам ночи все 10 агрегатов были запущены. Ремонтники Яшкин и Брежнев возвращались в спящий Когалым триумфаторами — месторождение работало.

До чего техника дошла

Директор ООО «РСТ-1» Сергей Владимиров был одним из немногих, кто с самого начала поддержал идею перерезать пуповину, связывающую ремонтников с «Когалымским УТТ».

— Почему? — кажется, что Сергей Геронтьевич даже немного удивлен вопросу. Мол, и так все ясно, как дважды два. — Потому что для меня плюсы проекта были очевидны сразу. Нужно было менять ситуацию, а не ждать, пока кто-то за тебя это сделает. И сегодня мы видим, что решения тогда были приняты верные.

Раньше, когда ремзона была внутри предприятия, бывало, что автомобиль просто «замерзал» на ремонте. Более 50 миллионов рублей в год тратилось на зарплаты водителей, которые стояли на ремонте. При этом «Когалымское УТТ» еще содержало ремонтно-механические мастерские, наполненные слесарями, которые занимались чем угодно, только не ремонтом: мели полы, красили стены, просиживали рабочее время в курилках. Когда водители ушли из ремонта, оказалось, что многие слесари ремонтировать-то и не умеют. Сегодня в «Когалымском УТТ» не заинтересованы, чтобы техника проста-

ивала, она должна зарабатывать. У ремонтника «Ремспецтранса-1», благодаря введению нормативов трудоемкости, появились стимулы работать лучше и качественнее. И оба предприятия уже инвестируют средства: транспортники активно обновляют автопарк, ремонтники обслуживают технику при помощи современного оборудования.

— Пойдемте, посмотрите, все увидите сами, — приглашает меня директор. Очень быстро выясняется, что ему есть что показать и чем похвастаться. Вот автослесарь колдует над ступицей «Нивы». Владимиров обращается к нему:

— Покажи, как с помощью компьютера заказать... Скажем, шаровую опору.

На экране большого монитора, подвешенного на стене, сменяют друг друга картинки узлов и деталей, порядок их сборки. Вот выясняется каталожный номер шаровой и стоимость. Тут же, не отходя от экрана, можно согласовать с заказчиком заявку и произвести заказ. Ну, допустим, сегодняшнее поколение, привыкшее покупать через Интернет, этим не удивишь. А вот видели ли вы когда-нибудь говорящий станок? Да, и сюда дошел прогресс: вот стенд для балансировки колес — вся информация выводится на дисплей, при этом выполнение операций стенд сопровождает голосовыми подсказками. Есть еще сварочный полуавтомат, передвижные подъемники, шиномонтажный стенд, радиальный вентилятор для покрасочного участка... Все не перечислишь, пожалуй, достаточно сказать, что за 2014-2015 годы объемы инвестиций составили более 5,6 миллиона рублей!

Но это все цветочки, главная ягодка, как говорится, нас ждала впереди. Знакомьтесь: гордость ремонтников — мобильная диагно-

стическая лаборатория на базе микроавтобуса «Форд». На ней диагносты «РСТ-1» выезжают на месторождение, где по окончании рабочей смены проверяют технику и тут же выдают заказчику перечень неисправностей.

— Раньше как было, — вспоминает начальник ремонтно-механических мастерских Виталий Брежнев. — Сломалась машина: водитель и слесарь занимаются ее ремонтом. Сейчас водитель участие в ремонте не принимает, а пересаживается на другую технику. Каждый занимается своим делом. Если своевременно диагностируется техника, в результате увеличивается ресурс работоспособности автомобиля, растет тоннаж, техника не простаивает, предприятие получает прибыль.

Чудеса техники в деле нам демонстрирует диагност (пытаюсь определить, как же назвать мне специалиста, слесарем уже не назовешь, компьютерщик — не то, диагност — в медицине, раз делает диагностику...). Денис: он подключает ноутбук с установленной на нем специальной лицензированной программой через адаптеры к автобусу «Нефаз», и выясняется, что водитель зарулил сюда не просто так. Диагност за считанные минуты выявил проблему — на дисплее горит цифровой код: неисправность в системе зажигания.

«Последними могиканами», которые не понимали значения диагностики, были водители предпенсионного возраста. По их мнению, все эти компьютерные премудрости для проверки узлов двигателя — столичные понты.

Помните известный советский фильм «Трактористы»? Его герой, бригадир тракторной бригады Клим, по звуку работающего мотора определил неполадки в работе

поршневой группы двигателя. Но Клим не мог судить о работе мотора по выхлопным газам. С помощью же газоанализатора можно измерить состав выхлопных газов и сделать выводы о работе двигателя. И это стало убедительным доводом для старшего поколения в пользу компьютерной диагностики.

Ангелы-хранители

Впрочем, таких вот ремонтников-самородков, умеющих слышать машину, ценят везде и во все времена, куда бы ни завел прогресс. Есть такие мастера и в «РСТ-1». Вон, видите, идет мужчина в очках, слегка похожий на доктора; когда он подойдет к автокрану, то слегка поднимет обе руки — тогда уж совсем ни дать ни взять, а хирург, готовый войти в операционную и вернуть пациенту здоровье.

Это наладчик приборов безопасности грузоподъемной техники Александр Перетягин. Перетягин родом с Вятских Полян, что в Кировской области, а здесь, на Севере, в Когалыме, работает вахтами с 90-х годов. Он один из лучших специалистов по наладке приборов безопасности грузоподъемной техники.

Внешне устройство крана несложно, любой ребенок за пять минут нарисует: крюк, стрела, грузовая лебедка, кабина крановщика. Но все они имеют приборы, обеспечивающие безопасную работу: указатели грузоподъемности, ограничители вылета стрелы, указатели наклона крана, сигнализаторы, ограничивающие зону работы крана.

О своих приборах Александр Владимирович знает все.

— Я работаю уже с третьим поколением приборов безопасности. Вот, например,





Александр Перетягин наладчик
ООО «РСТ-1»

прибор для того, чтобы не было перегруза стрелы крана, который может привести к опрокидыванию техники. В этом микропроцессорном устройстве заложена телеметрическая память за все время работы стрелы, — рассказывает Перетягин. — А вот это LIEBHERR, — Александр показывает на немецкий тяжелый автокран, — на нем очень сложный прибор безопасности, но и его починить можно. Если что-то непонятно, подключаю Интернет, смотрю специальные профессиональные форумы. Но главное — понять «психологию» изобретения.

Александр Владимирович легко оперирует цифрами, специальными терминами на английском языке. Понимаешь, что перед тобой действительно специалист экстра-класса, от квалификации которого порой зависят жизни водителей и крановщиков. Да, не зря Крайний Север называют суровым — люди там не просто работают, а борются, укрощают север, порой рискуя. И тогда ремонтники становятся ни много ни мало ангелами-хранителями... Прошлой зимой во время сильных морозов на одном из месторождений резкий порыв ветра заблокировал прибор безопасности. Стрела с грузом, подобно маятнику, начала раскачиваться из стороны в сторону. Крановщик, потеряв контроль над тяжелой машиной, покинул кабину, ведь если бы поднялся шквалистый ветер, кран мог бы упасть. Вызвали «скорую ремонтную помощь». Перетягин приехал вовремя, с профессиональной

уверенностью устранил неполадки в датчике, и авария была предотвращена.

Сам Перетягин, да и другие ремонтники, о таких «боевых эпизодах» не любят рассказывать. Об этом говорят коллеги, передавая истории о самоотверженной работе ремонтников, пусть их кто и назовет байками, но в основе них — самая настоящая правда и труд профессионалов. А в очках он похож на доктора, а когда подходит к технике, слегка поднимая обе руки, кажется, что надел хирургические перчатки и вот-вот войдет в операционную.

Спроси любого автокрановщика, есть ли у него ангел-хранитель во время работы в тундре, и он, не сомневаясь, ответит, что это наладчик приборов безопасности.

Слушая историю создания, становления на ноги и взросления предприятия, наблюдая за работой сотрудников «Ремспецтранса-1», невозможно не заметить одну простую, но важную аналогию. Ремонтники подобны врачам, от которых зависит четкая и слаженная работа всего автотранспортного организма. Ремонтник, как хороший врач, работает прежде всего над профилактикой заболеваний, старается предупредить их, а если это невозможно — тонким чутьем профессионала улавливает первые, едва заметные симптомы и назначает быстрое и эффективное лечение. А какой же врачебной специальности наш ремонтник? Скорее всего, кардиолог: ведь благодаря ему бесперебойно бьется самое сердце транспортного предприятия.



ОАО «Пермское транспортное предприятие»

Основано в 1951 году.
На предприятии работает свыше 800 человек.

Адрес:

614065, Россия,
Пермский край, г. Пермь,
ул. Верхнемуллинская, д. 96.
Тел. (342) 296-35-67
Факс (342) 296-32-15
E-mail: ptp@sntrans.ru

Основные услуги:

- Грузовые автоперевозки;
- Пассажирские автоперевозки;
- Услуги технологического и специального транспорта;
- Услуги с использованием специализированных и грузоподъемных механизмов.





Валерий Ников, водитель

Встроенные в вертикаль

Труднее всего оказалось писать о своем городе.

Многое ведь знаешь такого, о чем хочется рассказать. Про то, например, что когда-то, почти неизмеримо давно, континенты древней Земли столкнулись, образовав материк Пангею, а заодно и Уральские горы. Про пермский период палеозойской эры — единственную геологическую систему, получившую в мировой практике русское наименование.

А когда в середине прошлого века здесь нашли останки никому не известных ранее динозавров, вымерших как раз под занавес пермского периода, их любовно назвали именами, в которых пермское ухо обязательно услышит что-то знакомое: очерий, биармозавр, биармозух. Современная наука утверждает, что именно в наших краях, на Северном Урале, эволюция видов сделала шаг вперед, и звери отделились от пресмыкающихся.

Вот и про пермское «Соленое ухо» рассказать бы... Соль, стало быть, ископаемое природное опять же...

В общем, недра края богаты в том числе и нефтью. 14 миллионов тонн в год, которые добывает сегодня в Прикамье ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь», не Самотлор, конечно, но и не капля в общей нефтяной бочке компании.

Зато чем может похвастаться «ЛУКОЙЛ».

В Пермском крае у него выстроена вся нефтяная вертикаль: разведка — добыча — переработка — продажа.

В Великую Отечественную, когда из-за утраты южных нефтеносных районов жизненно важной была каждая капля «черного золота», в Перми построили маленький нефтеперерабатывающий заводик. К строительству ПНОСа приступили уже позже, в пятидесятые. Строили завод комсомольцы, китайцы и зэки. Под фундаменты лопатами рыли мерзлую землю. Плановая советская экономика не желала дожидаться лета.

На стыке эпох ПНОСу пришлось тяжело. Руководил им в тот момент уникальный человек Вениамин Платонович Сухарев. Его до сих пор вспоминают в Пермском крае добрым словом. И не только нефтяники. Под его руководством ПНОС стал первым нефтеперерабатывающим заводом в структуре «ЛУКОЙЛа». Это кардинально изменило завод, положительно повлияло на развитие экономики региона в целом.

Сегодня «Пермнефтеоргсинтез» перерабатывает все, что компания добывает в Пермском крае: около 13 миллионов тонн нефти в год. Это самый современный перерабатывающий актив нефтяной компании. Здесь производятся высокооктановые бензины, дизельное и авиатопливо, компонен-

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» — один из самых высокотехнологичных нефтеперерабатывающих заводов России.

13 млн тонн нефти перерабатывает завод ежегодно. Более половины выпускаемых предприятием нефтепродуктов отгружается на экспорт.



Иван Новиков, директор ОАО «Пермское транспортное предприятие»

ты для машинных масел, битумы... Более половины выпускаемых в Перми нефтепродуктов отгружается на экспорт.

Техника «Пермского транспортного предприятия» на промплощадке завода — главная движущая и грузоподнимающая сила. Несмотря на то, что пермские автотранспортники формально уже давно выведены из структуры нефтяной компании, по факту своей работой они все также встроены в нефтяную вертикаль. Потому как без современного и надежного транспорта не-

возможно даже представить себе добычу, переработку и продажу нефтепродуктов.

— До Луны уже добежали и пару раз вернулись, — смеется Иван Митрофанович Новиков, директор ПТП, имея в виду суммарную протяженность ежедневных маршрутов компании. — От Калининграда до Красноярска, от Ханты-Мансийска до Ставрополя. В прошлом году заключили договор с Казахстаном. В загранику ходим!

Он в отрасли с 1983-го. Начинал, как и большинство транспортников «Спецнефте-транса», из механиков, из мастеров, в транспортном цехе №24 завода «Пермнефтеоргсинтез».

Две страницы убористого текста занимают организационные перипетии предприятия, в которых многократно менялось название, форма собственности, состав подразделений. С подробностями — все три. Мы упустим большинство вех и перейдем сразу к 2002 году, когда «Пермнефтеоргсинтез» вывел транспортников как непрофильный актив на аутсорсинг. На тот момент Иван Митрофанович был начальником автоколонны, а в новое предприятие перешел уже как заместитель директора Пермского УТТ. Через три года — новые преобразования: объединение с Пермским автотранспортным предприятием. Так появилось ПАТП «ЛУКОЙЛ-Транс». Через четыре года Новиков стал его директором.

— Когда в 2005-м произошло объединение, на первом этапе было тяжело. Было два



предприятия. В одном — зарплаты приличные, соцпакет. В другом — зарплата на порядок ниже, неплатежи, задержки, средний возраст техники 15-16 лет. Возникла дилемма: какую зарплату оставить? Решили оставить большую. И в течение года мы этот вопрос урегулировали. Единый коллектив должен был получиться, единое предприятие.

— На вашей памяти это самый трудный этап?

— Нет, в начале 90-х, когда мы были под «Пермнефтеоргсинтезом», было сложнее.

Лет десять назад в одном из интервью Вениамин Платонович Сухарев рассказывал мне о том, как тяжело выживал ПНОС в 90-е, поэтому я почти не удивилась ответу Ивана Митрофановича:

— Мы не были самостоятельным транспортным предприятием со своим финансированием, снабжением. В 90-х с запчастями было трудно, так до натурального обмена доходило: мы масло и заводской металл меняли в автобусных парках на запчасти. И такое было.

Сейчас все это вспоминается с улыбкой только потому, что существует новейшая история предприятия. Ей десять лет.

Показательны изменения парка: со временем «КамАЗы» перестали удовлетворять заказчиков, появились замечания, и компания отреагировала поиском новой идеологии в подходе к «транспортному вопросу». Сначала были куплены «Форд Карго», седельные тягачи, но достаточно быстро обнаружилась их непригодность к российским природно-климатическим реалиям, дорогам, было много ремонтов, появились срывы графика поставки нефтепродуктов, нарекания.

Тогда ПТП продвинуло решение транспортного вопроса закупкой тягачей «Скания». И не ошиблось. «Скандинавы» рекомендовали себя хорошо. Надежность — первое требование клиентов. В прошлом году парк пополнился семнадцатью седельными тягачами «Мерседес» с полуприцепами на 40 кубов. У партнеров нареканий нет.

— Техника приобретена на собственные средства. Техника — это наша гордость. — Ну, и как транспортник Иван Митрофанович, конечно же, не может не похвастаться единственным на Урале 300-тонным универсальным краном «LIEBHERR» и его младшим братом («всего» каких-то 200 тонн поднимает). Эти немецкие красавцы куплены были для нужд пермского «ЛУКОЙЛа», но сегодня они нарахвачат и среди других партнеров ПТП. Их графики и маршруты расписаны вперед на несколько месяцев.

Видно, так сказать, невооруженным глазом, что даже просто рассказ об этих машинах доставляет Ивану Митрофановичу удовольствие. Такое глубинное, профессиональное, мужское удовольствие, которое в крови у любого мальчишки. Это то чувство, которое не позволит настоящему мужчине пройти мимо и не заметить мотоцикл «Харлей» или какой-нибудь экзотический внедорожник. Новикову просто повезло — он выбрал правильную профессию.

— Что должен уметь ваш работник, чтобы на такой технике работать?

— В первую очередь, у него должны быть все водительские категории. Что касается спецтехники, там свои допуски. Крановщиков, например, берем только с опытом работы, смотрим, где, на какой технике работал. Здесь — обязательно стажуем. Что касается уникальной техники, тут еще присутствует такое понятие, как специфика работы с заводом. Это очень сложная позиция. На заводе эстакады, какие-то негабариты, стесненные условия работы, и при этом нужны точность, аккуратность, верный расчет. Поэтому мы совместно с «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» выработали практический ценз — стаж не менее трех лет.

Сегодня ПТП — это 580 человек и более пятисот единиц техники. Версификацию производства определяют основные заказчики:

«ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез»: технологический транспорт, спецтехника, грузоподъемные механизмы;

«ЛЛК-Интернешнл»: вилочные погрузчики на складах готовой продукции, междугородная перевозка фасованной продукции;

«ЛУКОЙЛ-Пермнефтепродукт»: перевозка СНП, легковой транспорт;

«ЛУКОЙЛ-Энергосети»: бульдозеры, экскаваторы, каналопромылочные, откачивающие агрегаты.

— «ЛУКОЙЛ» — это 85% объемов нашего производства, — Иван Митрофанович начинает перечислять других партнеров, среди которых и объединенная химическая компания «Уралхим», и кондитеры «Нестле», Коксохиммонтаж.

— О чем думаете с гордостью?

— Понимаете, мы востребованы, мы оказываем качественные услуги, с нами хотят работать, по многим позициям на нас очередь.

— А какое решение для вас, как для директора, было самым трудным?

— Трудно было принять решение выделить ремзону, вывести на аутсорсинг. Руководство «Спецнефтетранса» давно уже рекомендовало и настаивало, настаивало и рекомендовало. Я все же был противником, потому что знаю, что такое — своя ремзона. Но год назад я уже сам пришел к этому решению. Иначе мы бы потеряли нишу на рынке, ведь наша задача — транспортные услуги. Мы вывели ремонтников на аутсорсинг, на базе ремонтных мастерских сегодня работает Пермский участок чернушинского «Автодомашсервиса».

Экономика предприятия складывается из многих позиций, в том числе из экономии, которую дает грамотная логистика.

— Два года назад начали внедрять спутниковую навигацию. Установили оборудование и у себя, и у заказчика. Контролируем каждый автомобиль, его время в наряде, расход топлива, скоростной режим, время отдыха. Ввели жесткий контроль над расходом топлива. Это существенно. Нормы расхода горючего на уникальную технику вообще не существовало. Выработали. Если раньше в порядке вещей было заправлять до «полного

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети»

Пермское региональное управление ООО «ЛУКОЙЛ-ЭНЕРГОСЕТИ», обеспечивает эксплуатацию, обслуживание и ремонт электрооборудования предприятий Группы компаний ОАО «ЛУКОЙЛ» в Пермском крае. В Управлении работают 710 сотрудников.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ПАО «Протон-Пермские моторы»
Специализируется на выпуске жидкостных ракетных двигателей для первой ступени ракет-носителей среднего и тяжелого класса.

бака», то сейчас в бак установлен прибор, который мониторит каждую остановку механизма, каждый слив. За этим постоянно следит отдельный человек. Выявляем нарушителей, разговариваем, приглашаем на топливную комиссию. Каждый случай разбираем, выявляем причину.

— Нарушителей увольняете?

— Сначала — замечание, объясняем, что, нарушая правила, человек сам к себе в карман лезет. Если не помогает — выговор. Еще не понял — увольняем. Нашим работникам есть что терять: стабильная зарплата, защищенность, жесткая техника безопасности (в мелких частных компаниях об этом даже и речи нет), спецодежда. Ну и, конечно, соцгарантии, больничные, льготные путевки в санатории, детские оздоровительные лагеря. Когда работник все это посчитает — начинает ценить.

Случай с бензовозом

— Мне до пенсии еще восемь месяцев! Я с 77-го здесь работаю, а есть у меня товарищ — с 75-го работает, так он уж на пенсии, — Валерий Александрович развернул руки широкими ладонями вверх, дескать — что с него, со старика, взять — пенсионер! А мы, мол, еще повоюем!

Руки водителей всегда выдают их профессию, многочасовая крепкая хватка и постоянное напряжение (на дороге расслабляться нельзя) не проходят даром. Без малого 40 лет Валерий Александрович

Миков крутит баранку:

— Господи, благослови, и — вперед, поехал.

Дальние и ближние маршруты всегда возвращались сюда, на базу. На входе менялись вывески, внутри менялись директора, снаружи менялась страна, а мой собеседник был собой и делал то, что любил и любит — крутил баранку.

— Начинал я, когда были еще «ЗиСы». Потом пошли «Зилки». Мы строили жилые дома в Перми, драмтеатр мы строили, кинотеатры, другие объекты. Возили раствор, бетон на этих машинах.

— То есть вы живете в городе, который построили?

— Да. Очень много домов построили. Сразу и не вспомнишь все. И это предприятие мы сами строили. Болото здесь было. Мы возили сюда песок, гравий, засыпали болото, выравнивали, потом начали строить.

Он живет в городе, который строил сам, работает на предприятии, с которым знаком еще до фундамента, у него хриловатый, но мягкий голос и добрые глаза. Он рассказывает мне о своей жизни, и становится ясно, что человеку есть за что себя уважать. И это теплое «ЗиЛок», которое он не раз и не два повторил в своем рассказе, выдает глубокое личное отношение к машине, как к товарищу. Так крестьянин сказал бы о коне — кормильце.

С этим «Зилком» случай был. К тому времени Валерий Александрович перешел на бензовозы. Груз — третья категория опас-





НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ПАО «Сибур»

ПАО «СИБУР Холдинг» занимает первое место в России по объемам переработки попутного нефтяного газа и является лидирующей компанией российской нефтехимической отрасли.

ности. «Господи, благослови!» — совсем не пустая формальность. Дома — жена, две дочери. В дороге — ответственность:

— Осторожничаешь, не как на простых машинах — лихачить. Знаешь, что опасный груз — это тебе не гравий, не щебень, не ПГС. Там если перевернулся, рассыпал груз. Неприятно, конечно, но не смертельно. А тут можно взорваться. И все. Никого нет.

В общем, лет с того памятного дня уже порядочно прошло, а помнится Валерию Александровичу:

— У меня патрубок лопнул, я знак аварийный выставил, патрубок заменил, пошел за водой. Иду обратно по дороге. Это было на улице Героев Хасана. Смотрю: джип под моим «Зилком»! Как он попал туда? Потом оказалось, водитель внедорожника пьяный был, врезался и еще метров десять бензовоз мой проташил. Я бегом туда, смотрю: водитель, слава Богу, живой, вылезти не может, так его машину замяло.

При столкновении кран сорвало напрочь. Бензин из бочки хлещет, как его остановить? Чем? Я залез под бочку, у меня там швабра была, чтобы машину мыть, схватил эту швабру, сломал, подлез к дыре, забил палку вместо крана. Перестало течь. Я тогда весь в бензине был. Спичка — и сгорел бы.

У джипа что-то стало дымить. Смотрю — машина, я наперерез, кричу: помогайте его вытащить! У меня пять тонн бензина в бочке! Пока зацепляли джип, я клеммы оборвал, чтобы взрыва не было. Выдернули его из-под «Зилка».

Вспоминаю, а у самого картинка перед глазами как в замедленном кино, история эта кажется вечностью, а ведь вся ситуация уложилась в несколько минут. Смотрю это «кино» и как будто я — это не я, не со мной все это происходило.

А водитель так и не понял, что случилось. Потом приехали спасатели, разрезали джип автогеном, вытащили его.

Я несколько раз переслушиваю запись

этого рассказа... Голос у Валерия Александровича ровный. Он рассказывает о случившемся просто и не перегибает с эмоциями. Признаюсь, восклицательные знаки в тексте я поставила сама. Никаких восклицаний у собеседника не было. Все ровно, все спокойно. Ничего ведь не взорвалось.

Сейчас Валерий Александрович бензин возит на «Скании», «МАНы» водил. «Мерседесы» — не довелось, но какие наши годы! Восемь месяцев до пенсии — все еще можно успеть.

Братья-богатыри

— Основной акцент, в частности по спецтехнике, был сделан на грузоподъемные механизмы, — ведущий специалист по маркетингу отдела эксплуатации Александр Иванович Малыгин начинал с «ЛУКОЙЛ-Транса» 13 лет назад. Высшее образование, инженер-механик сварочного производства, выпускник Пермского политеха. Его карьера началась сразу неординарно: он попал в бригаду по монтажу крупногабаритного оборудования, которой руководил знаменитый Иван Гаврилович Шеврин. У того молодые необстрелянные специалисты дольше двух месяцев не задерживались. Требовательный был дядька Иван Гаврилович. И объект монтировали не простой. На ПНОСе работали. Шеврина Малыгин сразил конструкторской рационализаторской жилкой. Такими кадрами не разбрасываются.

Потом было строительство магистральных газопроводов: «Уренгой-Помары-Ужгород», «Тула-1», «Тула-2», «Чусовой-Березники». Прораб, начальник участка. Потом — «Сибур-Химпром». Сначала — заместитель начальника транспортного цеха, затем — начальник управления транспортом.

Я так подробно описываю биографию своего собеседника, чтобы показать, какой разносторонний человек определяет марке-

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ОАО «Метафракс» – одно из самых динамично развивающихся химических предприятий в современной России, крупнейший производитель метанола и его производных.

тинговую политику предприятия. Это не тот случай, когда в рыночную сферу приходят молодые теоретики.

Итак:

– Основной акцент был сделан на краны, – Александр Иванович вспоминает о первых маркетинговых шагах ПТП, когда в начале нулевых предприятие формировало спрос на 25-тонные, 70-, 140-тонные краны. После этого и 200-, и 300-тонные «тяжеловесы», которых до этого в Пермском крае просто не было (а во многих регионах страны таких нет до сих пор), пошли «на ура».

Краны-богатыри приобретались целенаправленно под широкомасштабную реконструкцию «Пермнефтеоргсинтеза», начатую «ЛУКОЙлом» в 1993 году. За это время произведена реконструкция коксовой установки, построена установка вакуумной дистилляции мазута, создано современное производство масел, введен комплекс гидрокрекинга, реконструированы очистные сооружения, построен комплекс глубокой переработки нефти. Это десятки миллиардов рублей, тысячи тонн оборудования, которое необходимо доставить, выгрузить, смонтировать. Чтобы понять масштабы работ, достаточно сказать, что только на стройплощадке комплекса переработки нефтяных остатков, который должен вступить в строй в конце года, ежедневно трудилось около тысячи строителей; здесь работали десятки единиц грузоподъемной и грузовой техники «Пермского транспортного предприятия».

Надо сказать, что большинство заказчиков ПТП – предприятия серьезные, крупнотоннажные. Завод «Сибур-Химпром» в Перми специализируется на переработке жидких углеводородов. «Пермский завод «Машиностроитель» работает на все отечественное авиастроение, нефтянку, энергетику. Газоперекачивающие агрегаты «Искра-Турбогаз» – на всех газопроводах страны. Корпорация «Протон-ПМ» создает самые надежные в



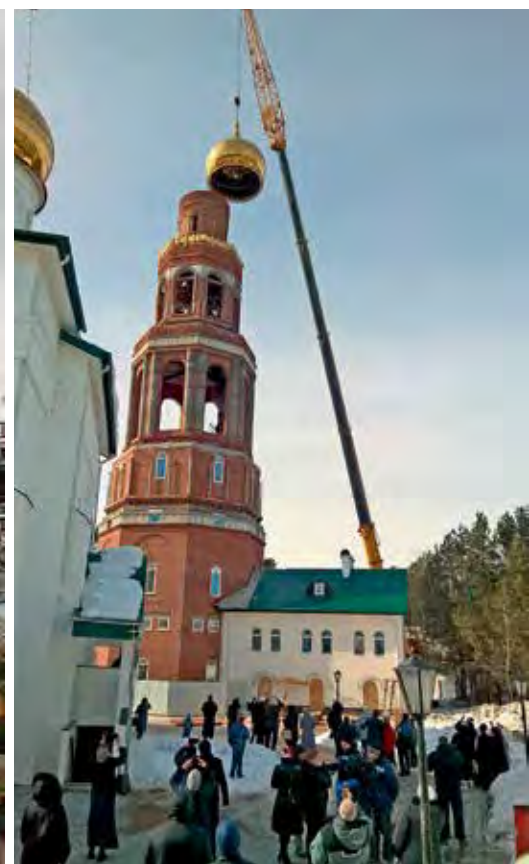
Александр Малыгин, ведущий специалист по маркетингу отдела эксплуатации

мире двигатели, которые выводят российские ракеты в космос.

О сегодняшнем дне Александр Иванович рассказывает, достав из папки чертежи. И вот тут-то понимаешь, что значит инженер. Это вам не маркетолог-теоретик. В основе технических решений – изобретательская жилка, которую подметил еще Шеврин. Никак без нее. Что ни заказ, то неординарная история, сложное или простое, но всегда оптимальное решение.

– Вот, например, наш заказчик строил в Перми гипермаркет на Спешилова, 114. Первоначально цокольный этаж был запланирован под парковку. Потом на заказчика вышла сеть гипермаркетов «Ашан» и говорит: ребята, отдайте нам этот этаж. Согласились – выгодно. Но загвоздка в том, что обогрев цоколя проектом не предусмотрен. Ясно, что нужна котельная. Только вот как котельную, массой 10 тонн, поставить в центр здания, когда уже все построено? Башенных кранов 10-тонных нет. Пришли к нам, мы выехали на место, посмотрели.

– Разбирали? – вопрос дилетанта, конечно.





— Собирали, — Александр Иванович карандашом на чертеже показывает, — у нас эта стрела разбирается. Вот основной телескоп, а вот дополнительно еще этот «гусек».

Признаюсь, даже на чертеже это выглядит нереально: маленькая кабина крана, длинная рука стрелы дотягивается на невероятное расстояние и ставит 10-тонный «домик» на крышу огромного здания.

— Разработали проект, показали, утвердили. Получается, на 60 метров 10 тонн подняли и поставили.

Или, например, на губахинском «Метафраксе» вышла из строя турбодувка весом 37 тонн, которая установлена внутри здания. Никак не вытащить. Не знают, как заменить. Мы приехали, посмотрели. Как, знаете, в «Белом солнце пустыни»: ее, говорит, через трубу надо было брать. Так и я говорю: давайте крышу разберем, через крышу доставим. Так через крышу и доставали.

— А памятник меценату Дягилеву, отцу «Русских сезонов в Париже», в гимназии №11 в центре Перми не этим же краном случайно устанавливали?

— Этим. Но там было совсем просто. Там не было экстремальных перегрузок. Я говорю о тех случаях, когда мы высчитывали установку крана до сантиметра практически, потому что на «Метафраксе» это была предельная грузоподъемность и опасное химическое производство. Там кран надо было поставить именно так: ни дальше, ни ближе. Все эти параметры должны быть четко прочерчены и установлены сантиметр в сантиметр. Установи чуть иначе, и уже грузоподъемности не хватило бы.

— Тогда что? Разбирать, передвигать? — опять вопрос дилетанта.

— Да. И остановка «Метафракса» затянулась бы недели на три. А каждый день простоя для завода — это десятки миллионов убытка.

Сейчас 300 — и 200-тонные «братья» «LIEBHERR» в постоянных разъездах. С их помощью уже установили несколько куполов на храмы и в Пермском крае, и за его пределами. При этом — сразу с крестами.

— Вот храм в Нижних Муллах построили и сделали вокруг благоустройство — цветочки, плиточки, все прочее. А отметка с крестом — 68 метров. Как дотянуться? Только нашей машиной. Опять управляемый гусек выручил. Он эту часть может наклонять отдельно от основной стрелы, — показывает мне на чертеже техническое решение Александр Иванович.

— Мы поставили кран за забором, положили плиты. Так у нас получилась грузоподъемность 6,5 тонны. А чтобы купол сразу с крестом ушел, проделали в куполе отверстия, застропились за них, подняли купол, опустили на место, через отверстия стропы вытянули, а потом изнутри эти отверстия заделали.

Ну, а бывали и совсем экзотические случаи. Например, из Италии привезли теплообменник для березниковского филиала «Азота» ОХК «Уралхим» весом 95 тонн. Как разгрузить? Только двумя кранами. Потому что там в точках строповки разная масса. В общем, теплообменник привезли, выложили аппарели, лебедками выкатили, а мы уже кранами перегружали его на трейлер, чтобы увезти в Березники. А там разгрузить. Вот и такая была задача!

Недавно напротив здания управления ПТП был открыт памятник в честь основания в далеком 1951-м году главной автотранспортной конторы, прапрапрабабушки «Пермского транспортного предприятия». На постаменте застыл трудяга «ГАЗ-51». Этот грузовичок — ровесник «Пермнефтеоргсинтеза». Кстати, транспортники восстановили его своими руками, и на вечную стоянку он въехал своим ходом.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



«Искра-Турбогаз».
Один из лидеров отечественного рынка газоперекачивающих агрегатов. Создано в 2002 году.



Пермский завод
МАШИНОСТРОИТЕЛЬ

Пермский завод Машиностроитель.
АО ПЗ «Машиностроитель» изготавливает узлы авиационной техники, оборудование для нефтехимии, газопоршневые электростанции, нефтепромышленное оборудование, мостовые и козловые краны.



ПОКАЧЕВСКОЕ УТТ



ООО «Покачевское УТТ»

Основано в 1979 году.

Численность персонала 700 человек.

Основные услуги:

- Грузовые и пассажирские перевозки;
- Услуги спецтехники и технологического транспорта;
- Оказание услуг и выполнение работ дорожно-строительной техникой, выполнение землеройных работ, прокладка и ремонт трубопроводов;
- Оказание услуг грузоподъемными механизмами.

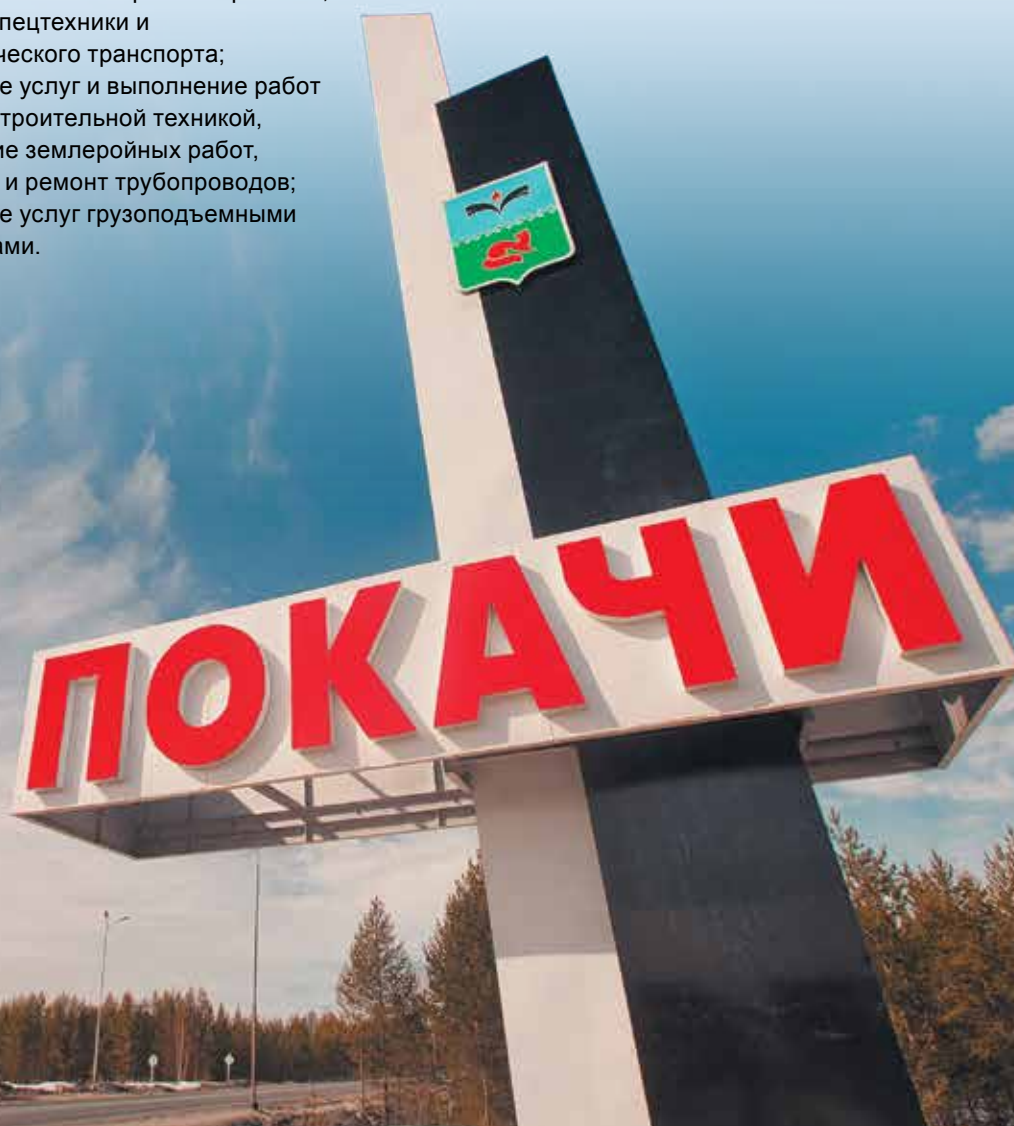
Адрес:

628661, Тюменская область,
ХМАО-Югра, г. Покачи,

ул. Аганская, 11.

Тел. (34669) 39-9-52

E-mail: putt@sntrans.ru





Покачи на ладони

При подлете к Нижневартовску самолет вышел из края облаков, и из иллюминатора открылась бескрайняя даль осенней лесотундры, испещренная множеством озер, словно рассыпанный бисер, похожий на тот, которым женщины народа Ханты вышивают свои костюмы.

На Севере расстояние измеряется не так, как на «большой земле» — дотошно до метра, здесь часто большого значения не имеют километры.

— Далеко ли ехать? — спрашиваю я водителя Ивана, который везет нас до Покачей.

— Да почти ничего! До озера полсотни километров с гаком, да гак с крюком. Около сотни и будет. Для нас почти под боком, — ответил Иван. И для убедительности, поддав газку, добавил:

— Мы дорогу измеряем в сотнях верст и хороших попутчиках. За разговорами не заметим, как доедем до места. Рассказывайте, чем живет «большая земля»?

Но так уж получилось, что рассказывал больше Иван.

Сам он на Севере уже больше 30 лет. Много повидал. Говорит, что тем, кто сегодня приезжает работать, повезло: время меняется, морозы уже не те, да и сам север становится комфортнее: есть Интернет, рации, сотовая связь, по трассе ездит множество машин.

А в его время редко можно было встретить попутку. И шансы выжить у водителя

заглохшего в тундре «зилка» при температуре минус сорок пять равнялись 20-30 процентам. Как же Иван вычисляет эти проценты? Очень просто: теплая одежда — 10 процентов, что выживет, покрышки автомобиля, которые горят часа два-три, еще плюс 10 процентов и заряженный аккумулятор, пока не сел, — 5 процентов. Остальное — удача, есть она или нет. От тех времен в его машине даже летом хранится утепленный ватный комплект одежды с валенками.

В правоте вывода, что расстояния измеряются по-другому, я не раз убеждался на северной земле. И мысли, и разговоры здесь такие же обстоятельные, как долгий путь через тундру. И где как не в этих местах могла родиться поговорка: «Добрый попутчик — половина пути».

Городок на ладони — это про Покачи. Бывший вахтовый поселок на правом берегу Ватьегана, на высокой песчаной гриве Покачевского бора. Освоенный человеком остров среди болот, площадью чуть более 20 квадратных километров. Жилую застройку можно обойти за полчаса. Население — 17 тысяч.

Местные жители свой город называют «маленькой Швейцарией». Все познается в сравнении, достаточно взглянуть на лежащий вокруг Покачей ландшафт. Но славятся Покачи, конечно же, не альпийским сыром. Здесь все окрестности в «дырках» скважин. Имя городу пошло от нефтяного месторождения, открытого здесь в начале семидесятых.

ДЛЯ СПРАВКИ



Покачи — город в Ханты-Мансийском автономном округе — Югре на правом берегу реки Ватьеган, притоке реки Аган. Население — 17 731 чел. (2015 г.) Площадь 21,84 км².



Покачевское — одно из самых крупных месторождений «ЛУКОЙЛа» в Западной Сибири, с запасами 350 миллионов тонн нефти. Энергетика пластов промысла была такой, что полтора десятка лет, вплоть до 1994-го, позволяла добывать «черное золото» фонтанным способом. Не на всех скважинах, конечно, но факт остается фактом. На пике эксплуатации месторождение давало в год до 10 миллионов тонн. Сегодня — три, это треть всей добычи «Покачевнефтегаза». Нынче нефть требует большего внимания человека, больших усилий нефтяников, буровиков, транспортников. Люди рабочих специальностей — большая часть населения Покачей.

Здесь все завязано на нефтедобыче: работа и жизнь жителей маленького города. Здесь, за Уральскими горами, рано ложатся и рано встают не потому, что пытаются подражать укладу, принятому в европах, а потому, что такой ритм жизни диктует нефть: люди и техника на скважины должны прийти к началу рабочей смены.

Неудивительно, что памятная стела на месте 21-й разведочной скважины у дороги на Когалым, давшей начало промышленной добыче Покачевской нефти, — сегодня культовое место, к которому молодожены возлагают цветы.

А если все же зреть в корень, то название месторождения и города идет из глубин древности, — от лесного хантыйского рода Покачевых, владевшего этими землями испокон веков.

Среди крупнейших предприятий города — ООО «Покачевское УТТ». Сегодня дочернее общество ЗАО «Спецнефтетранс» было создано в 1979 году как управление технологического транспорта НГДУ «Покачевнефть».

У здания УТТ нас встречает «ступа» — «Зил-157», наверное, он был тут одним из первых. А самой уважаемой машиной до конца прошлого столетия здесь были, пожалуй, «Уралы». Их выносливость и ремонтнопригодность многими водителями УТТ была проверена еще в армии. К слову сказать, многие наши собеседники приехали сюда по комсомольской путевке по окончании службы.

В 1993 году миасский «УралАЗ» специально для НГДУ «Покачевнефть» изготовил большую партию трехосных седельных тягачей «Урал-44223». На черных буферах этих грузовиков нового поколения прямо на заводе белым набивали трафаретом — «Покачи». В сцепке с ним шел двухосный самосвальный полуприцеп грузоподъемностью, сегодня даже смешно говорить, 16 тонн. Но как же ими два десятка лет назад гордились!

Сюда же была отправлена на пробу и одна из первых, а старожилы с гордостью утверждают «единственная», партия новых в то время «восьмерок» «Урал-53232» с дизелями от «Magirus», производимых по немецкой лицензии в казахском Кустанае.

«5323» — это была та еще песня! Грузовик с колесной формулой 8Ч8 обладал невиданной до того плавностью хода и проходимостью. На одной заправке он мог пройти до 1 000 км, что позволяло работать вдали от дорог, возить без дозаправки грузы на самые удаленные месторождения.

Большая часть этих машин повышенной проходимости прямиком с завода отправлялась в армию, на замену «дедушке» уральского автопрома «Урал-375», но кое-что перепало и нефтянке. Она одна из немногих тогда расплачивалась живыми рублями. В крайнем случае, по бартеру топливом, которое можно было быстро продать или поменять на нужную для завода продукцию.

— Сегодня у нас «история» на постаменте, — говорит директор УТТ Юрий Швалев, махнув рукой в сторону памятника, и поясняет, — в составе «Спецнефтетранса» с 2009 года, когда нефтяники вывели транспорт как непрофильный актив, мы масштабно обновили парк. Сегодня из 515 единиц 300 приобретено за эти годы. — И добавляет без гордости, — вся техника закуплена на собственные деньги, из прибыли УТТ.

— В этом году инвестировали в техни-

ку уже 85 миллионов, — говорит директор. Если учесть, что в среднем тот же автобус «Нефаз» стоит порядка четырех миллионов, причина его гордости понятна.

УТТ не только возит вахтовиков. Это важное, но не единственное направление работы покачевских транспортников. Основная ударная сила предприятия — технологический транспорт, без которого нефть не взять: «кислотники», ППУ, установки для цементажа скважин, агрегаты наземного ремонта нефтепромыслового оборудования, мобильные сварочные посты, передвижные насосные и компрессорные установки, самосвалы, дорожно-строительная техника.

Новый парк повышает производительность и надежность, экономит топливо, сокращает затраты на ремонт и простои.

Месторождения, которые обслуживает Покачевское УТТ, разбросаны достаточно широко. В Югре их восемь: Северо-Покачевское, Покачевское, Южно-Покачевское, Нивагальское, Ключевое, Кечимовское, Нонг-Еганское и Мишаевское.

А в 2011 году предприятию были переданы объемы работ и по ТПП «Ямалнефтегаз», которое ведет освоение Большехетской впадины. Что такое Большехетка, как здесь по-простому называют группу месторождений на Гыданском полуострове? Это основной газовый актив «ЛУКОЙЛа» с суммарными запасами около миллиарда кубов. От Покачей до Ямала — тысяча километров. Для повышения оперативности и сокращения нулевых пробегов транспорт перебазирован на объекты заказчика.

УТТ начало там с обслуживания Наход-

кинского промысла. А в этом году предприятие получило дополнительные объемы на объектах Пяяхинского нефтегазового месторождения. За полярным кругом покачевские транспортники промывают скважины горячей нефтью, готовят скважины и нефтепромысловое оборудование к ремонту, осуществляют пассажирские и грузовые перевозки. Этой зимой предприятие доставило для ТПП «Ямалнефтегаз» по временным дорогам почти 13 тысяч тонн грузов. Как говорит Швалев, осуществляют транспортное обслуживание всего цикла добычи нефти и газа.

Юрий Владимирович, как и большинство руководителей предприятий на Севере, начал с рабочего: работал слесарем по ремонту автомобилей, окончил университет, вернулся на родное предприятие, дорос до главного инженера и в 2014 году закономерно возглавил «Покачевское УТТ». Его трудно, а скорее, невозможно ввести в заблуждение ни по одному производственному вопросу. Впрочем, лукавить с директором в УТТ никому и в голову не придет. На Севере вообще не любят неискренних людей. При этом сама аскетическая природа, каждый день испытывающая людей на прочность, располагает к сдержанности в словах, чувствах, поступках.

Западносибирский реализм

— Ну что, давайте знакомиться? Барон, — представился мой собеседник и добавил с легкой улыбкой, — Аркадий.

Хотя формально нас как бы познакомили еще утром, поговорить было некогда.



Юрий Швалев,
директор
ООО «Покачевское УТТ»





Владимир Максименко,
водитель ООО
«Покачевское УТТ»

Несколько часов кряду шла большая, напряженная работа, счет в которой шел на минуты.

Уже через полчаса разговора стало ясно, что обладатель редкой фамилии оказался личностью совсем не барственной. Про таких как раз и говорят: рабочая косточка.

Экскаваторщик Барон, водитель Максименко и сварщик Железняк — экипаж двухзвенного гусеничного болотохода ДТ-30 «Витязь». Грохот двигателя, вонь ядовитого выхлопа сгорающего дизтоплива, невероятную прожорливость — все эти недостатки ДТ-30, под капотом которого прячется табун из 710 «лошадок», с лихвой компенсируются одним неоспоримым преимуществом — безотказной работой в условиях бездорожья и экстремальных природно-климатических условиях. Диапазон рабочих температур — от минус 50 до плюс 40. Настоящий танк мирного времени!

«Танкисты» Максименко, Барон

и Железняк сегодня совершили маленький подвиг. На одном из кустов, не выдержав давления в 100 атмосфер, рванула труба, по которой горячая вода подается в нагнетательную скважину.

Скважина — это вам не колодец, из которого знай черпай себе «черное» золото. Времена фонтанов на сибирской земле давно прошли. Сегодня нефть на глубине прячется в складках пород, протоках, линзах, трещинах. И извлечь ее из подземных лабиринтов промысловикам помогает обыкновенная вода. Закаченная в пласт, она выдавливает на поверхность более легкую нефть.

Получается, встал водовод — нет нефти.

Мобильная бригада Покачевского УТТ была на месте аварии уже через час. Езда на «Витязе» сродни передвижению на танке. Без наушников, приглушающих шум двигателя, можно легко оглохнуть.

Экипаж болотохода давно приновился к жизни



в машине, где на ходу даже кофе можно успеть выпить. Потом времени уже не будет.

Владимир Максименко, выкрутив до упора баранку, жмет на тормоза, и многотонная машина послушно застывает по самому краю провала. Через несколько минут Аркадий Барон ковшем экскаватора уже начал вычерпывать из промоины воду. Сварщик Олег Железняк, натянув на себя специальный гидрокостюм, который в здешних местах ласково прозвали «Максимкой», готовится к погружению в холодную склизкую жижу. На улице плюс пять.

— Хорошо хоть без акваланга, — пошутил Железняк.

В своей непромокайке он стал походить на сотрудника секретной химико-биологической лаборатории.

После вскрытия места аварии Олег спускается в ремонтный котлован. Вот и место порыва. Труба перекрыта, но все равно вода вытекает из нее тоненьким ручейком и смешивается с прибывающими грунтовыми водами — кругом болота. Вода доходит сварщику по пояс, он осторожно нащупывает ногой точку опоры, но твердого грунта нет. Осмотревшись на месте, Железняк выставляет «диагноз» и прописывает образовавшемуся свищу курс лечения:

— Подавай «чокер», и можно начинать варить, — передает вверх Железняк. Никто не спорит. Тут же коллеги подают в яму фиксирующий трубу пояс.

Железняк работает быстро, несмотря на то, что костюм и грязевое месиво сковывают движения, от завариваемой трубы идет пар, маска покрывается испариной. Рядом со сварщиком с глухим бульком затонул в бо-

лотную жижу большой ком земли, осыпавшийся со стенки котлована. Рука сварщика даже не дрогнула. Его стальным нервам и хладнокровию можно только позавидовать — через черное стекло маски, кроме светлячков сварки, ему не видно ничего.

Мастер участка, человек скромный, но требовательный, все же не выдерживает и просит «зрителей» покинуть зону аварийных работ: «Случись чего, мне отвечать». Мы нехотя повинемся и занимаем места за ограничительной полосатой лентой.

— По-настоящему квалификация сварщика, — рассказывает суровый мастер, — проверяется, когда термометр зашкаливает за минус сорок. Порыв на трубе надо заварить как можно быстрее. Дело в том, что в морозы «сварочная ванная» — место сварки — быстро остывает и отработанные газы и шлаки, не успевая выйти на поверхность шва, изменяют структуру металла. Шов получается менее пластичным. Место сварки на трубе еще можно согреть термопоясом, а вот рукам просто беда! Наденешь толстые рукавицы — работать электрододержателем неудобно. Снимешь — обморозишься и все, какой из тебя после этого работник?! Сварщик — он же как пианист. Поэтому зимой счет идет на градусы и на минуты: чем ниже температура, тем выше должен быть темп работ.

— А как работать в гидрокостюме при минус 40? — спросил я Олега уже после того, как вода вновь пошла по трубе, и он отогревался горячим кофе в кабине вездехода.

— Вот так вот и работаем, дрожим, но работаем. Нефть должна идти круглосуточно, — отвечает Олег.

Все-таки говорящая у него фамилия.

— Олега у нас еще называют «Витязь в гидрокостюме», — улыбается Владимир Максименко.

Железняк не возражает.

Морозы... они для каждого проверка, не только для сварного.

Крещенские морозы в про-

ДЛЯ СПРАВКИ

Покачевское месторождение — одно из крупнейших в Западной Сибири. Его протяженность 37 на 16 километров. Оно относится к Вартовскому своду и является продолжением Урьевского, Нивагальского и Южно-Покачевского нефтяных месторождений. Этаж нефтеносности составляет порядка 900 метров. Уникальность месторождения заключается в том, что нефтеносные залежи встречаются во всем разрезе, начиная от самых нижних, юрских, на глубине 2 600-2 700 метров, и заканчивая верхними пластами АВ, которые залегают на глубине до 1800 метров. За годы эксплуатации Покачевского месторождения ТПП «Покачевнефтегаз» общества «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» добыто из его недр более 150 миллионов тонн нефти. Сегодня это месторождение продолжает давать около 35 процентов всей добычи предприятия.





шлом году в Западной Сибири задержались до февраля. В Покачах мороз выдал до минус 47 с порывистым ветром. На отдельных кустах температура ночью опускалась до минус 54.

Самой востребованной техникой автоколонны №1 в эту пору являются пароперемещаемые установки, которые в круглосуточном режиме отрабатывают на обогреве трубопроводов и фонтанной арматуры.

На разрыв в морозы были и «Витязи» из автоколонны №3.

— Водители вездеходов Курамшин и Максименко, машинисты экскаваторов Пучко, Куприн, Барон в сжатые сроки ликвидировали порывы на трубопроводах.

В сухом отчете механика автоколонны Анатолия Михеда нет места эмоциям и пафосу, хотя ясно, что в таких условиях не замерзнуть самому — большое искусство. Для него и его коллег это обычные будни борьбы за нефть. Главное, что не допустили остановки кустов.

Над местом порыва стоит густое облако пара, в котором трудно что-либо разобрать, летят брызги нефти, а экскаваторщику Аркадию Барону только по одному ему известным признакам нужно суметь определить и откопать точное место утечки, не повредив ковшом трубопровод.

Бывает, труба рвется сразу в нескольких местах. В одном починили, надо ехать на другую аварию, а не на чем — солярка на исходе.

— Вот прошлой зимой было, почти на колесках ползали с канистрами по болоту — от заправщика до машины, — вспомнил Олег и улыбнулся, как чему-то занятному. Стоящие рядом с ним Барон и Максименко тоже улыбнулись.

Вот этого сибирского юмора мне уже было не понять. Я честно стараюсь представить, что может быть смешного в том, как мужики с канистрами в руках пробираются по глубокому снегу.

Они, скорее всего, словили мой удивленный взгляд, но не подали виду.

— Первым идет самый рослый и сильный — он прокладывает дорогу. За ним — остальные. Сколько приходится идти? А насколько заправщик не сумеет подобраться. Когда километр, когда пять, а когда и больше. Одним словом, сколько надо, столько и идешь.

Странно, в этих словах нет ни нотки обреченности.

— А случается еще, если порыв не удастся устранить сразу, то ночуем прямо в тундре. Двигатель «Витязя» зимой не заглушишь, он тарыхтит, зато храпа соседа не слышно.

И они опять улыбаются.

Я слушаю эти нехитрые покачевские рассказы: нет в них лихо закрученного сюжета и красного словца, нет в них лирического наива из комедии «Карьера Димы Горина». Есть только суровая правда северной жизни. Западносибирский реализм.

Это их жизнь, обычная, повседневная жизнь. И, понимая это, я улыбаюсь вместе с ними.

Немного о политике

В сентябре 1985 года в Западную Сибирь с рабочим визитом прибыл недавно избранный генеральным секретарем ЦК КПСС Михаил Горбачев. Посещение Нижневартовска, Сургута и Нового Уренгоя и итоговое совещание с партхозактивом в Тюмени должны были показать всем, что страна ценит своих героев и ждет от покорителей Самолтора новых трудовых рекордов.

В тот год в СССР было добыто более 600 миллионов тонн нефти в год и около 680 миллиардов кубов газа.

Тогда, на самой заре «перестройки», никто и представить не мог, чем не только для нефтегазовой отрасли, но и для всей страны завершится короткая эпоха молодого генсека, первого и последнего президента СССР.

И в этом же году по комсомольской путевке с группой уволенных в запас однопольчан покорять Югру приехал и комсорт батареи Владимир Максименко.

Тут и нечего скрывать, по характеру романтик, Владимир приехал на севера за «запахом тайги».

— Вот уже тридцать лет как здесь, в Покачах, а все надышаться не могу, — смеется Максименко.

Сегодняшние молодые, рациональные и рассудительные, такую тягу отцов к «свежему воздуху» вряд ли разделят и поймут.

Когда женился, молодым выделили комнатушку в «бамовском» вагончике. По тем временам это было почти шикарное, почти отдельное жилье с теплой уборной, где зимой обогреватель молотил круглосуточно. Ночью, когда температура совсем падала, мужское население балков, бочек и вагончиков, распределив между собой участки

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП «Покачевнефтегаз».

Предприятие осуществляет свою деятельность на 9 лицензионных участках: Покачевском, Южно-Покачевском, Нонг-Еганском, Нивагальском, Ключевом, Кечимовском, Северо-Покачевском, Юккунском, Мишаевском.

270 млн тонн нефти добыто за три десятилетия в Покачевском регионе.

По оценкам специалистов, на территории деятельности предприятия текущие извлекаемые запасы категории ВС1 насчитывают порядка 155 миллионов тонн нефти. Пробуренный фонд составляет 4 923 скважины.

Компания «ЛУКОЙЛ» определила ТПП «Покачевнефтегаз» пилотной площадкой для реализации мероприятий по энергоэффективности и энергосбережению.





теплотрассы, выходило с паяльными лампами отогревать трубы, чтобы не разморозить свои «хоромы», в которых оставались их женщины и дети.

— Оттого и сплывались мы, потому что только всем вместе можно было выжить в таких условиях, — рассказывает Владимир.

Кстати, из тридцати прибывших по комсомольской путевке сослуживцев Максименко сегодня осталось двое. Многие уехали в тяжелые годы, когда развалился Союз, когда лихорадило страну и нефтянку.

— Тогда почему-то в республиках, да и многие люди для себя сами решили, что лучше будет жить и выживать поодиночке, — так просто описывает сложные геополитические процессы того времени Владимир Максименко, — вот и распалась страна.

Парадокс в том, что здесь, на многонациональном севере, где плечом к плечу работают русские, азербайджанцы, татары, украинцы, лезгины, представители десятков национальностей, удалось, пожалуй, как нигде более сохранить сплоченность людей. Этому способствовали труд и суровые условия жизни — климат, бескрайние расстояния, бездорожье.

— Помогать друг другу у нас не обязанность, а привилегия, — не сомневается Федор Гангау. Манера общения у Федора Михайловича тактичная, интеллигентная, но за ней чувствуется сильный характер. Он не употребляет вводных слов, его речь оформлена категоричными оборотами. Такие люди имеют вес среди покорителей севера. В 1992 году он приехал в Покачи из Молдавии, как все — на два-три года, да так здесь и прикипел.

Федор Михайлович о работе своей говорит как-то уж слишком просто, ухватиться и вытянуть что-то «особенное» составляет большого труда. Возит на месторождения на трале и обратно крупногабаритные грузы и технику — бульдозеры, экскаваторы.

Года три назад Гангау приехал на Голубое озеро, что километрах в трех от Покачей. Озеро — бывший песчаный карьер, откуда в свое время Покачевское УТТ возило песок на отсыпку города и кустовых площадок. После окончания его разработки котлован,

глубиной до двадцати метров, заполнила вода. И сейчас это излюбленное место дайверов со всей Югры.

Вдруг послышались громкие тревожные крики — судорога свела ногу одному пареньку, и он начал тонуть. Федор Гангау бросился в воду, тысячи иголок сразу же впились в тело — на дворе стояло нежаркое сибирское лето. Он успел вытащить скрывшегося уже было под водой мальчишку на поверхность. Отдышавшись и не давая пареньку вновь уйти под воду, Гангау медленно погреб к берегу. Эти два десятка метров ему, человеку, который не очень-то и плавает, показались вечностью.

На берегу он сделал пареньку искусственное дыхание, как когда-то учили на водительских курсах, и только когда мальчишка закашлялся, Гангау смог облегченно выдохнуть.

Позже Федора Гангау приглашали в мэрию, где глава города жал ему руку и вручил благодарственное письмо.

Обо всем этом мне рассказали коллеги Федора Михайловича, сам водитель тягача не любит об этом вспоминать, стесняется.

Когда мы уезжали из Покачевского управления, рабочий день закончился, но часть боксов оставалась открытой. Водители и механики придирчиво проверяли технику перед завтрашним рейсом. Поездки на дальние расстояния приучили людей к ответственности.

— Как-то в начале девяностых, — говорит водитель Николай Шмидт, — у меня на трассе сломался отопитель салона. Вахту везти еще 140 километров, а за окном тайга и минус 45.

Стекла быстро заросли наледью. Николай холода не чувствовал: от одной мысли, что в салоне пассажиры замерзают, его бросало в жар. А вахтовики, чтобы согреться, по очереди бегали по автобусу — такой челночный бег с энергичным размахиванием руками... Николай ехал и молил Бога, чтобы двигатель не заглох. В теплый бокс он заводил уже айсберг на колесах.

С тех пор его золотое правило: лучше потратить 15 минут с вечера, чем еще раз пережить такое...

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ТПП «Ямалнефтегаз».

Предприятие осуществляет поиск, разведку залежей нефти и газа, комплексное освоение и эксплуатацию нефтяных и газовых месторождений на территории Ямало-Ненецкого автономного округа.

2004-й — год рождения предприятия, самого молодого в структуре «ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

Сегодня на балансе ТПП 6 лицензионных участков, на которых расположены семь месторождений: Северо-Хальмерпаутинское, Хальмерпаутинское, Перекатное, Южно-Мессояхское, Пяяхинское, Салекаптское, Находкинское, из них в эксплуатации — Находкинское и Пяяхинское.

72,6 млрд кубометров природного газа добыто на Находкинском промысле до 1 января 2015 года.





ООО «Нефтедорстрой».

Основано в 1982 году.

Адрес:

628285, Тюменская область,
Ханты-Мансийский автономный
округ – Югра, г. Урай, проезд 7,
подъезд 45.

Телефон: (34676) 43-6-10

Факс: (34676) 43-6-09

E-mail: nds@sntrans.ru



Основные услуги:

- Содержание и текущий ремонт автомобильных дорог как грунтовых, так и с твердым покрытием. Устройство, содержание и текущий ремонт понтонных переправ, мостовых переходов, других искусственных сооружений и средств безопасности дорожного движения;
- Капитальный ремонт автомобильных дорог с отсыпкой земляного полотна грунтом, устройством щебеночного, асфальтового, железобетонного покрытий, ремонтом искусственных сооружений на них;
- Капитальное строительство автомобильных дорог любой категории, строительство искусственных сооружений, обустройство дорог средствами безопасности дорожного движения;
- Строительство временных зимних дорог, наведение ледовых переправ, обустройство их средствами безопасности дорожного движения;
- Содержание временных зимних дорог и ледовых переправ;
- Оказание услуг по отсыпке площадей грунтом, устройству щебеночного основания, устройству асфальтового покрытия, устройству железобетонного покрытия, устройству ливневой канализации, благоустройству дворовых территорий со всеми сопутствующими работами;
- Выполнение услуг автотранспортом:
 - грузовые автоперевозки;
 - оказание услуг дорожной техникой и механизмами.





Дороги — мужская работа

Природа создает тропы, а человеку — покорителю бескрайних просторов — они малы и узки. Человек создает дороги, и бегут они, и вьются по всей земле: песчаные, гравийные, грунтовые, асфальтовые, бетонные, булыжные... Велика, огромна Россия, простирается на десятки тысяч километров: по площади — это Америка и Австралия вместе взятые, а если сравнить с какой-либо европейской страной — то мы, например, тридцать одна Франция. Русский человек к дороге относится по-особому, для него в слове «дорога» много философского: это и путь, и жизнь, и движение, и испытание, и преодоление. Ни в одной культуре мира нет столько эпитетов, описывающих дорогу, как в русском языке: безопасная, битая, вязкая, гладкая, заросшая, зыбкая, избитая, изъезженная, колеистая, мягкая, наезженная, накатанная, обледенелая, ребристая, торная — и еще более 250 слов! Ни в одной культуре мира нет столько стихов и песен, пословиц и поговорок, примет и традиций, сказаний и легенд о дороге, сколько в русской.

Одну из таких легенд мне рассказывает Вячеслав Моряков, директор ООО «Нефтедорстрой», пока мы едем с ним в Урай. За окном — мороз, деревья под снежным покровом, пронизывающий колющий ветер и

кажушаяся бесконечной гладкая дорога. В машине теплее, теплее и от собеседника. Знает Моряков, дорожник с двадцатилетним стажем, что лучший способ сократить длинную дорогу — интересная беседа.

— При царе Горохе прокладывали важную дорогу, — рассказывает он. — Сам министр каждый день приезжал, инспектировал. И успели бы в срок, да наткнулись на камень, огромный такой: ни убрать, ни обойти. Министр созвал совет. Немцы-иностранцы говорят: «Дай нам 100 тысяч золотых рублей, дорогу железную проложим, на паровозе увезем, срок — 2 месяца». Министр багровеет от злости. И тут к нему русский строитель подходит: «Дай 100 рублей и времени сутки. Мы уберем». Министр обрадовался, 100 рублей отдал. На следующий день приезжает — нету камня. Исчез. Что сделали с камнем?

— Может, распилили?

— Вырыли яму и закопали. Вот такие мы, дорожные строители, выход из любой ситуации найдем, — смеясь, заканчивает историю и от легенд переходит к настоящему. От него я узнаю, что «Нефтедорстрой» — общество молодое и относительно небольшое, «отпочковалось» от «Урайского УТТ» в 2010 году. Для 55-летней истории Шаимской нефти это совсем немного. Урай — это особый регион



Вячеслав Моряков,
директор ООО «Нефтедорстрой».

в Югре, родоначальник западносибирской нефти, самый удаленный из нефтедобывающих районов «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», от Когалыма 800 километров.

— Мы здесь, на Конде, как бы немножко в стороне от столбовой дороги живем, от всего внешнего мира, — говорит Моряков. — Завистники говорят, мол, живете вы на «еврейском» севере.

— ?

— Теплее здесь немного.

Он рассказывает об особенностях организации работы дорожно-строительного предприятия, которое содержит более 1600 километров дорог, создает инфраструктуру. Начинали с дохода порядка 250 миллионов рублей, сегодня уже в два с лишним раза больше.

Моряков показывает в окно на белую заснеженную дорогу и говорит с душой:

— Это и есть наше хозяйство. Дорога, которая нас кормит, которую мы строим.

«Нефтедорстрой» — хозяйство внушительное, которое активно и успешно работает с основным заказчиком — ОАО «ЛУКОЙЛ». Около 60% объемов приходится на «ЛУКОЙЛ», остальные 40% — это работа на объектах «Роснефть», «ЕвроТЭК-Югра», «КНГ-добыча», «Каюмнефть», муниципальные заказы.

— К одной тысяче километров дорог ТПП «Урайнефтегаз» общества «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» приплюсуйте около 400 километров зимников, да еще чуть больше двухсот километров дорог «Роснефти».

— И у каждого заказчика свои требования?

— В 2011 году мы пошли на рынок. Никто нас там не ждал, но другого пути для развития у нас просто не было. Например, когда мы выходили на Тюменскую нефтяную компанию, то к нам приехали ее представители, убедились, что мы существуем не на бумаге, а реально работаем. И только после паспортизации и аккредитации мы получили возможность участвовать в их тендерах.

Когда «Роснефть» выкупила ТНК, появились новые требования. Например, обязательное обучение водителей зимнему вождению: оно дает право заезжать на промысел.

Другой пример — жесткий контроль скоростного режима. На внутрипромысловых дорогах у компании установлены видеокамеры, и 40 километров в час — это максимум. Мы предупредили водителей сразу: превысил — фотография и «письмо счастья». А штрафы там кратно выше.





Эффект несомненный в безопасности дорожного движения. В скорости и сроках тежем, могли бы сделать пять рейсов за смену, а делаем четыре, но при несоблюдении правил на штрафах потеряем больше. Таковы правила, установленные заказчиком, который стремится снизить вероятность происшествий в зоне работ, и мы их, безусловно, принимаем.

Когда заказчик один — это риск простоя. Когда несколько заказчиков, то мы более защищены, риски простоя снижаются. Рынок есть рынок.

Контракт с «ЕвроТЭКом» — особое достижение «Нефторострой». Это дочернее общество испано-аргентинской компании Repsol, которая входит в десятку крупнейших нефтегазовых корпораций мира. Она ведет бурение на Карабашских участках, расположенных на 60 километров южнее Урая.

— Отличаются стандарты?

— Принципиально ничего особого, но нюансы, конечно, есть. Например, установка знаков движения на внутрипромысловых дорогах, жилеты со светоотражающими полосами для водителей.

Расценки? Такие же. Испанцы, наверное, никогда бы не стали такой крупной компанией, если бы не умели вести дело. Они также предлагают где-то снизить расценки, поэтому заявленные тарифы приходится защищать — это нормально. Фактически за время нашего сотрудничества объемы выросли в два с лишним раза. Мы планируем организовать в структуре предприятия еще один дорожный участок, — шестой по счету, — специально для того, чтобы более

полно удовлетворять потребности ЗАО «ЕвроТЭК-Югра».

Дело в том, что остальные компании добывают нефть на месторождениях, расположенных значительно севернее. Там четыре наших участка работают на ТПП «Урайнефтегаз». Еще один участок базируется вообще за 350 километров от нас — на месторождении Каменное, где обслуживает объекты сразу двух нефтедобывающих компаний — ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» и ОАО «РН-Няганьнефтегаз».

Сотрудничество с «ЕвроТЭК-Югра» — это не только приличные объемы работ сегодня, но и завтрашний день. Компания еще не добывала нефть в нашем регионе, вела только разведку. Если будет решение на дальнейшее развитие, то потребуются инфраструктура — это и дороги, и производственные объекты, и прокладка нефтепроводов, и новые рабочие поселки. Участвовать в этой работе, если будет долгосрочное соглашение, — наша перспектива. Конечно, для этого надо наращивать потенциал.

— В чем вы видите свою задачу?

— Сегодня перед директором предприятия стоит задача повышать гибкость и оперативность в принятии решений, предвидеть и предвосхищать потребности заказчика. Только так можно зарабатывать, искать новых заказчиков, осваивать новые рынки.

В этой ситуации, как руководитель, я чувствую себя увереннее, принимать решения быстрее получается, и времени больше на расчеты. Просчитывать приходится все тендера. Раньше, когда был гарантированный заказчик, был тезис — война план покажет,

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



«Урайнефтегаз».

ТПП «Урайнефтегаз» — старейшее предприятие нефтяной отрасли Западной Сибири.

В составе ТПП сейчас восемь цехов добычи нефти, цех подготовки и перекачки нефти, пять компрессорных станций, нефтеперерабатывающий завод мощностью

100 тысяч тонн продукции в год.

2 985 добывающих скважин находится в эксплуатационном фонде по состоянию на 1 января 2015 года.

Поисково-разведочные работы и добычу нефти предприятие осуществляет на 33-х лицензионных участках, в разработке находится

26 месторождений.



РОСНЕФТЬ

ОАО

«РН-Няганьнефтегаз»

— дочернее предприятие компании «Роснефть» ведет добычу на Красноленинском своде месторождений (Ханты-Мансийский автономный округ).

о величине тарифа особо никто не задумывался. Нам их сами нефтяники и устанавливали, исходя из наших же потребностей. Сегодня этот принцип уже не действует, так как заказчики считают деньги. Поэтому ввязаться куда-то, не посчитав все бюджеты, программы, варианты, нельзя. Раньше работать было проще, но сейчас интереснее.

Ураю без малого сто лет, но городом он официально стал полвека назад. Это было время, когда нефтяники умывались первой нефтью, время подвигов и героев, покорения суровых холодных пространств Западной Сибири. И время новых дорог, поскольку без них эту большую нефть Сибири было не взять. Главный принцип их строительства — сделать кратчайший путь до месторождения.

Урай, как город, и Моряков — ровесники. С привычной для советских людей биографией — школа, армия, производство. И хотя в начале восьмидесятых годов после армии перед ним открывалось сто путей и дорог, он выбрал Урай.

— А у нас все такие, — отвечает Моряков на мой вопрос, почему так. — В «Нефторестро» работаем без вахтовиков. 95 процентов — жители Урая. Остальные пять — из близлежащих поселков. А почему так — сейчас вот и спросим.

Машина неслышно и мягко скользнула по снегу и остановилась. Мы вышли, смотрим — на обочине люди в спецовках что-то горячо обсуждают.

— Еремин распекает своих. Вот и поговорите с ним, — советует мне Вячеслав Павлович. — Пятнадцать лет стаж работы, профи, каких поискать!

Мы – урайцы!

«Распек» Еремина только звучит так устрашающе. По сути, это деловой разговор профессионалов, работающих на объекте, оперативка. Александр Николаевич Еремин — 35-летний начальник дорожно-строительного участка №1 «Нефторестро». Оперативка подходит к концу, и Еремин подходит к нам. Знакомимся, Александр Николаевич вкратце описывает суть своей работы.

— Мы ведем и собственно строительство дорог, кустовых площадок, возводим и содержим зимники, обустраиваем придомовые территории в городских микрорайонах.

— Какая универсальность! — удивляюсь я.

— Не стоит удивляться, — поясняет Еремин. — Живем-то здесь сами, где наши семьи. Почему не обустроить лучше? Мы же не временщики. Мы — урайцы! Чтобы нам потом наши соседи в лицо тыкали: мол, это вы так дорогу понастроили, что она через год развалилась?!

Вообще-то, Еремин по месту рождения не ураец, а уралец, он из свердловского Ирбита. Но Александр, переехавший сюда с родителями в юные годы, считает себя настоящим урайцем: здесь семья, друзья, здесь он закончил школу, начал трудиться и подниматься по карьерной лестнице, здесь его школа жизни, а вернее — дорога жизни.

На счету ереминского ДРСУ-1 много важных объектов. Из запомнившихся — отсыпка кустовой площадки Сергинского месторождения ОАО «РИТЭК», строительство зимних автодорог на Мортимья-Тетеревское, Толумское месторождения «Урайнефтегаза».



А каких трудов стоит обслуживание и содержание этих самых зимников! А постоянные заботы о переправе — еще одной транспортной ниточке, соединяющей урайцев, их рабочие площадки с «большой землей»!

Истинные дорожники

Теперь держим путь на зимник. Ехать далеко — сначала по уже знакомой комфортной трассе, потом тряская лесная дорога, а уж потом зимник — сначала хорошо укатанная прямая снежная дорога, потом переходящая то в рыхлые колеи, то в крутые ледяные подъемы и спуски. Зимники — уникальные дороги, которые можно встретить только в России и только зимой, когда в свои права вступает Мороз-воевода: снег уплотняют и разгребают грейдерами, на реках намораживают ледовые переправы, или же зимник проходит прямо по замерзшему льду водоемов. Легендарная «дорога жизни» через Ладожское озеро, по которой во время Великой Отечественной войны эвакуировали ленинградцев и доставляли продукты в осажденный город, это зимник. Наверное, и сегодня каждый зимник на северах в той или иной степени — дорога жизни: по ним доставляют грузы и оборудования не только на нефтепромыслы, но и в удаленные поселения, для которых зимник зачастую единственная связь с цивилизацией.

— Урай — это край для людей с характером, — утверждает генеральный директор «Нефтедорстроя» Вячеслав Моряков.

На зимниках, в отрыве от основных баз, самая тяжелая, поистине мужская работа, которую выполняют большие мастера своего дела.

— Вот, знакомьтесь, механик-водитель Николай Коньков, — представляет Моряков одного из работников зимника.

Название должности Конькова звучит как у члена танкового экипажа. Мирный труд на трассах Крайнего Севера и правда в чем-то сродни боевому: зачастую от правильности решений и действий зависит не только технологический цикл, но и порой жизнь целого производственного участка.

— Какая тяжелая работа? — смеется в ответ на вопросы Николай Коньков. — Сейчас не работа, а одно удовольствие. Техника современная, связь постоянная. Сам не справляешься — звонишь. Приезжает дежурная бригада, и все проблемы на трассах решаются.

Когда Микеланджело Буонаротти спросили о секретах его творчества, он был откровенен: «Я просто беру камень и отсекаю все лишнее». У Николая Конькова, как и у других дорожников на трассе, та же простая задача: определить тонкое место на трассе и не допустить проблему. Как скульптор видит в камне очертания будущего гениального творения, так и те, кто строит и содержит зимники, должны предвидеть очертания возможных проблем, постоянно быть в курсе состояния всей трассы. А это искусство вырабатывается годами.

Еще один мастер своего дела, невеликой работы (грейдер — от англ. grade — нивелиро-

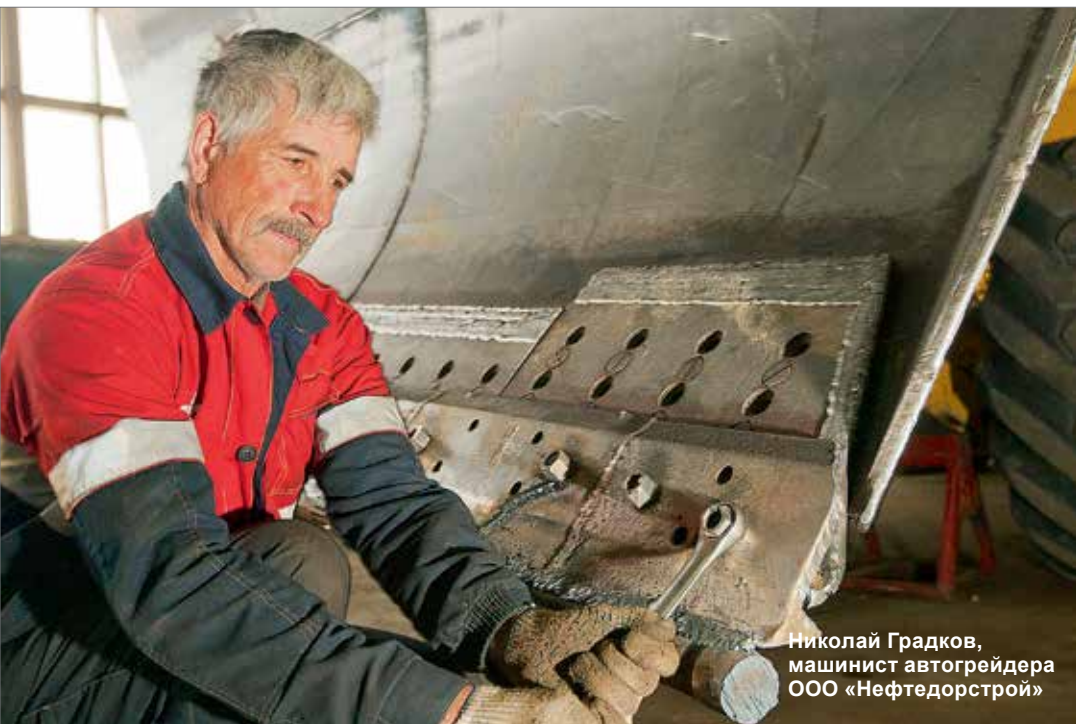


вать, выравнивать) — машинист автогрейдера Николай Градков. Его жизнь — как иллюстрация той приталики про дороги, которые то ли мы выбираем, то ли они выбирают нас. На 35-м году, когда вроде все складывалось хорошо, было практически все: дом, работа, уважение, Николай Иванович круто поменял курс. Устроился в 1992 году машинистом автогрейдера в РСУ «Урайнефтегаза» — далекого предшественника «Нефтедорстроя». С тех пор так и работает.

Автогрейдер — механизм мало сказать сложный, требующий особого внимания, грузоподъемность, специфика работы, регион — Крайний Север, — требуют от его хозяина соответствующего опыта, квалификации и умения выйти из любой нестандартной ситуации. В условиях Урая любое нарушение технологического процесса чревато затягиванием сроков работ, а порой их переносом на следующий год. На том же устройстве новых дорог ошибись с углом установки ножа, и выполняемая технологическая операция пойдет насмарку: тут погрешность всего в сантиметр-другой многое значит. И хотя Николаю Ивановичу тогда, 23 года назад, новое для него дело пришлось изучать почти с нуля, прежний жизненный опыт, ответственность за дело позволили в короткие сроки освоить профессию и стать асом дорожного строительства. Причем Градков успел поработать на той, советской, технике, где главными «приборами» контроля были глаза, опыт да мастерство.

— Глаз наметался, мастерства набрался, а опыт — дело наживное, — улыбается Николай Иванович, управляющий сегодня огромным, но очень аккуратным и умелым «мастодонтом», современным, оборудованным электронными приборами контроля.

Поэтому профессионал столь высокого уровня Градков — обладатель массы наград: на его счету медаль за освоение недр и раз-



Николай Градков,
машинист автогрейдера
ООО «Нефтедорстрой»

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



Repsol YPF – крупнейшая нефтегазовая компания в Латинской Америке, входит в десятку крупнейших нефтегазовых корпораций мира. Образована в 1999 году путем слияния аргентинской YPF и испанской Repsol S.A. Компания ведет добычу нефти и газа в

29 странах, в основном в Испании и Аргентине. Ей принадлежат

9 нефтеперерабатывающих заводов (в том числе 5 в Испании). Сеть АЗС компании насчитывает более

6 900 станций – в Европе и Латинской Америке.

витие Западной Сибири, звание «Почетный нефтяник», государственная награда – медаль ордена «За заслуги перед Отечеством» второй степени, ее сам Николай ценит особо. Кстати, об Указе об этой награде за подписью Владимира Путина ему сообщили на работе. Поздравляли все от души и чистого сердца, все знали, что Николай Градков заслужил это – ас, коллега, на которого можно положиться, и отличный наставник молодежи. Может, поэтому, когда пятнадцать лет назад Градкову присвоили почетное звание «Ветеран труда ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», он, не задумываясь о ветеранском почете, остался в родном коллективе учить своему нелегкому делу молодежь предприятия. А что дальше, может, на юга податься? Градков смеется в ответ и отвечает, как истинный дорожник:

– Что дальше? Куда дорога приведет, там и буду.

У заказчиков ООО «Нефтедорстрой» эти машины очень востребованы, как-никак на содержании предприятия свыше полутора тысяч километров внутрипромысловых дорог в гравийном и грунтовом исполнении. А зимой спрос на этих механических самоходных монстров возрастает в разы – снега в Сибири завалились! Поэтому в 2014 году в рамках инвестпрограммы урайцы приобрели еще пару тяжелых грейдеров ДЗ-98.

В ремонтных мастерских предприятия машинист Игорь Жданов как раз готовит один из них к выходу на линию.

– Неделю назад его получили, – рассказывает Игорь Васильевич, – готовность на сегодня составляет 98%, осталось фонари подцепить.

Жданов на предприятии всего полтора года, но пришел в «Нефтедорстрой», имея за плечами богатый опыт грейдериста.

– Он сразу же проявил себя хорошо, настоящим профессионалом, – рассказывает Павел Федоров, ведущий инженер по охра-

не труда и промышленной безопасности, – такому можно доверить новую машину.

– Новая, она и есть новая, – соглашается машинист, вытирая руки ветошью. – Меньше поломок, простоев, больше можно сделать. А значит, и выработка выше.

Вот у меня до этого аппарат был почти такой же, только не новый. Там немецкий дизель стоял и немецкая коробка-автомат – экспериментальная модель, всем хороша, но вот у него передний мост барахлил.

Новый отечественный грейдер гораздо лучше предшественника, новая кабина, более комфортные условия труда. Хотя основные технические характеристики и мощность дизеля по паспорту те же, но даже он, поступивший прямо с завода, нуждается в доводке.

– Есть такая проблема, – соглашается Игорь Васильевич, – надо все протягивать и мазать. Вот мы его весь перебрали тут – от самого маленького болтика до ходовой. Два ведра смазки ушло, чтобы все промазать. Представляете?

Перебрали весь, но все равно остаются опасения: неизвестно, что и где может вылезти. Это уже только в ходе работы проявится, тогда и будем устранять.

У машины есть ряд неоспоримых преимуществ перед импортными сородичами. Наш грейдер не уступает им в маневренности, производительности, универсальности в применении и простоте в обращении, а еще ДЗ-98 ремонтпригоден в полевых условиях. Это очень важно для дорожников «Нефтедорстроя», работающих за многие километры от центральной базы.

– Когда своими руками переберешь весь грейдер, потом уже и с закрытыми глазами, и в чистом поле сможешь найти и отремонтировать поломку, – продолжает Жданов, похлопав своего «коня» ладонью по колесу. – Завтра уже можно будет выводить его на линию.

Работать новой машине предстоит на содержании внутрипромысловых дорог «ЛУКОЙЛа» и «Роснефти» на Каменном нефтяном месторождении, что от Урая на 350 километров. Пробеги там разные, есть и по 80 километров в один конец. Нивелирной работы предстоит, одним словом, много.

У дороги нет горизонтов

И вот мы в кабинете генерального директора «Нефтедорстроя» Вячеслава Морякова обсуждаем поездку по участкам, людей, состояние дел.

– Хотя «Нефтедорстрою» сегодня официально идет только шестой год, наши люди как один считают, что «Нефтедорстрою» не пять лет, а больше, – обращает мое внимание Вячеслав Моряков и размышляет. – Его истоком можно считать Урайское ДРСУ, которое было создано еще в 1982 году, оно не раз меняло свое название, даже входило в состав «Урайского УТТ». Есть люди, которые работают практически с самого основания, костяк сохранился. Задумывался над этим сам. Ответ, думаю, простой. Люди



Александр Еремин, начальник
ДРСУ-1 ООО «Нефтедорстрой»

не заметили дискомфорта в связи со сменой строя в стране, формы собственности и юридической структуры компании. Несмотря на то что негативные явления были, конечно, как и везде.

Когда «Нефтедорстрой» выделился в отдельное предприятие, пришлось нелегко: практически заново надо было искать заказчиков, а найдя — удерживать их, зарабатывать репутацию надежного партнера, оказывающего качественные услуги, учиться конкурировать... И если люди пережили эти перемены относительно легко, то в этом, прежде всего, заслуга руководителя. Что же в нем, Морякове, особенного?

Моряков — мой ровесник, а значит, и он вырос в другой стране, СССР. Вот эта деталь очень важна для его понимания. Ведь мы выросли при другой системе: у нас было не только бесплатное образование и медицина, но и всегда была работа, и даже статья в Уголовном кодексе за тунеядство. А теперь, в рыночных условиях, ты всегда потенциальный безработный. Не хочешь им быть — крутись, вертись, ищи работу. Ведь мужчина — кормилец, на нем семья. А если ты директор, ты кормилец для двухсот семей, а это еще большая ответственность. Вячеславу Павловичу не надо рассказывать об ответственности. Он ее понял, принял и несет так, что его сотрудники готовы за ним идти буквально по любым дорогам. А дорога у «Нефтедорстроя» еще долгая и длинная, считает директор, который находится в постоянном поиске возможностей роста объемов и расчете, как это сделать наиболее выгодно для предприятия и для людей. Вот сейчас он придвигает калькулятор и рассказывает мне о возможностях «Нефтедорстроя».

— Возьмем, к примеру, наш асфальтовый завод, — говорит Моряков, нажимая на кнопки калькулятора. — Производительность — 60 тонн асфальта в час, 600 тонн в смену, за сезон — пять теплых месяцев, 150 дней — тысяч девяносто можем произвести. А мы пока производим и кладем от силы 15 тысяч тонн. Объемов нет — куда его выпустить и класть? Это, так сказать, наш потенциал роста, перспектива.

Есть у нас сертификаты качества и надежная репутация — это отличные перспективы для участия в тендерах, в том числе на государственные контракты; недавно удалось качественно и в срок провести интересный проект на объектах «Роснефти» — отсыпку кустовых площадок, это мы умеем — отличный опыт для перспективы; «ЕвроТЭК-Югра» пробурил пять скважин, нефть найдена, значит есть работа для «Нефтедорстроя» — строительство дорог с нуля около восьмидесяти километров — с лежневанием, с отсыпкой, а еще создание всей инфраструктуры — очень серьезная долгосрочная перспектива...

Тут я вдруг понимаю, что отличает дорожных строителей. В тяжелом труде, в холоде Крайнего Севера, эти суровые мужчины познали самую суть дороги: она бесконечна, у нее нет горизонтов, а есть — перспективы. Главное, по дорогам, которые строят мастера высокого класса, можно идти только вперед. И не бойтесь необъятных камней, что могут попасться по пути — профессионалы знают, как их убрать.

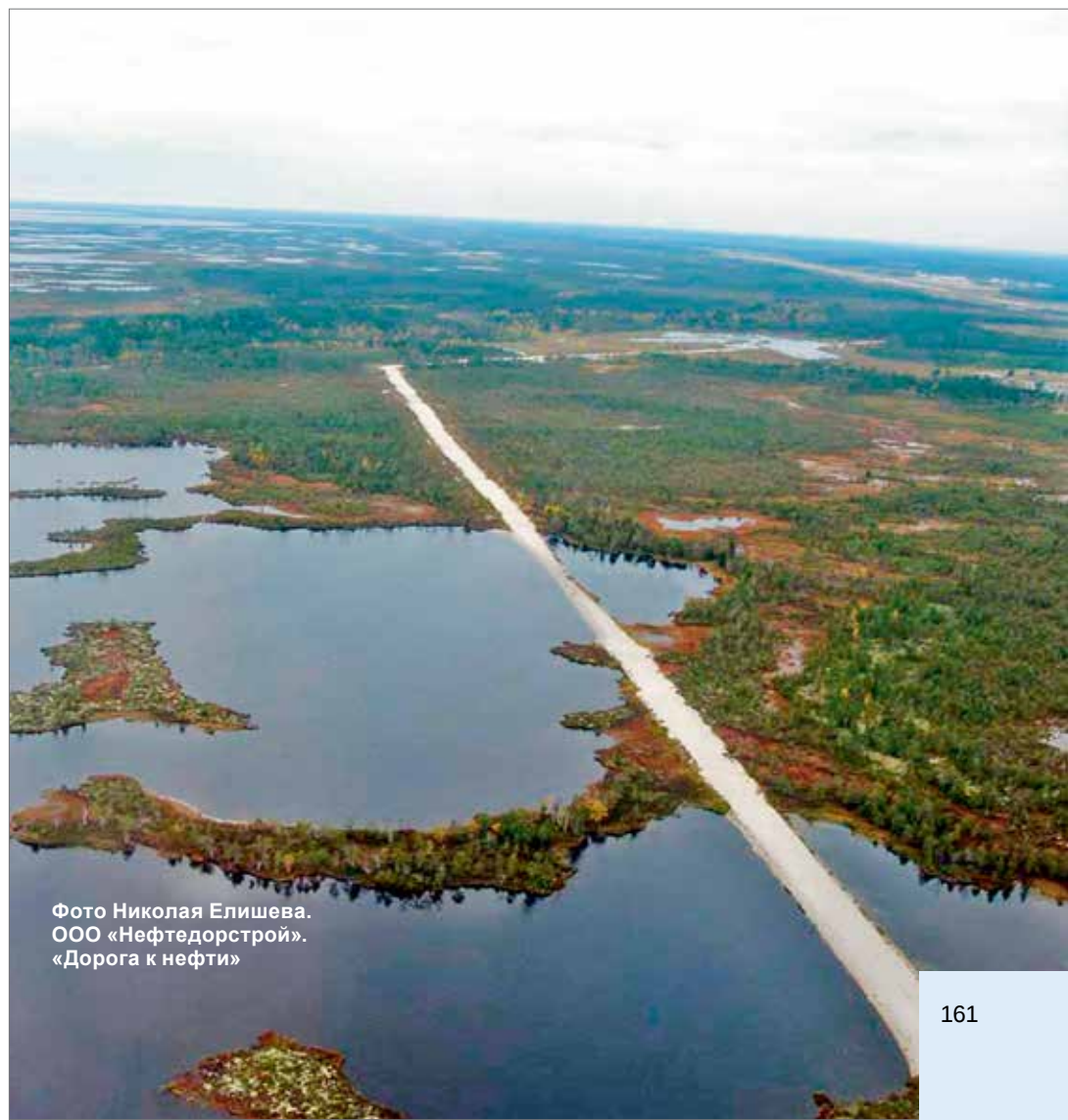


Фото Николая Елишева.
ООО «Нефтедорстрой».
«Дорога к нефти»



РЕМСПЕКТРАНС-2

ООО «Ремспецтранс-2».

Образовано

1 июня 2011 года.

Численность

персонала

228 человек.

Основные услуги:

- Техническое обслуживание и ремонт легковых и грузовых автомобилей, автотракторной и дорожно-строительной техники, узлов и агрегатов;
- Капитальный ремонт транспортных средств, узлов и агрегатов;
- Ремонт гидроприводов и гидравлического оборудования;
- Шиномонтажные работы;
- Сварочные, токарные и медницкие работы;
- Содержание зданий и сооружений производственного и социально-бытового назначения;
- Обслуживание и ремонт инженерных сетей и коммуникаций.

Адрес: 169710, Республика Коми,
г. Усинск, ул. Транспортная, д. 9, а/я 258.
Телефон/факс: 8 (82144) 4-15-25; 2-76-92,
E-mail: rst2@sntrans.ru





Особая территория ремонта

Нет, Усинск — не тот город, в котором хочется остаться. Это в том смысле, что есть такие города — пришел, увидел, полюбил. Усинск не из их числа, точно.

Усинск молод — довелось в ходе этой командировки общаться с его первостроителями. Они люди еще не старые, в добром здравии и полной памяти. Да и городом-то Усинск сделали административно-командно. Просто назначили городом и все. В 1984-м. Если быть точным, то поселок изначально стоял на берегу Усы, отсюда и название. Но началась известная история с переброской сибирских рек в Казахстан и Среднюю Азию, и в 1970 году Усинск, видимо, от греха подальше, с обжитого уже места перенесли. Реки, правда, до времени оставили, как Бог положил, а Усинску, немного погодя, приказали быть городом. Городом на болоте.

Неудивительно, что от гнуса и комарья здесь летом житья нет. Тут даже памятник жестокому убийце короткого приполярного лета есть. Гигантский комар с железной хваткой стоит в центре города как идолище, ждущее тепла для того, чтобы принять положенную ему жертву.

С большим юмором, кстати, сделанный, в каске, словно заправский нефтяник. Можно даже предположить, что из деталей какой-нибудь списанной буровой установки.

За окном машины — тускло-пасмурное утро, почти пустые заснеженные улицы. Мы едем в «Ремспецтранс-2». Ну что можно увидеть в конторе, где даже фантазии на красивое название не хватило? Да что мы, авторемонтных мастерских не видали, что ли?! Грязно, темно, сквозняки, слесаря у батареи, как воробы, травят анекдоты, от которых уши в трубочку, да дым коромыслом. Картина не маслом — отработкой.

Но обойти вниманием эту усинскую дочку «Спецнефтетранса» было бы нарушением всех законов северного гостеприимства и приличия — в двух были, а третью обошли?!





«За туманом и за запахом тайги»

— Мои родители приехали сюда на ударную комсомольскую стройку, я учился здесь в школе, — главный инженер Андрей Тимофеев, северянин во втором поколении. В «Ремспецтранс-2» считается коренным, работает с момента создания.

— Название предприятия должно говорить заказчику само за себя, чем мы занимаемся, — поясняет Андрей Михайлович особенности производственного маркетинга, — а благозвучие — это уже дело десятое.

В ведомстве Тимофеева три производственные базы: центральная — здесь, в Усинске, на Верхнеколвинском месторождении и на Харьягинском.

— Что касается техобслуживания и ремонта, то есть объемы, неплохо зарабатываем.

Сезонность, по словам главного инженера, в экономике ремонтного общества, в отличие от транспортников или дорожников, большой роли не играет. Зимой, когда болота перемерзают и техника по временным дорогам идет в тундру, много текущей работы, каждая «живая» единица техники на счету.

Но и не в сезон основные заказчики — коллеги из Усинского ТТУ и «Транс-Строя» — не дают заскучать. Как говорится, готовы сани летом...

— А с кем готовить-то? Людей не хватает! Нас сегодня 205 человек, а по штату должно быть 290! Отрабатываем производственную программу «за себя и за того парня».

На центральной базе «РСТ-2» рабочих основного производства — местных, усинских — десятка два. Остальные — вахтовики. На удаленных базах — на Харьяге и «51-й буровой» — вахты почти стопроцентные.

— Народ массово поехал на «большую землю» в конце девяностых, — вспоминает Тимофеев. — Тогда нефтянка в Коми чуть не загнулась, объемы добычи упали втрое.

Работы нет, ценами в магазинах не то что детей, взрослых мужиков напугать можно. Одним словом, довели тогда людей до точки, —



Андрей Тимофеев, главный инженер «Ремспецтранс-2»

«запахом тайги» сыт не будешь. Народ бастовал, устраивали голодовки, перекрывал дороги. Тогда уезжали целыми семьями. Навсегда.

У Тимофеева уехали многие знакомые. Сейчас, когда нефтяники вновь встали на ноги, отток сократился, но из молодых, кто едет учиться не по основному профилю, возвращаются немногие. Манят большие города, в них они видят свое счастье и будущее.

И сегодняшняя утрата преемственности, когда мастерам передать свой опыт некому, — испытание для Усинска не менее серьезное, чем лихие девяностые.

География вахтовиков «РСТ-2» — от седого Урала до солнечного Краснодара. Не от хорошей жизни механизаторы и автослесари рванули из родных палестин на севера. Но куда после развала колхозов и «сельхозтехники» податься? Многие так и ездят уже годами: летом — у себя в полях, огородах, а зиму коротают в Усинске, здесь она долгая.

Отдельная категория вахтовиков — бригада на субподряде. Над полуразобранном «болотником» колдует бригада с Челябинского тракторного. Они по технике ЧТЗ все делают сами: дефектуют, обеспечивают поставку запчастей с завода, ремонтируют.

При всеобщем спросе на рабочие специальности в сорокатысячном городе всего одно профессиональное учебное заведение — политехнический техникум. Здесь готовят автослесарей, сварщиков, электриков. С другой стороны, кому на опасном производстве нужен зеленый юнец третьего разряда, который еще толком-то ничего не может и не умеет? Кто с ним будет возиться, доводить до кондиции? Наставничество среди вахтовиков не в почете — люди сюда приезжают с другой целью.

Разговор заходит, что называется, «за деньги».

Автослесарь, даже средней руки, здесь нарасхват, квалифицированный — на вес золота. За кадры отчаянно борются транспортники, нефтяники, буровики. Сегодня люди, а не природные залежи — главная ценность севера. И народ, что сегодня едет в Усинск с «большой земли» на заработки, этим активно пользуется. Приехал на вахту, месяц-другой отработал, освоился, и нырк туда, где платят побольше.

— Правда, нередко возвращаются, — там зарплата «черная», с задержками, штрафами, условия для работы плохие, инструмента нет, спецодежду не выдают. Но мы не всех обратно берем.

В РСТ-2 порядка другие.

— Это не реклама, — предупреждает заранее Андрей Михайлович и начинает загибать пальцы на левой руке. — Первое, оплачиваем проезд из дома на вахту и обратно. Второе, платим «полярки» не за выслугу лет, а сразу, с первого дня. Третье, бесплатное проживание. Четвертое, «вахтовые» платим ежедневно, чтобы человек покушать мог.

Ну и сдельно-премиальная система, конечно, свое дело делает. Кто хочет зарабатывать, тот зарабатывает и по 50, и по 60 тысяч.

Вот он, момент истины: сколько надо людям предпринять действий, чтобы «Север держал»!



Николай Вячеславович Жигалов

А Андрей Михайлович уже рассказывает о том, что в минувшем году закупили гаражного оборудования и инструментов почти на 2,5 миллиона рублей, запустили собственное производство РВД, чтобы не простаивать, не ждать поставки с «земли». В этом — проводят реконструкцию центральной базы, опять же, условия труда для людей. Цена вопроса — сорок миллионов.

— Пойдете на производство-то? — задает вопрос главный инженер.

— Ведите, конечно.

Вот такой здесь ненавязчивый маркетинг.

Рабочие на участке по ремонту гидравлического оборудования нас принимают за проверяющих.

— Смотрите, какого качества идут комплекты, — эмоционально говорит автослесарь Николай Вячеславович Жигалов, и резина-тканевая диафрагма тормозной камеры «ПАЗика» разорвана легким движением рук. — Можете у меня из зарплаты вычест, но скажите, как работать с такими комплектующими?! Летом бы оно еще отходило, а морозов такая «продукция» не выдерживает. Поэтому вон, видите, — слесарь показывает на стопку б/у диафрагм на стеллаже, — мы старые, «родные» используем снова.

ДЛЯ СПРАВКИ

Усинск (коми Ускар) — город в Республике Коми, на северо-востоке европейской части России. Город расположен недалеко (около 4 км) от правого берега реки Усы, от которой и получил свое название, в 61 км от Северного полярного круга. Автодороги, соединяющей Усинск с центром России, нет. Имеются зимники: Усинск-Печора-Вуктыл-Ухта, а также Усинск-Печора-Ираель-Ухта.





Евгений Аржанников,
директор
ООО «Ремспецтранс-2»
в 2012-2015 гг.
В июле 2015 г. назначен
директором
ООО «Уральское УТТ».

Так открывается еще одна серьезная производственная проблема в Усинске, отрезанном от внешнего мира болотами и бездорожьем. Помимо кадров, это автозапчасти. Кроме низкого качества отечественных деталей, высокие цены и сроки поставки, — если недели полторы-две, то это еще быстро. А для заказчика, особо в сезон, каждый час простоя — убытки!

Дороже денег

По поводу запчастей.

— Как-то у импортного автобуса кардан оборвало, — рассказывает Владимир Комиссаров, автослесарь шестого разряда. Главный инженер назвал его первым среди лучших. — Импортный мост! Говорю начальству: давай я сделаю так-то и так-то... Нет, говорят, ждать будем. Ждали-ждали мост этот откуда-то из-за границы. Надоело ждать и нам, и заказчику, фланец кардана с «КамАЗа» поставили к нему, и поехал автобус! А мост-то ведь так и не пришел.

Но бывает, начальство советуется. Они же тоже люди, не могут всего знать. А у меня практика, она много дает!

Говорит спокойно и с достоинством, сразу видно — матерый человечик. Лет пятидесяти или около того. Цепкие глаза и умные руки. Живет в Усинске давно. Два сына в нефтянке. Оба с высшим образованием. Внук и две внучки. Все здесь.

— Мазута-мазутый, но мне нравится, что меня уважают, и работа приносит удовольствие, — Владимир Александрович потер руки, как бы пытаясь отчистить въевшуюся

черноту — смесь масел, бензина и чего-то, наверное, еще невыводимого.

С водительских времен у него осталась привычка рано просыпаться, поэтому на работе он уже с шести. Заказчики, кто не в первый раз, эту его особенность знают и приезжают с самого утра.

— Иногда прием в порядке живой очереди, — улыбается наш собеседник. — С закрытыми глазами могу каждого болтика размер сказать. Я же когда что-то ремонтирую, то разбираю все. Все в коробок скидал, — улыбается и при этом чуть-чуть хмурит брови. — Водитель мне говорит: да как же можно его определить? Я говорю: да что ты волнуешься? Я же буду с тобой! Каждый болтик, он на свое место становится. Лишнего не останется, не бойся!

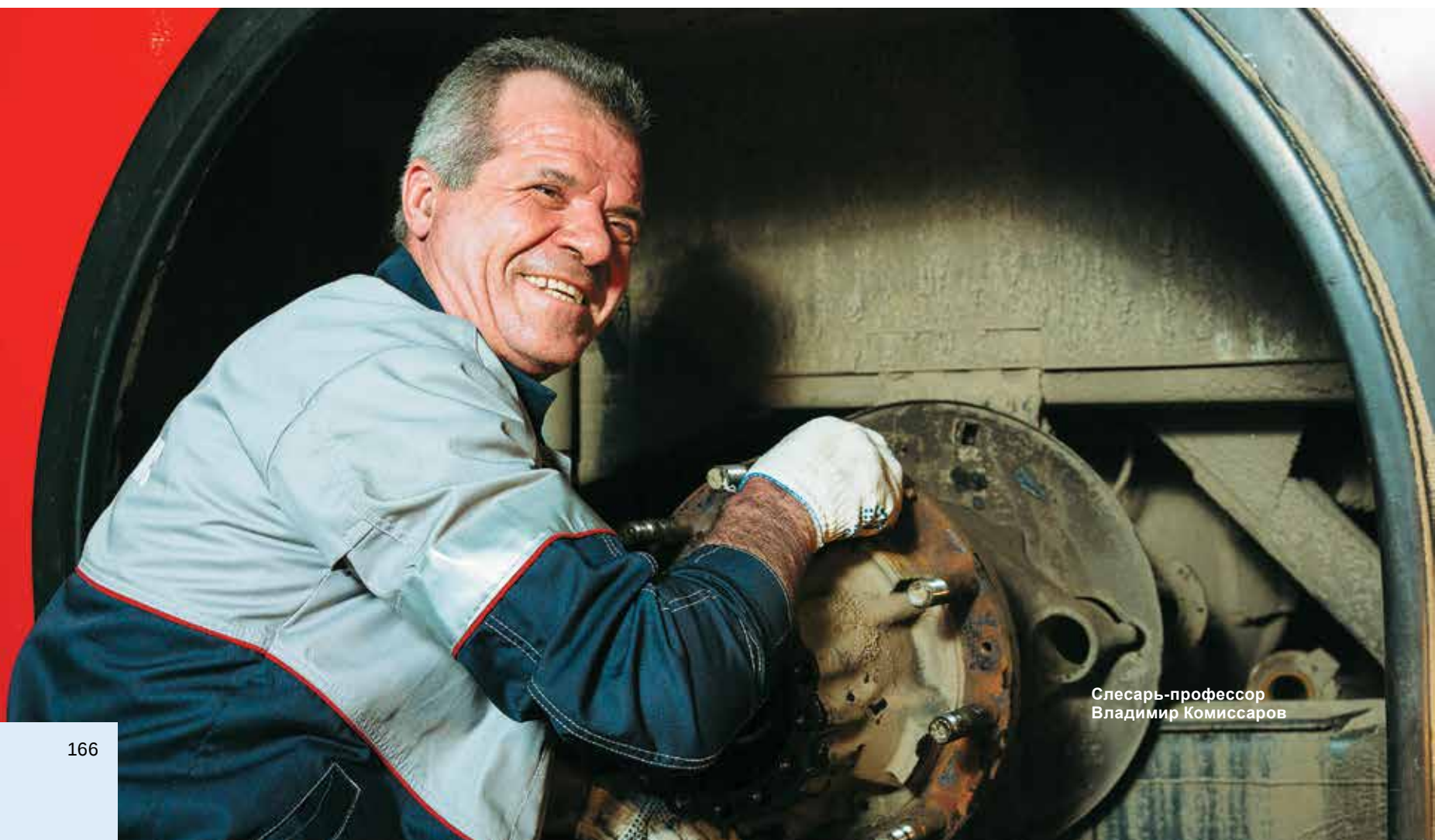
Смеется.

Комиссаров весь пропитан — нет, не мазутом — очень правильным отношением к жизни. Говорит — вроде отшучивается, голос подхрипывает на низких нотах, глаза — серьезные. Крепкий орешек. Высокий внутренний стандарт никакой замасленной спецовкой не скроешь. Про таких говорят — рабочая интеллигенция. Смеется:

— Бывает, приходит какой-нибудь новичок. Так посмотрит свысока: что, мол, вы тут такое? А потом присмотрится и приберется как-то. Видно — понимает уже, что и как мы тут делаем. Такая жизнь, — это комиссаровское «приберется как-то» западает сразу в память, трудно его забыть.

— Приятно это — ощущение авторитета?

— Конечно, — он сказал это очень веско, помолчал и повторил, — конечно. Дороже денег.



Слесарь-профессор
Владимир Комиссаров

— И с начальством спорите?
 — Бывает такое, что ж не бывает? Это — жизнь.
 — А есть ученики, Владимсаныч?
 — Есть, — вскинул бровь и глянул строго.
 — Вот в другой вахте есть паренек один. Он интересуется.

— ?
 — Это когда человек делает больше, чем от него требуют. И в обеденный перерыв может покопаться, и с вопросами пристаёт. А мне же не трудно ответить. Я что — тайны в себе буду таить?

Да уж, в ученики к нему с порога не запишешься. Ко всем взыскателен: и к начальству, и к новичкам, и к себе в первую очередь.

— Вам со своей фамилией и отношением к делу стройотрядом командовать на все-союзной комсомольской ударной стройке Усинск не доводилось?!

Комиссаров улыбается. Зацепило его про молодость и романтику:

— Вообще, я не хотел ни водителем быть, ни слесарем. Я хотел быть машинистом тепловоза. Ездить далеко-далеко. И возвращаться каждый раз домой, где тебя всегда ждут.

Но у меня три сестры и мать одна. Мне в те времена семью кормить надо было. Некогда учиться на машиниста, мечту осуществлять. Пошел на шофера. Так до тридцати лет и было: выхожу на перрон, и прямо такая тяга, но уже поздно было...

Сегодня у Владимира Александровича мечты другие.

— Вот у «Транс-Строя» появились «Мерседесы», — с азартом он стукнул по столу обеими ладонями, — так хочется, конечно, в этого немца залезть, пощупать его изнутри. Но там человек специально обученный за ними приглядывает! Я могу только подойти, посмотреть, — Владимир Александрович улыбнулся, как-то упрямо наклонив голову на бок, и с силой добавил, — я бы разобрался. Хотелось бы, конечно.

Разговор заходит о местных дорогах, о том, что бетонные плиты на них стоят дыбом, а в дыры между плитами колесо может «встрять». Ремонтной работы много, особенно с автобусами.

— Это ж только кажется, что сидим тут, на базе, в тепле и пороку не нюхаем, — и напоследок Владимир Александрович рассказывает:

— Было такое дело. «НефАЗ» торгового дома «ЛУКОЙЛ» как-то встал прямо на трассе, — дороги-то наши вы видели. Рессорные стремянки оборвались, пластины рассыпались. Звонят: надо ехать, ремонтировать. Нас трое в выездной ремонтной бригаде. Приехали, картина маслом: автобус лежит почти на брюхе, надо его поднимать, смотреть. Это была осень. Грязь, сырость, хорошо, что комара комаровича уже не было. Яму копать надо. Там же нет ничего, в тундре, никакого оборудования! Роешь, а в канаву вода набегает — болота кругом. Копаешь и вычерпываешь, вычерпываешь и снова копаешь...

Все-таки вырыли, пленкой застелили, чтобы не в воде сидеть, подлезли под него, домкраты установили, подняли, закрутили, ходовую выправили. Хотя это еще нормально, а вот зимой, когда в тундру выезжать надо, а мороз за тридцать, вот там экстрим!

Для информации: на «дело», о котором Комиссаров рассказал за пару минут, у него и его коллег ушли почти сутки.

Заказчик нас не обижает. Таких больше нет в городе. Считаемся лучшими. Нам есть чем заказчика убедить.

Прошаемся — спрашиваю, где начальника ремонтного производства найти.

— Михалыча? Да вон — у «НЕФАЗа» стоит!

— А который?

— Да вон, в свитере синем...



Сергей Бускин, начальник
ремонтно-механического производства

Краткая биография

Михалычу — Сергею Михайловичу Бускину — 25 лет. Кажется, можно было бы и без отчества, но... начальник ремонтно-механического производства — как тут без отчества?

С недоверием к своей молодой, но «титулованной» персоне он встречается явно не впервые и относится к нему с пониманием, поэтому прощает мне мое удивленное:

— Вы — начальник производства? — в этом «Вы» сквозила стопроцентная своя убежденность в сильной протекции, «ну о чем здесь еще можно разговаривать?». Сергей Михайлович оценил, но доброжелательного настроения не утратил — опытный боец, просто ответил:

— Да, я — начальник производства.

Улыбчивый, обаятельный, слегка грациозен по лестнице в свой кабинет с окнами «во двор» — на ремзону. Сверху хорошо видно, что сегодня она заставлена самым разнокалиберным автотранспортом. Плюс аккумуляторная, цеха — агрегатный, моторный, насосного оборудования...хлопотное хозяйство у Бускина.

Его краткая биография выглядит действительно краткой. В детстве отец, работавший мотористом, привил любовь к «железу». Школа, техникум, в армии дослужился до начальника авторемонтной мастерской. По возвращению на гражданку устроился слесарем в «Автодормашсервис» (одна из перм-



Ремонтно-механическое производство ООО «РСТ-2» включает в себя производственные базы, расположенные в г. Усинске и на отдаленных участках в п. Верхнеколвинск и п. Харьягинский Ненецкого АО.







ских «дочек» «Спецнефтетранса»). Поступил в институт на заочку. Нынче уже четвертый курс. Ну, и потом по должностям, по малым ступенькам пошел в рост: контролер, приемщик автомобилей, начал мастеров замещать. Четыре месяца назад по корпоративной программе подготовки кадрового резерва переведен из Чернушки в Усинск на повышение — начальником РМП. Все.

— Это же как надо было себя проявить?!

— Ну да, были случаи. Например, когда работал слесарем, за два дня выпустил «КамАЗ» на линию. У него с ходовой были проблемы: тормоза по кругу нужно было поменять — колодки на задних осях, реактивные штанги. На эту работу полагается около тридцати часов. Это четыре смены. Я сработал за две.

Передо мной сидит талантливый парень с хорошей профессиональной хваткой, интуицией, блеском в глазах. Ему не скучно, он не в рутине, он вдохновлен делом. И все же, наверное, ему трудновато приходится в коллективе: здесь все старше, и подчиненные, и начальство. У каждого свой авторитет. А он — новичок. Но четырех месяцев Сергею Михайловичу хватило, чтобы разобраться, кто есть кто и что к чему.

— Здесь контингент другой. Слесари же вахтовики! У них характер жесткий, крутой. Тут не заржавеет, — почти смеется. — С каждым нужно найти общий язык. Я по каждому человеку здесь знаю, куда можно его поставить, что он может сделать, где у него слабое место, где — сильное. И так в каждой вахте. Вот заходит автомобиль в ремонт, если я ставлю на него Комиссарова, мне можно и не подходить. Работа будет выполнена в срок, качественно, без нареканий. А вот мастеров поменял. Двоих.

— Как нашли слабое звено?

— Это сразу видно по работе. Люди не

захотели работать, привыкли — моя хата с краю...

— А поначалу подчиненные давали мне минимум лет тридцать (тоже мне, возраст! — авт.). Не верили, что в мои годы можно встать на эту должность. Пришлось доказывать, — опять улыбается.

— Где вы будете через десять лет?

— Планирую вернуться обратно в Чернушку. — Неожиданный разворот, а как же «север держит», «север не отпускает»?

— Для меня север — как испытание. Набраться опыта надо, может даже — охладиться. Молодой, рвения — через край.

— То есть надо, чтобы шкурка стала толще?

— Да, да!

— За четыре месяца на севере чему уже научились?

— Здесь учат жестко принимать решения, в том числе и неудобные: да — да, нет — нет.

Вижу, Михалыч не привык разговаривать долго: поглядывает в сторону ремзоны, в принципе — он весь уже там. Смотрю, что в этом нет неуважения к собеседнику, просто этот молодой парень многого добился, потому что ценит время, проживает его максимально эффективно, «не допускает простоев».

Уже по дороге в аэропорт нам показали еще один памятник. Выполненный в наивной манере, под нефтяным фонтаном, похожим на пальму, стоит нефтяник, в его ладонях — нефть. В отличие от своих социалистических гигантских собратьев, усинский нефтяник совершенно лишен пафоса, не забронзовел, очень человечный и искренний.

Думаю, что люди — это как раз то, что примиряет с этим городом, держит здесь. Никакой ни «запах тайги», ни деньги, а люди, их «настоящность».



ЗАО «Нижнеодесское УТТ».

Основано в 1971 г.

На предприятии работает 360 человек.

Основные услуги:

- Грузовые, вахтовые перевозки;
- Технологическое обслуживание объектов нефтедобычи.

Адрес:

169523, Республика Коми,
г. Сосногорск,
пгт. Нижний Одес, пл. Ленина, 1.
тел./факс: (82149) 2-22-73
E-mail: nou@sntrans.ru





Виктор Кондрашов, воитель
ЗАО «Нижеодесское УТТ»

Дороже алмазов

Архангельск. Мы добрались к поморам разными путями из разных краев. Мы с фотокором на самолете для того, чтобы увидеть небо в алмазах. Директор «Нижеодесского УТТ» Андрей Григорьевич Бобошин — по земле на автомобиле с «тормозком» и термосом из дома, из поселка городского типа в таежной Коми, где расположено головное предприятие. А это более 1300 километров пути через Ухту, Сыктывкар и Котлас. Он едет, чтобы проверить работу филиала.

Теперь мы направляемся вместе на месторождение имени Гриба.

Здесь «дочка» «ЛУКОЙЛа» — ОАО «Архангельскгеолдобыча» — ведет разработку алмазов открытым способом, из карьера. Кимберлитовая трубка Гриба — одна из крупнейших разведанных алмазоносных трубок в мире и первый опыт для нефтяной компании по добыче драгоценных камней. Алмаз, он хоть, как и нефть, содержит в своей структуре углерод, но аллотропную его модификацию.

Первые 20 зерен алмаза здесь были обнаружены в 1996 году. А через 15 лет после открытия алмазной земли началось строительство горно-обогательного комбината и разработка карьера.

Выруливаем на Талажское шоссе в Архангельске и после переправы через Лодьму попадаем на извилистую дорогу, бегущую среди тайги через несколько железобетонных мостов. 130 километров технологической дороги. Разумеется, без асфальта, обычная грунтовка, выровненная грейдером. Водитель директорского «Лэнд Крузера» с усмешкой замечает:

— Хорошо, что в четверг поехали.

— И чем хорош четверг?

— По средам «генерал» (генеральный директор ОАО «Архангельскгеолдобыча» — от авт.) приезжает, проводит оперативки. Так всегда перед ним ровняют дорогу...

Вместе улыбаемся нашей маленькой удаче.

Директору управления технологического транспорта 34 года, он один из самых молодых директоров в «Спецнефтетрансе». Несмотря на свой возраст, отличается основательностью и какой-то несуетностью в подходе ко всем вопросам. Румяный, крепкий, выговор выдает уроженца Урала. И вправду, как выяснилось, родом он из Чернушки.

Глядя на мелькающие за стеклом автомобиля деревья, Андрей Григорьевич вспоминает:



Александр Мартинович (справа), генеральный директор ОАО «Архангельскгеологодобыча», и Андрей Бобошин, директор ООО «НижеодесскоеУТТ», обсуждают производственные вопросы

ДЛЯ СПРАВКИ

Месторождение им. В. Гриба (Верхотинское месторождение) — алмазное месторождение в Архангельской области, названо в честь Владимира Павловича Гриба, бывшего главного геолога ОАО «Архангельское геологодобычное предприятие». Включает в себя одну кимберлитовую трубку, названную тем же именем. Балансовые запасы — 100 млн карат. Разрабатывается ОАО «Архангельскгеологодобыча».

— Сегодняшняя дорога и правда сказка. В первый раз в 2011-м на месторождение ехали вездеходом семь часов, особо не останавливаясь. Только перекурить, а кто свежего воздуха глотнуть. КПП никаких не было (потом я пойму, почему было упомянуто про КПП). И потом жил, работал здесь почти безвылазно восемь месяцев. Только начиналось строительство, так что надо было доставлять людей, технику, оборудование. А дорога-то для вездехода, не разгонишься! 2011-й мне запомнился...

И добавляет после паузы:

— Было трудно, казалось, невозможно. Сил, пока шло строительство, положили... много.

За окном — лес, весенний северный лес... Середина мая, но снега еще полнехонько. Русский Север — есть в этом словосочетании поэтика.

О приближении к алмазному месторождению можно было не говорить — что цель близка, предупреждали два контроль-

но-пропускных пункта. На КПП проверка строже, чем в аэропорту. Тщательная сверка паспортов. Соответствие пропускам. Досмотр машины. Все делается неспешно: порядок есть порядок. Металлоискатель. Рентген. Для «слепых» крупно указывается: никакого алкоголя. Фотограф, пока переписывают его аппаратуру, спрашивает:

— Ни капли нельзя?

— «Сухой закон» — залог ударного труда, снижает травматизм и еще много хорошего делает для вахты, — с улыбкой отвечает старший КПП.

Не поспоришь.

Любопытное наблюдение: дорога заметно ровнее и лучше именно на отрезке перед месторождением, а те десятки километров, что ближе к Архангельску, были куда чувствительнее для организма пассажира.

Но ехали мы не за комфортом.

Почти сразу за КПП открывается грандиозная панорама. Будто из компьютерного моделирования, вырастающий по





мере приближения современный мини-город в красно-белых корпоративных тонах «ЛУКОЙЛа». Красота и мощь человеческого труда и характера... Глаза хватаются за все: здания, «БелАЗы», идеальный порядок, дисциплина. Производство XXI века. Этим нужно гордиться...

Но сначала инструктаж по технике безопасности под подпись. Выдали памятки, каски, показали вводный фильм, который демонстрируют всем прибывающим на месторождение.

— И подпись Президента Путина у вас в журнале есть?

— Есть, и Вагита Юсуфовича тоже есть. Но не здесь. А инструктаж, гарантирую, он прошел.

В июне 2014-го Президент России оставил здесь свой автограф. Повод был из первостатейных — ввод в эксплуатацию горно-обогатительного комбината на месторождении. Балансовые запасы оцениваются в 100 миллионов карат стоимостью в 5,5 миллиарда долларов.

Обогатительная фабрика способна перелопатить 4,5 миллиона тонн руды в год. Разработка месторождения пока ведется открытым способом. К 2018 году запланирован выход на 4,5 миллиона карат в год, а совокупная добыча в течение 17 лет — 52 миллиона карат.

На территории ГОКа садимся в «штабную машину» с уже родными буквами «СНТ». Штабной ее называют, потому что она нарядного белого цвета, ярко сияющая на фоне рабочих лошадок-грузовиков. Как белый жеребец под генералом на параде. И еще потому, что ее обычно берут для важных гостей.

— Театр начинается с вешалки, а месторождение для гостей — с нашей машины, — замечает Андрей Григорьевич. — Фактически это визитная карточка и «Нижнео-

десского УТТ», и «Архангельскгеолдобычи». Поэтому она всегда «с иголочки», с нас за нее строго спрашивают.

Свыше миллиарда долларов вложено в этот проект, из них 700 миллионов рублей потрачено на инфраструктурные объекты: строительство вахтового поселка на 700 человек (здесь работают вахтами, иначе домой не наездишься), лабораторный комплекс, кернохранилище, объекты экологической безопасности, включая очистные сооружения, тридцатикилометровая дорога в щебеночном исполнении, а также пожарная и горноспасательная часть. Еще энергокомплекс мощностью 26 Мвт. На нем держится все производство в поселке, что такое «блэкаут», здесь не знают.

При стабильно работающем ГОКе эти вложения должны окупиться за 7-8 лет.

Понятно, почему «лучшие друзья девушек» бриллианты так дороги... А работы по водопонижению... Перенаправили русло местной реки Кукомки, построили две дамбы на озере и пояс из 86 скважин, круглосуточно качают столько же воды, сколько потребляет 300 тысячный Архангельск. И это только для того, чтобы убрать из кимберлитовой трубки избыточную воду, чтобы карьер не превратился в озеро.

Смотровая площадка, откуда как на ладони в ярком свете весеннего солнца виден карьер алмазоносного месторождения. Тут идет добыча руды.

Тот, кто побывал на этом карьере, никогда этого не забудет.

...Гигантский «марсианский кратер», диаметром больше километра, на дне которого большие машины и экскаваторы кажутся просто крохотными. Сравнение с Марсом приходит на ум, наверное, из-за того, что земля здесь красноватая и виды какие-то инопланетные. Дух захватывает от открывшейся картины. По склонам змеятся трубы

ДЛЯ СПРАВКИ



Алмазы образуются в так называемых кимберлитовых трубках — местах прорыва магматического вещества через толщу земной коры. Кимберли — название алмазоносной провинции в Южной Африке, где впервые были обнаружены подобные трубки. Отсюда пошло название породы, слагающей эти трубки, — кимберлит. Возраст кимберлитовых трубок — 400-700 миллионов лет.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ОАО «АРХАНГЕЛЬСКГЕОЛДОБЫЧА»

ОАО «Архангельск-геолодобыча».
Дочернее предприятие «ЛУКОЙЛа».

3 млн карат
получено на
месторождении алмазов
им. Гриба к 1 октября
2015 г.

4,5 млн тонн руды
в год перерабатывает
ГОК на месторождении
им. В. Гриба.

и кабели, саму воронку опоясывает цепь из нескольких десятков скважин и насосов, которые работают всегда.

Огромные экскаваторы и самосвалы — в том числе самый большой в мире серийно выпускаемый экскаватор и 130-тонные «БелАЗы» — сверху кажутся игрушечными машинками. А встань рядом с таким «самосвалчиком» — до верха колеса рукой не достанешь!

— Глубина карьера уже 100 метров, а по проекту будет 460 метров, и в диаметре 1 800 метров. На такой глубине на самом дне вообще уже ничего не разглядишь! Разве только алмазы, — улыбается Бобошин и добавляет, указывая на «игрушки» внизу. — Это не наши, это горно-транспортный цех работает. У них здесь десятка три таких тяжеловозов. У нас же здесь техника работает попроще.

Увеличивающиеся на наших глазах до гигантских размеров самосвалы в своих кузовах везут на обогатительную фабрику не обыкновенную породу, а алмазы — два-три карата примерно на тонну руды. А карат — это 0,2 грамма. Вот и посчитайте, почему здешняя земля! Добыча считается рентабельной при содержании алмазов от 0,5 карата/т руды. По предварительным оценкам, содержание драгоценных камней в трубке Гриба — чуть менее 1 карата/т.

Точно не скажут — тайна и коммерческая, и государственная: алмазы массой свыше 10 карат приобретает Гохран по праву «первой руки». Четкие грани у еще неограниченных алмазов и необычные сказочные оттенки камней — привлекательная особенность этого месторождения. Кроме прозрачных попадаются алмазы с желтоватым, зеленоватым и фиолетовым оттенками.

Да, не все они одинаково ценны: Гохран ввел для их оценки 15 тысяч категорий! Когда оценили первую партию камней, добытых на Верхотинском месторождении, оказалось, что четверть относится к техническим камням, а три четверти ювелирные или околуювелирные, причем цена их существенно выше среднероссийской (до \$90-98 за карат).

Как ни хотелось нам посетить ГОК, но пришлось отложить на следующий раз, так что о нем мы слышали только рассказы.

Верхотинский горнообогатительный комбинат — трехэтажный корпус полностью автоматизирован. Оборудования здесь в разы больше, чем людей. Все управление автоматикой осуществляется из диспетчерской по мониторам, где специалисты работают в две смены по 12 часов.

Кимберлитовая руда из карьера, поднявшись в кузове самосвала на поверхность, попадает в бункер корпуса крупного дробления, потом по конвейеру — на огромные дробилки-мельницы, диаметром семь метров каждая. Глыбы измельчают, промывают и... просвечивают. В обогащенной руде автоматическая установка специальным рентгеном определяет алмазы и пневматическими выстрелами отсеивает их от основной массы.

Последний этап — выборка кристаллов вручную — происходит в цехе окончательной доводки. Это самое секретное место на фабрике. Попасть в цех окончательной доводки можно только через многоступенчатую систему допусков.

За столом в очень светлой комнате — несколько женщин, которые специальными инструментами сортируют кристаллы. При приеме на работу их неоднократно тестировали на внимательность, бесконфликтность и многие другие качества, которые не раскрываются — опять тайна, теперь профессиональная. Это тот этап работы, для которого еще не сконструировали машины. Видимо, и мужчины тоже не той конструкции. Кропотливость, усидчивость, терпение действительно это не про мужчин.

...И лично Владимир Владимирович

— Приезд президента? Для всех это стало событием. Наши (работники УТТ — от авт.) дома всем сказали: Путин у нас был! Значит, для всей страны наша работа важной оказалась. Рук нам, он, конечно, не жал, врать не буду, но частица наша труда есть, — делится Виктор Степанович Кондрашов, водитель «вахтовки». Невысокого роста, коренастый, лысоват, внешне он напоминает своего знаменитого тезку. Однако черномырдинское «хотели как лучше, а получилось как всегда» — это не про ГОК.

Темпы освоения месторождения были впечатляющие! За три с половиной года отгрохать и запустить такой производственный комплекс — это надо суметь! Как в 60-70-х годах прошлого века на Всесоюзных ударных комсомольских стройках. Без энтузиазма, без постоянного напряжения сил физических и воли этот результат был бы невозможен. Человек доказал, что он тверже алмаза. В 2011 году начали, а в 2014 — добыли уже больше миллиона карат.

К октябрю 2015-го получено более трех миллионов карат мезенских алмазов. В сложном процессе добычи и обработки русских алмазов используется самая разная автотехника. Машины с красно-белым логотипом «СНТ» здесь не на первых ролях, но тоже важны.

— «Нижеодесское УТТ» обеспечивает вспомогательной техникой работу ГОКа, — говорит директор предприятия Андрей Бобошин. — Это немного, самая малость в производственном процессе...

— Ага, как пара каратов в тонне руды, — добавляет фотограф, и мы все смеемся удачной шутке.

Но, как говорится, в каждой шутке есть доля шутки.

— Мы пришли на объект с самого начала, — продолжает директор, — когда только-только началась разработка. Первое время было сложно: инфраструктура строилась параллельно с разработкой месторождения. Разработка, конечно, была в приоритете. Но все понимали, что это начало, нужно пережить этот момент. Мы понимали свою



ответственность перед «ЛУКОЙЛом» и нашей компанией, которая доверила нам этот объект. Ведь ни для нас, ни для нефтяной компании алмазодобыча не является основным, а значит, хорошо известным видом работ. Соответственно, здесь мы столкнулись с разными нюансами. Породы здесь, например, обладают низкой прочностью, слоистостью и сильной обводненностью. Много грунта пришлось потаскать.

Ничего, пообвыкли, приноровились, и сегодня, когда комбинат уже построен и запущен, карьер является одним из важнейших объектов для «одесситов».

— Какие машины работают здесь у нас? — Андрей Григорьевич перечисляет и подчеркивает, что парк укомплектован согласно требованиям заказчика.

— Здесь заняты две пожарные машины. Стандартные пожарные. Заказчику на этом объекте необходимы именно такие машины. Оporоперевозчик, — и видя наше недоумение, поясняет, — в других обществах «Спецнефтьтранса» таких нет. Эта машина на базе «кировца» предназначена для перевозки в собранном виде опор освещения с бетонными и металлическими основаниями, незаглубляемыми в грунт. А здесь, в связи с тем, что карьер постоянно расширяется и углубляется, линии электропередач и временные линии приходится переносить постоянно.

А еще автокраны, вахтовки, «скорая помощь», самосвал, экскаватор-погрузчик, ППУ, бульдозеры, вилочный погрузчик для нужд фабрики по производству алмазов. Всего 44 единицы спецтехники. Все работает с максимальной нагрузкой.

— Здесь люди — как под микроскопом, сразу видно, что за человек. Хамов не терпят. Человеком надо быть. Здесь живешь и работаешь по другим законам — есть что-то из той, советской жизни в этом: помочь то-

варищу, сдержать слово, научить молодых... Элементарно — машину передать напарнику в лучшем виде, чтоб он тебя не вспоминал всю вахту недобрым словом.

Виктор Степанович называет простыми словами важные для каждого нормального человека вещи. Почему же в повседневной жизни не всегда так жить получается? Почему выходит только, когда есть трудности? Почему здесь, в глуши, все так просто и понятно, а у иного добрых дел на карат-другой за всю жизнь и наберется?!

Всю свою жизнь Кондрашов отработал водителем.

— Водитель — это ответственность. Едешь и знаешь, что у тебя за твоей спиной люди, — раскрывает свою житейско-профессиональную философию Виктор Кондрашов. — Слова «водитель» и «руководитель» одного корня, только за жизнь человека мы чаще отвечаем...

Когда потом я рассказал директору Нижнеодесского УТТ об этой «однокоренной» природе, он, немного подумав и взглянув на водителя, который нас вез в Архангельск, согласился.

...Уезжали с месторождения, так и не увидев алмазы. Тоже пообещали «в другой раз».

Попеняли на это охране обоих КПП, уделившей нам опять достаточно внимания. Но не было грустно. Солнце было с нами — повезло нам с ним. И снова мелькает лес за окном машины, а впечатления дня несут меня, как будто по карьере, вглубь себя... Есть алмазы, есть алмазоносная руда и есть глина... «Алмазы» рядом с нами — наши близкие, наши друзья, которые всегда помогут... Товарищи по работе, с которыми можно... можно все. А руда, месторождение — это как настоящая мужская работа, с которой трудно бывает справиться, но только в ней встречается по-настоящему ценное в жизни. То, что дороже алмазов.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Лукойл-Коми».

69% нефти в Республике Коми добывает «ЛУКОЙЛ-Коми». «ЛУКОЙЛ-Коми» разрабатывает 63 нефтяных и 1 газовое месторождения.

7 200 человек работает на предприятиях компании.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Лукойл-Энергосети».

Создано в 2008 году. В структуру ООО «ЛУКОЙЛ-ЭНЕРГОСЕТИ» четыре региональных управления: Волгоградское, Западно-Сибирское, Пермское и Усинское.



НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Северо-Западнефтепродукт»

290 автозаправок и 16 нефтебаз в одиннадцати регионах РФ – в Санкт-Петербурге, Ленинградской, Архангельской, Мурманской, Новгородской, Псковской, Калининградской областях, Республиках Коми и Карелия, Ненецком и Ямало-Ненецком автономных округах.

Все дело в характере северном

«Нижеодесское УТТ» не имеет никакого отношения к теплой Одессе, а называется так потому, что расположено в Нижнем Одесе (ударение на первый слог) – небольшом, на 10 тысяч жителей, поселке нефтяников в самом сердце Республики Коми. Людей на этих неласковых просторах, может, и поболее, чем алмазов в тонне руды, но не намного. На территории, которая больше Германии или, скажем, Японии, проживает меньше миллиона человек. Концы тут для везущих и едущих большие, потому что далеко друг от друга города и поселки, и шофер тут – один из самых важных для жизни людей.

Может, оттого и само предприятие будто обнимает своими надежными руками этот холодный край, разбросав свои семь автоколонн по территории. Кроме филиала в Архангельске, водители «Нижеодесского УТТ» трудятся в Сыктывкаре, Ухте, Сосногорском, Печорском, Ижемском и Вуктыльском районах, доставляют грузы и людей в Ненецкий АО и на Воркуту. Те,

кто работает с нижеодесцами, уверены: что бы ни случилось, но они привезут на вахту смену, обеспечат топливом, продовольствием, материалами.

– Морозы тут, наверное, нешуточные бывают, – замечаю я.

– Зима на зиму не приходится, – слегка улыбается Андрей Бобошин. – Нынче зимой, в январе, в Воркуте до минус 48 доходило. А в Нефтепечерске и на Кыртаеле было теплее всего на градус. Конечно, бульдозеры и автокраны стояли на базах, но бензин на АЗС надо было доставлять. И мы это делали: несмотря на холода, объемы перевозок светлых нефтепродуктов были выполнены в полном объеме и в срок.

В Воркуте четыре «лукойловских» АЗС, которые обслуживает Нижеодесское УТТ. Для этих целей УТТ держит там два бензовоза: один работает, другой в резерве. Кстати, до недавнего времени до полярной Воркуты вообще никакой автодороги не было. Единственным вариантом попасть в Воркуту на легковом автотранспорте было остановиться в Ухте или Сосногорске (примерно 680 километров до Воркуты) и там погрузить свой автомобиль на ж/д платформу. Однако в 2010 году, в связи со строительством газопровода с полуострова Ямал, возникла необходимость его обслуживания, и построили зимник. Тем не менее, проехать по нему все равно можно только на внедорожной технике.

Нефтяники были и остаются основными заказчиками нижеодесских транспортных. Как и три десятилетия назад, УТТ предоставляет им специализированную, отвечающую требованиям транспортную технику, которая облегчает производственный процесс. На вооружении у предприятия более трехсот единиц специализированного транспорта: автомобильные краны, седельные тягачи, самосвалы, паровые передвижные депарафинизационные установки, агрегаты для кислотной обработки скважин и для гидравлического разрыва пластов – все не перечислить.

– Например, автоколонна №1 занимается технологическим обслуживанием объектов нефтедобычи Западно-Тэбукского месторождения, – говорит Андрей Бобошин.

– Это инженерное обслуживание и раз-



личного вида перевозки для подразделений ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз». Автоколонна №3 перевозит светлые нефтепродукты на АЗС «ЛУКОЙЛ-Северозападнефтепродукт» в Республике Коми, автоколонна №4 работает с «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтепереработка».

— Для нефтяников важно, чтобы мы были рядом, — говорит Артур Абдуллаев, начальник автоколонны №2. — Это позволяет оперативно выполнять все работы. Техника сейчас обновляется с учетом пожеланий заказчика. Ведь у нефтяников как? Вчера им были нужны болотоходы для объезда трубопроводов, а сегодня их замещают системы наблюдения. Значит, эта спецтехника здесь уже не нужна, и надо оперативно предложить другие услуги.

Повествует Артур Абдулаевич о своем деле спокойно, с достоинством. А между тем в «Нижеодесском УТТ» за ним укрепилась слава если не спасателя, то палочки-выручалочки.

По дороге на Ираель произошла авария: «КамАЗ» вез химреагенты на месторождение и перевернулся. Прямо в ручей. Благо ничего не вылилось. Как достать, чтобы точно и аккуратно, чтобы не нарушить герметичность емкости?

Над ручьем — узкий мост, в две трубы. Чтоб подцепить грузовик, кран может встать только на него. Но это же смертельный номер! Одно неверное движение — и подъемник сам опрокинется. Ходили, решали, крановщик никак не приступал к работе. Не решался. Не поднять нельзя, и поднять невозможно. Вызвали Абдуллаева. Он оценил ситуацию, семь раз отмерил, расставил всех. Успокоил, убедил, вдохновил. И автомобиль вытащили!

С тех пор, где нужно принять ответственное, а порой, и нестандартное решение, советуются с начальником автоколонны. Он и не боится ответственности:

— Я же с детства на Севере, а Север закаляет, учит быть сильным.

Виктор Хорозиди, один из асов автоколонны №1, — почти полная противоположность солидному и неспешному Артуру Абдуллаеву. Быстрый, ловкий, озорной, он с охотой «травит» шоферские байки и пришлому человеку может показаться несерьезным. Но это обманчивое впечатление: как алмаз другого оттенка, он также тверд и прозрачен в своих жизненных принципах. В колонне ему, как одному из самых опытных и профессиональных водителей, доверили водить «КамАЗ» с тралом.

— Что перевожу? Все, начиная от труб и заканчивая большегрузами до 45 тонн. В общем, все, что необходимо заказчику.

Свой «КамАЗ» он пригнал в Коми из Челябинска в 2010 году. С тех пор, как говорят, «живут душа в душу».

— Секрет прост: люби машину, и она тебя не подведет, — улыбаясь, говорит водитель. — А нам с ней многое пережить пришлось. Даже тонули с ней.

Произошло это в сентябре 2012 года. Можно сказать, у Виктора теперь два дня



рождения. Он совершал очередную поездку с грузом, и нужно было пересечь реку на пароме. Что-то не рассчитали паромщики, плохо закрепили платформу.

— Я уже въехал на паром, — рассказывает Хорозиди, — а платформа поползла, автомобиль потащило на глубину. Машина быстро ушла в воду. Сам я через форточку уже выплывал. Вода холодная — тело обожгло, но берег рядом был, да и люди были. Позже достали мой трал, месяц промывали, сушили, восстанавливали. Отремонтировали. Сколько сил ушло! Думал, невезучая какая-то машина, проклятая. Ан нет, наоборот, заговоренная! Я и сейчас на ней езжу. Только вот побаиваются меня теперь паромщики. Зато когда въезжаю, то внимательно смотрят. Машина-то немаленькая.

Для Виктора машина — живая, это товарищ в работе, механизм со своей энергетикой.

— Самая сложная работа — это зимники, — охотно делится Виктор недавней историей, — тут может произойти много неожиданностей, и надеешься только на себя да на машину. Вот этой зимой в Печорском районе мы перевозили буровую: груз сложный, тяжелый — за 40 тонн. А уже март, солнышко, дорогу пригрело, гололед местами. Все бы ничего, только вот дорога пошла сложная, извилистая — «серпантин». Один из подъемов — прям ледяной каток, не вытянула машина, стала скатываться назад. Аккуратно сдал назад, чтобы с грузом ничего не произошло. Ну и дорогу песком подсыпал. Расстояние 60 километров, а ехали несколько часов. Машина не подвела. Приехал в гараж, просто падал с ног, словно сам эту буровую на себе тащил. Сейчас уже с улыбкой вспоминаю, а тогда было не до смеха.

Таких искусных водителей и замечательных людей, как Виктор Хорозиди, Артур Абдуллаев или Виктор Кондрашов, немало в ЗАО «Нижеодесское УТТ». Все они разные, но объединяет их одно непереносимое качество — надежность. Это как у алмазов, для которых определяющим является крепость и чистота, ведь само слово «алмаз» в переводе с греческого означает «несокрушимый». Ледяной Север только отшлифовывает и заставляет ярче сиять эти твердые и чистые характеры, превращая в настоящие человеческие бриллианты.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтепереработка»

4 млн тонн

нефти в год перерабатывается на предприятиях «ЛУКОЙЛ-УПН»;

1 млн тонн

дизельного топлива в год;
500 тыс. тонн
бензина в год.

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «Усинск НПО-Сервис»

является головным поставщиком услуг по сервисному обслуживанию и ремонту нефтепромышленного оборудования на предприятиях «ЛУКОЙЛ-Коми».



Адрес:
617830, Пермский край,
г. Чернушка,
ул. Ленина, 42а.
Тел.: (34261) 4-42-95.
Факс: (34261) 4-26-32.
E-mail: chutt@sntrans.ru



ООО «Чернушинское УТТ»
Основано 1 июля 1958 года.
Численность персонала 650 человек.

Основные услуги:

- Оказание услуг пассажирским транспортом.
- Оказание услуг и выполнение работ дорожной техникой, выполнение землеройных работ, прокладка и ремонт трубопроводов.
- Оказание услуг грузоподъемными механизмами.
- Грузовые перевозки, перевозки сыпучих, жидких, крупногабаритных и крупнотоннажных грузов.
- Услуги технологического транспорта.





Владимир Петров, водитель самосвала
ООО «Чернушинское УТТ»

Нефть как пульс

Чернушинское управление технологического транспорта — старейшее предприятие в системе «Спецнефтетранса». «Дочка» старше материнской компании ровно в 5,7 раза, а соседа-ремонтника по производственной базе, ООО «Автодормашсервис» — в десять.

Впрочем, здесь годами не меряются и на окружающих свысока прожитого не смотрят, мол, плавали, знаем. Железную исполнительскую дисциплину в УТТ формирует ответственность за результат, которую несет общество перед компанией и заказчиком. А задачи у добывающих цехов ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» (семь из двенадцати цехов обслуживает УТТ), более чем серьезные. На протяжении последних 15 лет компания из года в год наращивает добычу и уже вплотную приближается к планке 15 миллионов тонн в год. Поэтому и транспортникам не до девчачьих игр в «дочки-матери» и прочих бирюлек — в УТТ «играют в машинки» по-взрослому.

Два важных момента для понимания сути «Чернушинского УТТ» — это команда профессионалов и настоящая кузница кадров компании. Когда за спиной уже почти шестьдесят лет работы, многие вещи доведены до автоматизма, по писаным регламентам и неписаным правилам жизни. Они проверены временем, опытом, поколениями, здесь заведено так, а не иначе.

Но эти традиции вовсе не означают сло-

жившегося раз и навсегда застывшего уклада «времен Очакова и покоренья Крыма». Скорее наоборот, свежий взгляд на внешние обстоятельства, живая мысль здесь в почете. Гармония традиций и новаторства, командной работы и лидеров, которые растут вместе с коллективом.

Это позволяет реализовывать такие сложные структурные проекты, как «Централизация ремонтных мощностей на юге Пермского края» — по-простому, вывод ремонтных мощностей на аутсорсинг внутри транспортной компании.

Тогда, в 2009 году, новому проекту предстояло не только объединить ремонтные мощности двух чернушинских обществ, УТТ и «Дороса», но и «оцифровать» ремонт в рублях.

Главная проблема всех автотранспортных предприятий, у которых ремзона сидит в печенках, — никто точно не назовет вам ни стоимость содержания всего этого хлопотного хозяйства, ни реальную стоимость одного ремонтного воздействия. И не потому что это большой коммерческий секрет. Ремонтные мастерские в составе современного автотранспортного предприятия, в классическом понимании вопроса — чаще всего это чемодан без ручки: нести тяжело, а выбросить жалко.

— Зато теперь у нас коэффициент использования парка (КИП) 0,8 — третий показатель по компании. И в этом немалая заслуга



Александр Симанов,
директор «Чернушинского УТТ»

«Автодормашсервиса», — Александр Леонидович Симанов, директор «Чернушинского УТТ», легко делится успехом с коллегами. — Мы знаем, сколько стоит ремонт, каков в нашем тарифе размер ремонтной составляющей. Неудивительно, что сегодня в структуре «Спецнефтетранса» действует уже четыре авторемонтных общества.

В Чернушке запись в трудовой о работе в управлении технологического транспорта лучше любого рекомендательного письма. Но лучшие все же здесь — в УТТ. И знаете почему?

Уже с первых минут каждому, кто впервые попадает в УТТ, становится ясной главная отличительная черта: здесь нет единоличников, нет понятия каждый за себя, здесь трудится одна большая команда.

Втягиваясь в этот слаженный, четкий ритм работы единого общего целого, ты сам незаметно для себя подстраиваешься под него, пытаешься успеть в ногу с командой. И для тебя уже становится не важно, где твое рабочее место: в цехе или за монитором, в кузнице или за баранкой.

Ты чувствуешь этот бешеный ритм творчества, когда от усилий многих достигается одна общая цель, ты живешь им. Твое

сердце бьется в такт с сотнями сердец твоих товарищей.

Здесь кипит работа, здесь кипит, вываривается сама жизнь. И если ты в команде, то уже не представляешь эту жизнь вне ее, вне стен УТТ. Та, другая жизнь, за воротами ставшего тебе родным предприятия, покажется пресно-безвкусной. Потому что в ней нет пота трудных побед, нет преодоления судьбы и бездорожья. А здесь — есть. И эти преодоления — каждый день.

Укрощение огня

Жаркое лето 2010 года в Прикамье запомнили надолго. Огнем на севере края были охвачены огромные территории, в регионе было объявлено чрезвычайное положение. На помощь огнеборцам тогда пришли и нефтяники — ведь у них есть и техника, и многолетний опыт работы в условиях непроходимой тайги и бездорожья. Так «Чернушинское УТТ» оказалось на переднем крае борьбы со стихией.

Водитель тягача Михаил Деткин был среди тех, кого направили в Гайнский район. С виду Деткин — такой чернушинский медведь, не руки — лапы, силен, и движения его неторопливы, даже молчит основательно. Но как преображается человек за рулем... Движения ловкие, точные, быстрые... И тягач послушен в этих сильных руках...

Очень открытый и добродушный, но если надо — подчинит любого зверя, и не только автомобильного. Работал он и на мощном, неуклюжем с виду «Урагане». Тяжелый четырехосный тягач. Такие в армии таскают ракеты. Как эта машина оказалась в «Чернушинском УТТ» мало уже кто помнит, но использовался он исключительно в мирных целях. Когда идет эта машина по трассе, рядом лучше с ним не становиться, любой грузовик выглядит «штатской штафиркой». А сейчас Деткин тягачом управляет. Любая другая машина поменьше будет ему маленькой. А эта в пору!

— В последний день июля нас собрали, сказали: командировка на пару дней, — вспоминает Михаил. — Надо, так надо. Погрузили мне бульдозер, ну и поехали мы.





Михаил Деткин, водитель тягача ООО «Чернушинское УТТ»

Немного-немало, а 700 километров от Чернушки забурились в коми-пермяцкую тайгу. Встретили нас лесники, показали дорогу, где позарез нужна была наша техника. Проехал я на своем «КамАЗе» в тайгу, насколько можно было, разгрузился. И заступил, что называется, «на боевое дежурство».

Ориентироваться в огненной круговерти, да еще на неизвестной местности сложно. Пожар наступал. Причем было непонятно, откуда его ждать.

— Моя задача была в том, чтобы перевозить на трале бульдозеры туда, где они нужнее всего: опахивали очаги пожаров, борошили минералозащитные полосы. По парме нужно передвигаться очень быстро, иначе не успеешь, весь лес выгорит. Особенно если пожар верховой идет, по макушкам, сосны как спички чиркают.

Приехал, погрузил бульдозер, перебрал на другое место. Техника вступала в бой с огнем сразу, едва коснувшись земли. А сам быстрее-быстрее до ближайшей точки, где мобилка робит. И ждешь там очередного задания.

— Керосс — поселок небольшой, сотни две домов, — вспоминает Михаил, — местные встречали нас у околицы, смотрели на нас, как на последнюю надежду: огонь подошел вплотную, дым завесой, запах гари. Они уже собрали пожитки, автобусы дежурили, чтобы эвакуировать жителей, а они все надеялись на нас, не уезжали.

Деткин сотоварищи дивились еще: вроде бы чего людям держаться в таких «богом забытых» местах?

Поселок — одно название только, сельского типа, точнее лесной. В тридцатые годы прошлого столетия здесь были выселения: людей в эти глухие края ссылали со всего Союза — настоящий интернационал. Раньше тамошний Веслянский леспромхоз

давал заработок, а сегодня... ни леспрому, ни работы.

Там ни связи толком: через коммутатор не дозвонишься, ни снабжения, ни больницы доброй — ничего не было. До середины нулевых с полуночи до шести утра отключали старенький электрогенератор. Не потому что спать не давал — соларку экономили. Она, учитывая поселковые доходы, цену и транспортировку, здесь практически на вес золота. Правда, по пятницам и субботам, когда в местном очаге культуры дискотека или Новый год, дизелька тарахтела и по ночам.

Одним словом, ни денег, ни перспектив, ни корней глубоких, как у вековых деревьев, обступивших поселок. Одно название только: Керосс. В переводе с коми-пермяцкого — «возвышенность», горное место. Родину не выбирают.

Водители, бульдозеристы, механизаторы целый месяц работали без выходных, почти круглосуточно.

— Отстояли мы тогда лес, сохранили людям их дома. Когда уходили на другое место, благодарили нас старушки со слезами. А куда им, одинокие которые, податься? Кто и где их ждет-то?

В своей тогдашней командировке Деткин не видит ничего героического. Он просто делал свое дело: уверенно проводил свой неуклюжий с виду тягач с тралом, груженным техникой, через огненные леса, через «мосты» — одно название. По двум трубам, переброшенным с одного берега лесной реки, названия которой так и не узнал, на другой. «Канатоходец»! Только не ради потехи зрителю.

За личное мужество в то жаркое лето Михаил Деткин, водитель «Чернушинского УТТ», был награжден медалью МЧС «За отвагу на пожаре».

НАШИ ЗАКАЗЧИКИ



ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь»

6 300 добывающих скважин работают на 101 месторождении ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» Прирост запасов в 2014 году составил 14,4 млн тонн.

Наиболее активная добыча нефти ведется в Усольском, Куединском, а также на территориях Чернушинского, Частинского и Октябрьского районов.

Тепло сердец

...Зима 2006-го выдалась суровой, не в пример теплым зимам последних лет. В январе двадцать дней кряду на дворе стояло ниже -30. А порой и все -40. Чернушку душили непроницаемые морозные туманы. Топливо перемерзло, и машины застывали, как вкопанные, на бегу, прямо на трассе. На помощь тут же оперативно выдвигалась дежурная ППУшка, чтобы отогреть топливопровод от остеклевшего конденсата и шуги.

Нарасхват, обычно в крещенские морозы котельные на колесах и у основного заказчика. Горячим паром транспортники согревают промышленное оборудование, трубопроводы, технику и души нефтяников. С этой целью к каждому добывающему цеху «ЛУКОЙЛ-Перми» «Чернушинское УТТ» прикомандировывает по экипажу, работающему в круглосуточном режиме.

В те дни перемерзло не только автомобильное топливо, но и топочный мазут. Встала одна из котельных в городе. Под угрозой замерзания оказался целый микрорайон. УТТ срочно направило туда одну из резервных ППУшек, которая круглосуточно, в течение трех недель, пока шел ремонт котельной, поддерживала температуру в системе отопления поселка, в котором проживает около 2000 человек. Машинисты ППУ А.Кадочников, М.Плюснин, А.Свалов, И.Иванов, Е.Худяков работали сутками и с задачей справились.

Такая вот нехитрая история.

«Железная» колонна

В семье «Чернушинского УТТ» машинисты экскаватора и бульдозера ходят в числе сыновей-добытчиков. Вторые они лишь по номеру своей тракторной колонны, но не по значимости. Словно чудо-богатыри с помощью своих гусеничных коней перелопачивают они тысячи кубометров земли, а зимой

расчищают дороги к скважинам и автозимник. Бывает, что из-за метелей сутками и неделями не встают из-за рычагов.

Еще недавно вроде бы вышки с одной буровой на другую таскали исключительно бульдозерами. И тут механизаторам «железной» колонны равных не было.

По 5-6, а иногда до десятка бульдозеров впрягались и волокли. Натянутые тросы звенели и, порой не выдерживая напряжения, рвались. Сложность такого «переезда» состояла в том, что механизаторы должны действовать слаженно, техника должна двигаться с одинаковой скоростью, чтобы не случилось, как в известной басне дедушки Крылова, где лебедь, рак и щука тянули вразнобой. Иногда больше недели уходило на такой переезд.

Два — это порядковый номер, но авто-тракторная колонна №2 в УТТ единственная и неповторимая. Самая «железная», на вооружении которой состоит мощная техника: бульдозеры, экскаваторы, погрузчики. Основной вид работы — строительство автомобильных дорог, нефте- и газопроводов. Большинство нефтепроводов в Чернушинском нефтяном районе построено с участием техники и специалистов «железной» колонны. Под стать технике и люди, работающие здесь: такие же сильные, надежные и выносливые. Коллектив в колонне слаженный — привыкли механизаторы держаться все вместе. А иначе нельзя — вся надежда только на себя и плечо товарища.

— Они у нас мало говорят, но много делают, — дает характеристику своим коллегам директор УТТ. — Вот Александр Васильевич Щаулов работает на предприятии с 1976 года. Здесь работал его отец, Василий Николаевич. Как сел сорок лет назад на бульдозер и с тех пор не изменяет этой технике. Скромный, безотказный, ответственный, на него можно положиться.

Сергей Аверьянов, водитель и машинист агрегата по ремонту нефтегазопромыслового оборудования ООО «Чернушинское УТТ»





Александр Шаулов,
бульдозерист
ООО «Чернушинское УТТ»

Да, Шаулов немногословен. А чего за зря языком мести?! Его главная фраза: «Я просто работаю, каждый день, выполняю поставленные задачи».

Но чем больше разговариваешь с Александром Васильевичем, тем больше попадаешь под влияние его обаяния. Он давно уже взрослый человек, но его улыбка! Улыбка у него как у ребенка. Когда улыбается, у него сияют глаза, и лицо его преображается и напоминает лицо озорного мальчугана. И от его улыбки становится светлее. Как человеку удастся сохранить столько света, работая подчас в нечеловеческих условиях, когда выжимаешь все из себя и все из бульдозера?!

Он коротко рассказывает, как много лет назад порвало нефтепровод в соседнем Куединском районе.

— Сильный был порыв. Кругом болото, а совсем рядом — железная дорога. Не развернешься особо-то! Прибыли три машины (три бульдозера — от авт.) и собрали нефть... — Делает небольшую паузу и заканчивает, улыбаясь, — а потом мы вытаскивали машины из болота, они же чуть не утонули в этой жиже.

Умалчивает Александр Шаулов, что его бульдозер почти по самую кабину засосало. Сам мог утонуть. Но не растерялся, это уже его коллеги дополняют рассказ. Общими усилиями вытащили бульдозер из трясины.

Через огонь и воду Шаулову пришлось пройти. Спокойствие и выдержка спасли бульдозериста во время тушения пожара в Гайнском районе.

— Закольцовывали мы огонь. Валили в одну сторону землю и лес. Днем — ничего. А ночью страшно становилось. Должно быть темно, а из кабины ты видишь, как кругом полыхает, светлее, чем днем, жарче, чем на сковородке. В стеклах — отблески огня, и как будто кажется, что ты окружен огнем... Выглянул из кабины, действительно горит кругом ...

Несколько часов выбирался Шаулов из огненного окружения. Выбрался. Он просто выполнил задачу.

Из огня да в полымя

А-а-а, это те самые — «три в одном», о которых не без гордости мне уже успели доложить в УТТ. Новенькие «КамАЗы» грузопассажирские с гидроманипулятором хорошо зарекомендовали себя на нефтепромыслах. Эти «вездеходы» одновременно могут перевозить и пассажиров (салон рассчитан на 15 мест), и грузы. Очень удобно: на месторождение приходит всего один автомобиль, а не мини-автоколонна. Прибыла бригада, привезла необходимое оборудование, механическая рука послушно все, что надо, подняла и передвинула. И не нужно привлекать другую технику и людей.

— Нашу инвестиционную программу мы формируем с учетом пожеланий основных заказчиков — «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «РИТЭК-Уралойл», — отмечает Александр Симанов. — Мы работаем уже много лет, знаем потребности нефтяников и даже стараемся их предвидеть. Соответственно, и парк мы обновляем с учетом специфики работы каждого цеха.

Универсальная спецтехника снижает прямые затраты заказчиков — достаточно заказать одну единицу техники, и позволяет нам сдерживать рост тарифов и повышать конкурентоспособность.

Сергея Аверьянова, машиниста агрегата по ремонту нефтегазопромыслового оборудования, мы встретили в парке «Чернушинского УТТ» как раз возле такого автомобиля. Видимо, застали врасплох, Сергея Михайловича несколько смущают наши вопросы. Словно ему неудобно перед своим старым боевым «Уралом», что стоит в нескольких метрах от новинки.





Станислав Хаматханов,
водитель крана манипулятора
ООО «Чернушинское УТТ»



Аверьянов рассказывает, а сам то на свой автомобиль посмотрит, то на новый. И видно, что жаль расставаться! Прикипел он всем сердцем к проверенному временем и километрами товарищу. Пройдено немало, в том числе и вахты на Тимане, когда там в начале нулевых только-только начиналось освоение залежей углеводородов.

Тимано-Печерская нефтегазоносная провинция — это еще дальше на север от Кероса, в Республике Коми. Насколько дальше? Ну, прибавьте еще пару тысяч километров. По сравнению с Большеземельской тундрой, заброшенный в глухую коми-пермяцкую тайгу, поселок кажется пупом земли, центром цивилизации.

В 2002 году в условиях сокращения объемов заказов в Прикамье «северные проекты» стали для чернушан настоящей палочкой-выручалочкой — это позволило сохранить рабочие места и динамику развития предприятия.

Вспомнилась одна из первых бесед с Александром Мартиновичем, который в начале двухтысячных работал в «Чернушинском УТТ» главным инженером. В 2003-м он впервые попал на севера. Это уже потом вся карьера Александра Леонидовича развивалась в северном направлении. Из Чернушки, что на юге Прикамья, он был назначен директором «Краснокамского УТТ», затем переведен в Югру — в «Покачевское УТТ», а теперь руководит ОАО «Архангельскгеолдобыча».

— Северные проекты были перспективными и в то же время одними из самых сложных. Нам предстояло закрепиться на новом рынке транспортных услуг. Но при этом мы не знали, а могли только предполагать, как поведет себя наша техника в условиях Крайнего Севера. Понимали, что За-

полярье станет непростым испытанием и для наших работников: работа в тундре вахтовым методом, несмотря на морозы, в любое время суток, без привычной ремонтно-технической поддержки. А морозы в ту зиму стояли жгучие. Огонь, а не морозы! Да еще ветер с Арктики, пронизывающий насквозь.

Многое из того, что нам казалось относительно севера из Чернушки, на деле оказалось не совсем так или совсем не так. Едва прибыв в Усинск, сразу же начинаешь понимать, что расчеты на свою какую-то незаменимость, исключительность ты можешь засунуть в свой чемодан и больше никому не показывать. Тундра буквально забита транспортом. Авто- и спецтехники там более чем достаточно.

Мы работали на севере одновременно по двум проектам. Совместно с соседями из «Дороса» мы участвовали на отсыпке буровой у поселка Харьгаинский. А на содержании 113-километрового участка зимника работало десять наших бульдозеров. Самым неожиданным для нас на зимнике оказалось то, что тракторам пришлось работать буквально на износ, совершать пробег, не предусмотренный ресурсом. По сути, они работали круглосуточно, наматывая по 200-250 километров. Иначе в тех климатических условиях нельзя — техника на севере живет, пока движется, работает. Встала машина, заглушил машинист двигатель, считай, примерз. Завести или отремонтировать трактор в тундре при минус сорока и пронизывающем ветре, когда руки пристывают к железу, — это, я вам скажу, настоящий подвиг. Даже несмотря на то, что мы применили в полевых условиях агрегатный метод ремонта: застучал, к примеру, двигатель — привезли из Чернушки новый, поддерживать технику в исправном состоянии сложно. Но у наших работников это получилось и нам удалось исполнить все взятые на себя перед нашим стратегическим заказчиком обязательства. Да иначе и быть не могло, все прекрасно понимали, что ставки слишком высоки. Перед пермскими нефтяниками, которым было поручено освоение Тобойского месторождения, стояла задача уже в апреле дать первую нефть. Грузы для нефтяников стали поступать только в январе-феврале и шли по зимнику нескончаемыми колоннами. Представьте, если бы движение по трассе было бы сорвано!

Несмотря на те трудности, с которыми УТТ пришлось столкнуться на севере, предприятие с поставленной задачей справилось. На следующий год для работы на севере наша программа была расширена, там уже работало пятнадцать бульдозеров. А это шестьдесят рабочих мест.

Тобой, Харьга, Варандей, Мядсей и еще десятки красивых и холодных, как Баренцево море, топонимов, навсегда обогатили словарный запас чернушинских водителей и механизаторов. Привезти, увезти, вытащить, приварить, погрузить, опять увезти — работы было много. И север долго не хотел отпускать уральцев от себя.

— ...Было это в 2003 году, мы работали на зимнике на Печоре, — вспоминает Сергей Михайлович. — Непростая была вахта, — и тут же поправляется, — правда, там простых и не бывает. Но та запомнилась на всю жизнь, как говорится.

Затянули с выездом с месторождения, хотелось как можно больше сделать, вот и попали чернушане в природный капкан. Весна уже разгулялась, автозимник, проложенный по руслу реки, всмятку, местами уже просто ушел под воду.

— И вот одна из последних переправ. Лед по дну виден, а сверху воды — больше метра. И что делать? Выхода было два: либо оставить технику и самим выбираться, тогда ее точно уже не вытащат. Либо рисковать и ехать по воде. Уже уставшие, вымотанные... Посовещались с мужиками и решили: ехать. Технику нельзя бросать! А как решили — так все, кто сомневался, увереннее стали. Сначала самая легкая прошла — нормально, затем вторая. Я уже третьим шел. Колеса вода скрывает. Пока эту сотню метров проехал, все вспомнил.

— Нам бы тогда туда один такой «КамАЗ» с манипулятором, — Аверьянов похлопал по капоту «новичка», — он бы один за троих со всей работой управился.

Ветерану, у которого за двадцать с лишним лет работы в УТГ случилось многое, но ни одной аварии, есть о чем вспомнить и рассказать. Он оживает, когда говорит про друзей-товарищей, про «минувшие дни и битвы, где вместе рубились они», при этом скромно умалчивая о своей роли в истории. В истории родного предприятия. О том, что он в этом году был награжден министерским знаком «За работу без аварий», мы узнали уже потом из газет. В этом вся его жизнь и жизнь сотен его коллег — настоящих мужиков, которые не подведут, выстоят в любой ситуации.

Вместо заключения

Один мой хороший товарищ, начинавший свой путь в УТГ, сейчас немаленький начальник в нефтянке, лет десять назад признался:

— Знаешь, я своему сыну на ночь вместо сказки иногда читаю один отрывок из книги «Наперекор судьбе и бездорожью», посвященной 45-летию чернушинского УТГ. Он под эту историю так хорошо засыпает...

Вот он, этот отрывок:

«Когда заканчивается рабочая смена, люди приводят машины в парк, а сами расходятся по домам, знаете, о чем они говорят? Машины говорят о людях, о своих водителях.

Вы разве не знаете, что они очень похожи на своих хозяев?! За долгие годы совместной работы они перенимают их нравы и копируют их повадки. Они ведут себя совершенно тем же образом, даже дышат, едят, спят, болеют — точно также, как люди. И сильно скучают по своим хозяевам.

А еще их очень сильно интересует, что же говорят о них люди.

Машины, надо сказать вам, вообще, очень любопытный народ! При всей своей внешней невозмутимости под стальными рубашками они прячут очень ранимую душу. Только они никогда не признаются вам в этом. Дело в том, что они убеждены: настоящие машины должны быть сильными, уверенными, надежными, как те мужчины, что сидят в их кабинах. Они очень хотят быть похожими на своих водителей. Они очень стараются...».

Сын вырос и пошел по стопам отца, — сегодня он учится на автодоре Пермского технического университета. И дело тут, конечно же, не в силе печатного слова. Просто парень хочет быть похожим на своего отца.





ООО «Ремдормаш».
Создано в 2013 году,
Численность –
348 человек.

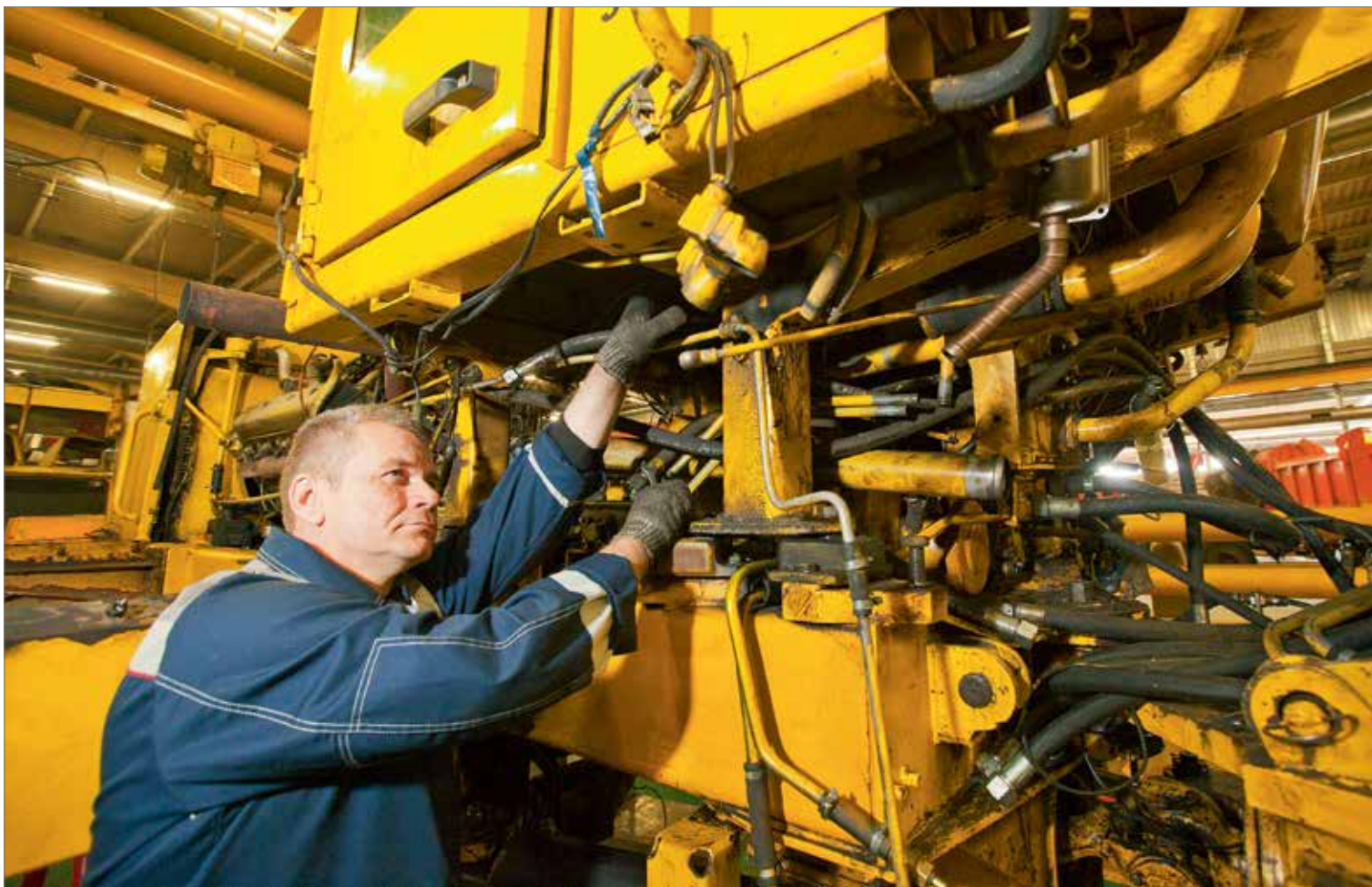
Основные услуги:

- ТО, текущий, капитальный ремонт автотракторных средств и ДСМ.
- Сервисное обслуживание, гарантийный ремонт автомобилей «КамАЗ».
- Диагностирование, ТО и ремонт подвижного состава, в том числе связанное с выездом на место нахождения гусеничной и дорожно-строительной техники.
- Капитальный ремонт узлов и агрегатов.
- Содержание и ремонт зданий и сооружений, производственно-технических объектов.

Адрес:

628486, Тюменская область,
ХМАО-Югра, г. Когалым, ул. Озерная, 5/1.
Тел./факс: (34667) 4-82-27
Email: rdm@sntrans.ru





Север и его законы

Джек Лондон писал: «Север есть Север, и человеческие сердца подчиняются здесь законам, которых люди, не путешествовавшие в далекие края, никогда не смогут понять». По каким законам живет российский Север?

Закон первый. Готовь сани летом, а телегу зимой

База «Ремдормаша» (или, как здесь любят говорить аббревиатурой, «ЭР-ДЭ-ЭМ») находится в самом сердце промзоны Кога-лыма. В соседях — коллеги из дорожного и автотранспортных обществ «Спецнефте-транса». Через дорогу — проходные «Кога-лымского УТТ» и «УТТ-1», а с «Дорстрой-сервисом» у «Ремдормаша» даже общая проходная, что не удивительно: раньше ре-монтники были филиалом дорожно-строи-тельного гиганта — ДСС предприятие боль-шое даже для городов покрупнее Кога-лыма. Многие работники этих предприятий давно знакомы друг с другом.

— Саня, привет! — слышится справа.

— Соседу Петровичу слава! — доносится сзади.

По этому поводу ремонтники шутят: «Красивые идут налево, умные — направо!». Шутка прижилась. В цехах «Ремдормаша»

действительно работают и красивые, и ум-ные люди. В боксах такой порядок, что по всему видно: его поддерживают системати-чески. К концу рабочего дня к своим обя-занностям приступают уборщицы. Вот одна из них бесцеремонно ставит рядом с грей-дером швабру с ведром и, обращаясь к ре-монтнику, командует:

— Все, Михалыч, твое время кончилось, теперь мы хозяйничаем здесь!

Но нет! У Михалыча, да и всех осталь-ных ремдормашевцев, дел невпроворот. Чуть легче станет зимой, когда нужно бу-дет готовить дорожно-строительную технику — асфальтоукладчики, катки — к коротко-му летнему сезону. А сейчас на дворе лето, и только разгильдяй плюет на известную русскую пословицу, советуя загодя го-товиться к зиме. Для подготовки к ямаль-ской зиме в «Ремдормаше» задействованы все службы: плотники, столяры, сварщики, службы главного механика, отдел главного энергетика, гаража. А дело в том, что тех-ника заказчика для работы на Ямале и За-падной Сибири должна быть очень надежно отремонтирована, ведь ее внеплановый ре-монт в условиях низких температур очень дорого обойдется заказчику, и даже причи-на не в деньгах на предстоящий ремонт, а в плане неиспользованных возможностей, неосвоенных ресурсов. Ведь если техника



Вячеслав Балаев, директор ООО «РемДорМаш».

остановится «в поле», то уйдет уйма времени на диагностику, ремонт, а это упущенное время, простой. К тому же и добираться на объекты стало дальше, потому что километраж зимников на обслуживание к 2015 году вырос в два раза. В 2014 году «Дорстройсервис» и «Ямалнефтегаз» подписали трехлетний договор на строительство временных автодорог на Пяяхинском месторождении. И к имеющимся 176 километрам зимников прибавилось еще 274 километра.

А с 1 октября 2013 года к ООО «Ремдормашу» перешли объемы по ремонтам «Лангепасского УТТ» и «Покачевского УТТ». На их бывших ремонтных мощностях, за десятки километров от центральной базы, были созданы обособленные подразделения – сервисные центры.

Из-за отдаленности Лангепаса и Покачей можно было бы выделить филиалы, но, чтобы не увеличивать число управленцев, а вместе с ними финансовые затраты, ограничились созданием сервисных центров, в

которых остался минимум управленцев. Все текущие вопросы решались на местах, в Колым приезжали только для закрытия месяца. Правда, такой быстрый переход создал и свои проблемы. За первый месяц сорвали все отчеты, но в дальнейшем обстановка стабилизировалась.

И такое решение сразу принесло свои ощутимые плоды: как говорит директор «Ремдормаша» Вячеслав Балаев, за четвертый квартал 2014 года фактические затраты на ремонт заказчиков в Лангепасе и Покачах оказались ниже запланированных. Сэкономлено порядка 8 миллионов рублей, получена прибыль для Общества. Рентабельность составила 17 процентов вместо одного процента планируемой.

Такая рентабельность позволила снизить тарифы, а это в условиях рынка – бальзам для заказчика, а для Общества – повышение конкурентоспособности. Заказчики, убедившись, что ремонтировать в сервисных центрах, как говорится, «дешево и сердито», уже не уйдут. Во все времена на рынке действует одно и то же золотое правило: покупают не самые дорогие и не самые дешевые услуги, а самое дорогое из того, что могут себе позволить.

Заказчикам в Покачах и Лангепасе нравится работать с РДМ. Поэтому стали увеличиваться объемы заказов, а вместе с ними росли и технические возможности к ремонту. И сегодня производственные мощности обеспечивают ежедневное проведение текущего и капитального ремонта по 50 единицам автотракторной и дорожно-строительной техники, что закрывает потребности по ремонтам на Повховском и Тевлино-Русском месторождениях.

Снегоуборочная и пескоразбрасывающая техника на северных дорогах, где зима – восемь месяцев в году, имеет стратегическое значение. Это в центральной полосе России нерадивость коммунальщиков – не подсыпали вовремя пескосоль, не убрали снег с трассы – лишь вызывает раздражение. Позлишься-позлишься, да едешь дальше – не





по этой, так по другой дороге. А на Севере, где дорог мало, чаще всего вообще одна, которую надо еще построить так, чтобы стояла она столько, сколько заказчику нужно. И потом природа здесь не шутит: мороз, снег, метели — и дороги нет. Цена дороги здесь велика: невычищенная трасса грозит срывом работы десятков предприятий. Не справятся дорожники с заносами или гололедом, значит, доставка вахтовиков, грузов на месторождения окажется под вопросом, освоение месторождений встанет. Кстати, километраж зимников на обслуживании ООО «Дорстройсервис» — основного заказчика «Ремдормаша» — к 2015 году вырос в два раза: 450 километров таких сложных и таких нужных дорог жизни.

Так что Михалыч не торопится выполнять просьбу уборщицы — некогда, работать надо...

Мы идем вместе с Виктором Охноровичем, заместителем директора «Ремдормаша», по предприятию. Плотного сложения, с мягким белорусским говором замдиректора с первого взгляда производит впечатление человека сердечного, знающего жизнь и людей. Охнорович сам начинал с «ямы» — был автослесарем второго разряда, и любит вспомнить молодость.

— Тогда теплых боксов не было, технику ремонтировали на «свежем воздухе», при минус двадцать пять фарам другой машины подсвечиваешь и крутишь гайки... Сегодня, если молодежь пытается жаловаться

на условия работы, я показываю в окно и говорю: «Вот здесь было голое поле, и я на нем ремонтировал свою машину. А ты — в теплом боксе, плеер в ушах с приятной музыкой...». И ребята понимают.

Понимают начальника подчиненные, потому что с ремонтниками Охнорович общается сердечно, знает и зовет каждого по имени: Толя, Игорь, Гена. Если друг перейдет к строго-официальному обращению по имени-отчеству, то молодой подчиненный знает: допущен «косяк», надо срочно исправлять ошибку. А еще Охноровича уважают за то, что он не сидит себе в уютном кабинете, далеко и высоко, а всегда четко знает, что ремонтируется, кем, когда. Вот и сейчас, во время нашей «экскурсии», Виктор Охнорович называет модель машины, неисправность, сроки ремонта.

— Этот «КамАЗ» завтра выйдет из бокса, здесь замена раздатки, у этого «Зилка», — Охнорович стучит по корпусу машины, — гидравлика не в порядке.

Из ремонтной ямы выглядывает молодой автослесарь и, протирая ветошью руки, победно докладывает:

— Теперь все в порядке, Виктор Андреевич.

Заместитель директора хвалит слесаря:

— Молодец, Толя.

Толя довольно улыбается: работа сделана вовремя и сделана отлично — сам Охнорович, опытный северянин, похвалил!



Закон второй. Брат он мой, а ум у него свой

На первый взгляд может показаться, что два авторемонтных предприятия «Ремдормаш» и «Ремспецтранс-1» дублируют друг друга: оба являются официальными дилерами ОАО «КамАЗ». Но РДМ специализируются на ремонте дорожно-строительных машин, а «РСТ-1» — на ремонте нефтепромысловой автотехники. Так удобно — разная зона ответственности, у каждого предприятия свои объемы. Возможно, «РДМ» было проще, потому что они были вторые и вышли в самостоятельное плавание не сразу, а через филиал «Дорстройсервиса». В их распоряжении уже был «сын ошибок трудных» трех других авторемонтных обществ «Спецнефтьтранс».

Это помогло выстроить систему учета затрат, установить нормативы трудоемкости, избавиться от избыточных площадей, рассчитать оптимальную численность персонала. Поэтому за короткий срок «РДМ» смог оптимизировать затраты: ввели сдельную оплату труда, сдали в аренду неустраиваемые площади имущественного комплекса.

Затраты на ремонт — это не только запчасти, но и затраты на производственный комплекс в целом, коммунальных платежей. Когда все расходы посчитали, увидели, что в ремонтном цикле есть лишние люди, которых можно эффективно использовать на других участках.

— От чего зависела мотивация водителей, участвующих в ремонте? — спрашивает Вячеслав Александрович.

— Если ремонт у вас в мастерских, то здесь, как на курорте — тепло, светло и мухи не кусают.



— В целом правильно, вышел водитель на линию — получил премию 40 процентов, стоит на ремонте — 20 процентов. Но бывают и такие, кто хотел бы вечно стоять на ремонте. Особенно в морозы. Эти или уйдут в прямом смысле в «теплые места» на другие предприятия, или будут работать как все, на линии.

Говорят, что в «Дорстройсервисе» на период вывода филиала в ремонт участвовало пятьдесят шесть водителей. Сейчас в ремонте и в «Ремдормаше» задействованы единицы. Причем это только узкие специалисты, которые привлекаются для приемки машины — за день до ее выхода из ремонта.

Закон третий. Магомед едет к горе

Однако в последнее время объемы ремонта начали снижаться. Во-первых, заказчики масштабно обновили автопарк. Во-вторых, техника должна работать, зарабатывать прибыль, а не простаивать в ремонтных боксах. Но вот парадокс: хуже новой техники для ремонтника ничего быть не может. Что там ремонтировать-то? Ну ладно, лампочку перегоревшую заменил, по колесам попинал, а дальше что?

Думали-думали ремонтники, как самим заработать и заказчику угодить, и придумали. Создали передвижную диагностическую лабораторию на базе «КамАЗа» и убили сразу трех зайцев. Раз — выявляют возможные поломки еще до планового техобслуживания. Два — сокращают сроки ремонта. Три — дают заказчику возможность самому решать, когда вставать на ремонт.

Плановое ТО — это тот редкий случай, когда большие, суровые машины и механизмы грузят на тралы и везут в ремонтные мастерские. Колесная техника на ТО идет



Роман Коньков, главный инженер ООО «Ремдормаш».

обычно своим ходом. Заказчик, раз от вынужденного «прогула» все равно никуда не деться, старается использовать ТО по максимуму: подлечить все болячки машины, чтобы подстраховаться от внепланового останова из-за поломки. Выезжая к заказчикам на месторождения, специалисты лаборатории стараются обнаружить вероятные поломки на предварительном этапе. Если выявлена неисправность, то ремонтники уже знают, какие запчасти понадобятся для ремонта в ходе ТО, заказывают и готовят их заранее.

Лаборатория, в которой работает контролер группы технического контроля Николай Клименко, это, скажу я вам, не медицинская лаборатория, где все в белых халатах и на цыпочках... Здесь все основательно, по-взрослому, техника серьезная. Клименко выезжает на диагностику по графику. Сегодня у него по расписанию Тевлин.





— Вы давно в прайсы автосервисов заглядывали? — тактично интересуется Клименко и, не давая мне оконфузиться, продолжает. — Лучше провести профилактический осмотр сегодня и завтра заплатить за небольшой ремонт, чем послезавтра встать на внеплановый капитальный, на неделю-две, пока нужная деталь не придет. И при этом еще потратить деньги, например, на переборку двигателя или коробки передач.

Мой собеседник, настраивая приборы лаборатории на колесах, успевает коротко рассказать о предназначении каждого. О своей лаборатории Клименко может говорить часами.

— А что может быть важнее диагностики? Тот, кто бережет свое здоровье, бывает у врачей систематически, кто любит оружие, тот чистит его регулярно, а не от сезона к сезону. Ну а уж каким надо быть человеком и специалистом, если не принимать диагностику техники?

— Каким?

— Нет, вы скажите!

— Неандертальцем! — напористость молодого инженера заражает и меня.

Николай смеется, ему понравилось мое сравнение, и дальнейшая беседа больше походила на лекцию добродушного профессора школярам.

— Технические возможности лаборатории позволяют замерять температуру трения подшипников. Для этого достаточно направить прибор на узел работающего агрегата.

Клименко направляет прибор на работающий бульдозер. Многосильная машина работает ровно, мощно, звук двигателя заглушает наш диалог с Клименко, и ему приходится кричать, чтобы я услышал:

— Вот, датчик определил температуру

трения подшипников. Посмотрите на дисплей прибора и увидите, в каком состоянии находятся подшипники, — он демонстрирует мне экран, на котором непонятные электронные значения.

— Не расстраивайтесь, специалист здесь все сразу поймет, — говорит Клименко, заметив мое замешательство.

Затем Клименко последовательно измеряет плотность масла гидравлики и трансмиссии, внимательно наблюдая за стрелками на манометрах, заносит данные в диагностическую карту.

— В целом бульдозер здоров, но некоторые подшипники буду рекомендовать поменять, — ставит Клименко диагноз и заканчивает обследование суровой машины.

Закон четвертый. Человек человеку помощник

Даже летом Ямал выглядит сурово: из-за близости к Северному Ледовитому океану здесь скудная растительность, сильные ветра. А зимой шквалистые ветра и вовсе изгоняют все живое из региона. Остается только человек, решающий важные для всей страны задачи по добыче нефти и газа. Человек и Север, один на один. Человек сделал все, чтобы перехитрить непокорный Север: его машина прошла диагностику и техосмотр, работает безупречно... Но ударил сильный мороз, двигатель заглох, переклинило мост — завести мотор невозможно. Что же делать?

В городе человек вызвал бы, например, друзей на помощь или, на худой конец, эвакуатор. А на Севере? А на Севере он вызывает... «скорую помощь» — автослесарей Николая Ятковского и Игоря Валенцева и их передвижную автомастерскую «ПАРМ».



Фургон автомастерской «ПАРМ» на базе «КамАЗа» напичкан оборудованием, которое поможет многое отремонтировать прямо в чистом поле: двигатели, топливные системы, трансмиссии, подвески, редукторы.

Рассказывая о своей работе, Игорь Валенцев невольно сравнивает ее с профессией врача.

— Нам, как и врачам, чтобы лечение было успешным, требуется быстро прибыть, быстро поставить правильный «диагноз», быстро решить, ремонтировать своими силами прямо здесь или направлять в «стационар».

— Обычно стараемся отремонтировать не отходя от кассы, — добавляет Николай Ятковский. — Но на месторождении или у нас при себе может и не быть нужного оборудования или деталей. Тогда наша задача — обеспечить доставку, своим ходом или трал вызывать — до базы, а там мы ее на ноги поставим.

Игорь Валенцев в начале 90-х годов приехал в Когалым, проработал несколько лет. Когда уезжал на «большую землю», опытная кадровик сказала: «А ведь ты, парень, обратно вернешься». Конечно, сотрудник отдела кадров не цыганка, но, видимо, чутьем уловила: этот Север человек полюбил, а значит, как пелось в известной песне, не разлюбит никогда. Игорь не придавал прощальной фразе значения, но шло время, и он с удивлением понимал, что скучает по когалымским улицам, коллегам и даже морозу. В 1998 году Игорь вернулся в Когалым, вновь устроился слесарем по ремонту дорожной техники. Его напарник, Николай Ятковский, работает на Севере чуть меньше, и воспринимает Игоря как старшего, опытного товарища.

Север человека постоянно испытывает, как будто проверяет. Однажды Ятковский и

Валенцев получили указание починить автомобиль, который заглох на зимнике. При температуре минус 47 градусов почти невозможно точно понять, по какой причине заглох автомобиль, чтобы выяснить наверняка, нужно завести машину. Автослесари — в ватных куртках, штанах, на лице специальная мазь от обморожений, маски — принялись поочередно обогрывать двигатель: установили тепловую пушку, укутали машину термоодеялами.

— У меня перекосилась прорезь маски, ничего не вижу, но, чтобы поправить ее, потребуется секунд пять. И их на морозе впустую тратить жалко. Так и работал, почти на ощупь, — вспоминает Николай Ятковский.

— Нужно было менять Колю, — говорит Игорь. — Я вышел из машины, моргнул и не могу открыть глаза — слиплись от мороза. Потер, открылись.

Они грелись с напарником поочередно, но от неисправного автомобиля не отходили. Когда двигатель завелся, тишину севера огласил радостный негромкий крик: на севере в морозы так радоваться могут только люди, которые смогли противопоставить природе ум и мужество. Оставалось только отогреть двигатель, завести машину и пригнать ее на базу.

Игорь и Николай, как и великий писатель Джек Лондон, считают Север настоящим университетом. Законы Севера — не какие-то особенные, говорят, это обычные законы человечности. Их на «большой земле» не все и не всегда соблюдают, а здесь, на Севере, в экстремальных условиях, без них не выжить. И Север тебя отблагодарит: закалит дух и характер, даст неоценимый опыт покорения стихии и подарит настоящих товарищей.



ООО «АТП-СНТ».

Общество создано 2 сентября 2010 года. На предприятии работают 845 человек

Адрес:

г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27, корп. 4
 тел./факс: (495) 548-01-41,
 (499) 618-55-34, 618-84-97
 e-mail: atpsnt@sntrans.ru

Основные услуги:

- Грузовые автоперевозки светлых нефтепродуктов;
- Пассажирские перевозки.





«Светлый» — в путь!

Светлые нефтепродукты... Это направление перевозок — лакомый кусок в автотранспортном бизнесе. Сотни компаний, больших и маленьких, работают на этом рынке. Еще тысячи хотели бы отщипнуть хоть крошку от этого пирога.

Неудивительно, что конкуренция в этом сегменте растет с каждым днем. И вот уже часть объемов, которые вы всегда считали своими, уплывает на ваших глазах к конкурентам... Тут крошка, там другая, третья... А в сумме выходят миллионы, десятки миллионов, которые компания не получает.

Как можно достойно ответить на вызовы рынка? Только став сильнее, эффективнее, производительнее. Помочь в этом призван проект, реализованный в этом году в ЗАО «Спецнефтетранс».

АТП-3: как провести реформу в три шага

В 2015 году в ЗАО «Спецнефтетранс» был создан единый оператор по перевозке светлых нефтепродуктов (СНП). Надо сказать, для компании это весомый сегмент работ: 450 бензовозов перевозят с нефтебаз на АЗС в год около 4,5 миллиона тонн топлива в двух десятках регионов европейской части России.

На базе подмосковного ООО «АТП-СНТ» были объединены производственные мощности остальных перевозчиков, работавших в Центрально-Черноземном, Северо-Западном регионах России и Поволжье: ООО

«АТП-2» (г. Ростов-на-Дону), ЗАО «АТП-3» (г. Нижний Новгород) и ООО «Мега-Транс» (г. Москва).

Но, как часто бывает, началось все изда- лека, на периферии. В Нижнем Новгороде в 2006 году ЗАО «Спецнефтетранс» было со- звано дочернее общество — ЗАО «АТП-3».

С «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродуктом» АТП-3, как нитка с иголкой, где те, там и транспортники... И так с самого начала.

— 31 июня 2006 года «Волганефтепро- дукт» вывел за штат непрофильные транс- портные активы: более 300 автомобилей на 18 участках при нефтебазах, — рассказывает Игорь Дмитриевич Климович, — а уже на следующий день мы поехали на этих маши- нах развозить топливо. Сначала взяли не- фтебазы и АЗС в Нижнем Новгороде, затем взяли часть области, а через полгода наши автомобили уже бегали по Вологодчине и Владимирской области. Такое вот «золотое кольцо» начало складываться у предприя- тия. В итоге к 2014 году в него вошло семь областей и республик. Через пять лет работы объем перевозок АТП-3 достиг уже милли- она тонн.

О ниточке-иголочке... Но иногда даже самая суровая нитка рвется. Оказалась суро- вой и правда, перед которой заказчик поста- вил АТП-3: с 1 июля тарифы на перевозку будут снижены на 7%.

Сказать, что это стало ударом для пред- приятия, 85% объемов дохода составляет пе- ревозка СНП, — ничего не сказать. «Вслед за тарифом упала и наша экономика, — вспо- минает Климович, работавший тогда замди-



Игорь Климович, директор ЗАО «АТП-3» 2012-2014 гг., директор ООО «АТП-СНТ» 2014-2015 г.

ректора по эксплуатации. — Год доработали, и к лету 2012 года стало ясно: или выплываем, или...».

«Или» не устраивало никого ни в Нижнем, ни в Москве. Поэтому решено было предприятие спасти.

Стали выплывать. Первые решения, принятые директором Климовичем, в общем-то, характерны для любого предприятия, вынужденного начинать жить по законам реальной экономики — считать доходы и расходы. Отказались от половины транспорта, который брали в аренду, и сразу резко снизились затраты на ремонт и ТО. Кстати, ремонт вообще отдали на сервисное обслуживание. Сократили аппетиты на транспорт на собственные нужды: раньше за

каждым участком была закреплена машина с водителем, а сегодня механики по делам службы ездят на личных авто, за что получают надбавку к зарплате. Подумали-подумали — и переехали ближе к заказчику (куда иголка, туда и нитка, помните?), из Нижнего Новгорода в Кстово. Всего этого было мало. И вот тогда случилась настоящая реформа. Чтобы понять ее суть, вернемся в прошлое, в 2006 год.

До 2006 года главной задачей транспортного цеха «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт» было завезти на АЗС нужное количество топлива в удобное время. Маленькие бочки прицеплялись к недорогим отечественным тягачам, и сколько надо топлива на АЗС, столько и везли. Хоть за одну поездку, хоть за три, и никакой тебе новомодной логистики. Заказчику удобно, а транспортникам «короткое плечо» и чудо отечественного автопрома карман не тянули. Тогда эти издержки не особо считали.

А когда транспортный цех был выделен в отдельное предприятие, ЗАО «АТП-3», то экономика встала с головы на ноги. Теперь стало нужно не только заказчику угодить, но и себя не забыть, зарабатывать.

Посчитали-посмотрели, увидели «короткое плечо», оно уже стало напрягать, но приемлемые тарифы противоречие сглаживали. Вопрос экономической эффективности, конечно, стали решать, меняя маленькие цистерны на цистерны большего объема, но — потихоньку. Одних «Зилков» с емкостями 4-7 кубов насчитывалось больше полусотни. Перевозить нефтепродукты в таких





Дмитрий Кузнецов, водитель Гатчинской автоколонны ООО «АТП-СНТ»

цистернах невыгодно, так как бочку малой вместимости не повезешь на большое расстояние. «Короткое плечо» губительно для транспортников, занимающихся доставкой топлива на АЗС: затраты на перевозку есть, прибыли нет. Но когда «клюнул» новый тариф, пришло самое время для кардинальных реформ.

Первый шаг: переход с «МАЗов» и «КамАЗов» на импортные автомобили «Ford-Gargo» и «Mercedes». Это позволило увеличить грузоподъемность парка.

Второй шаг: приобрели четыре десятка полуприцепов-цистерн по 40 кубиков с системой нижнего налива. Неизвестно, сколько дней, а возможно, и ночей провел в раздумьях Игорь Дмитриевич, прежде чем пришел к выводу о внедрении в работу этих полуприцепов.

— На тот момент эта цистерна при полной загрузке по отечественным условиям никак не вписывалась в максимальную массу автопоезда, — обстоятельно объясняет Климович. — Но, во-первых, можно заливать цистерну не под завязку и укладываться в норму, что мы и делали, пока ограничения не были сняты. Во-вторых, мы купили эти бочки по такой же цене, по которой продаются отечественные «Капри» — 28 кубометров.

В-третьих, мы посчитали, что целесообразно иметь резерв, чтобы при необходимости использовать возможности разрешительной системы на перевозку тяжеловесного груза.

В-четвертых, новые цистерны многосекционные и позволяют перевозить различные нефтепродукты.

И в-пятых, нижний налив хоть и доро-

же на 15%, но заказчик уже оборудует свои нефтебазы системами нижнего налива. Они безопаснее и экологичнее.

Третий реформаторский шаг: новая организация работы диспетчерской службы, которая правильно распределяет топливо по АЗС с учетом возможностей автопарка.

— Многие на рынке перевозок СНП работают по принципу: привезти тебе надо — на тебе машину, скажи куда, и я привезу. Мы решаем задачи для нашего заказчика иначе, — рассказывает Игорь Климович. — Скажи, в какое время, куда, сколько и какого продукта тебе привезти, а дальше наша забота, мы доставим. Вот это наше «ноу-хау» — вторичная логистика.

Риск оправдал себя: уже в 2012 году терпевшее до того времени убытки «АТП-3» получило 9 миллионов прибыли. Помогла транспортникам и реструктуризация, которую проводил «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт». К концу 2013 года у заказчика осталось десять нефтебаз. Укрупнение структуры заказчика при росте объемов перевозок СНП стало предприятию на руку, сократились издержки по аренде, резерву и транспорту, росла прибыль.

Роберт Габдуллин, генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс», об успехе коллектива «АТП-3» сказал просто:

— Да, мы советовали, говорили: это надо сделать и это надо сделать, а они услышали, просчитали все, поверили в реальность и сделали. И даже пошли на неудобства, связанные с переездом. Это пример для всей компании.

Реформаторский опыт «АТП-3» был распространен на другие дочерние общества. На этом можно было бы успокоиться, но,



Павел Привалов, директор ООО «АТП-СНТ».

как оказалось, совершенствование перевозок светлых нефтепродуктов в компании «Спецнефтетранс» только начиналось.

Будущее – за молодыми

Один, как известно, в поле не воин, и у реформатора Климовича, и у руководителей других успешных транспортных ЗАО все получилось благодаря команде единомышленников. Откуда ж берутся в «Спецнефтетрансе» молодые реформаторы? Конечно, их растят тут же, внутри компании, дают им все возможности проявить себя, создают условия для учебы и карьерного роста. Одна из таких возможностей – научно-технические конференции, на которых молодые специалисты могут выступить с предложениями по решению особо важных проблем автотранспортного холдинга. Победители конференции не только получают денежное вознаграждение, часто лучший доклад становится трамплином для карьеры, как это произошло с Павлом Приваловым, выпускником и аспирантом Волгоградского автомобильного университета, молодым сотрудником холдинга.

В 2007 году в Нижнем Новгороде на научно-технической конференции молодых специалистов ЗАО «Спецнефтетранс» Привалов поднял тему «Логистика перевозок светлых нефтепродуктов».

– На тот период перевозка светлых нефтепродуктов, в силу новизны направления работы для компании, была сложной проблемой, никто с ней связываться не хотел. Я взял, – вспоминает Привалов.

На написание доклада были потрачены месяцы: днем, на производстве, Павел, работавший в «ЛК-Транс-Авто», процесс перевозок изучал на практике, а вечерами аспирант грыз гранит теории.

Доклад тогда взял первое место, и конференция определила судьбу Привалова. Именно после нее председатель Совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс» Михаил Михайлович Смоляев порекомендовал

директору Волгоградского транспортного предприятия ОАО «ЛК-Транс-Авто» Алексею Алексеевичу Жирноклееву на должность заместителя по эксплуатации. Молодому специалисту было тогда 25 лет. Для транспортной отрасли это не возраст. Такой шаг мог показаться рискованным, ведь заместитель по эксплуатации в автотранспортном предприятии – ключевая должность. Но Михаил Михайлович, сам пройдя путь от ученика автослесаря до руководителя крупнейшего транспортного холдинга, обладал кадровым чутьем и не ошибался в оценке потенциала человека.

А в 2013-м Привалова забрали в Москву, руководителем проекта по оптимизации в секторе перевозок светлых нефтепродуктов ЗАО «Спецнефтетранс»; об этом проекте чуть позже. Кроме того, и это, наверное, не случайно, что именно Привалов возглавил Совет молодых специалистов холдинга. Работа совета многогранна: от помощи подшефным школам и детским садам до организации оперативной ротации молодых работников – временный перевод на другие должности с целью повышения профессионализма. Павел Юрьевич работу с молодыми специалистами описывает образно: «Их надо раскатать. Если этого не сделать, то они так на скамейке запасных и просидят всю жизнь». Способы «раскачивания» разные: и вышеупомянутая конференция, и конкурсы профмастерства, и спартакиады.

Естественно, столь продуманная, серьезная и эффективная система работы с молодыми кадрами невозможна без поддержки руководства автотранспортного холдинга, более того, продвижение талантливых и ответственных – принцип компании. Одна из главных проблем в современных российских предприятиях – это проблема нехватки молодых высококвалифицированных кадров и грамотных управленцев. Одни компании решают этот вопрос просто: приглашают из столицы и краевых центров топ-менеджеров, мотивируя их переезд высокой зарплатой и невиданными бонусами. Другие предпочитают готовить свои кадры, создавая им условия для учебы и должностного роста. Ведь пример карьеры Павла Привалова – не исключение, правило «Спецнефтетранса». Так, должность заместителя Привалова в «АТП-СНТ» занимает молодой Сергей Барановский, работавший до реорганизации в ростовской «дочке». Андрей Бобошин возглавил «Нижегородское УТТ» в тридцать с небольшим не за красивые глазки. Или взять Анатолия Золотарева, замдиректора «Дорстройсервиса» по транспорту и производственно-техническому обеспечению.

«АТП-СНТ»: один за всех

Но вернемся к реформам. В 2014 году на ежегодном совещании руководителей компании Привалов, уже будучи коммерческим директором «АТП-СНТ», представил доклад по оптимизации перевозки светлых нефтепродуктов. Суть проекта – объединить активы обществ, занятых в этом сегменте.

— Когда наши заказчики поставили задачу снизить себестоимость транспортной составляющей при доставке топлива на АЗС, — вспоминает Павел Юрьевич, — надо было выбирать: мы продолжаем работать на этом рынке или уступаем место другим. В рамках проекта были проанализированы показатели обществ, занятых в этом сегменте, рассчитана производственная программа и бюджет единого перевозчика. В мае 2014 года проект был переведен в практическую плоскость.

И через год, в мае 2015-го, «АТП-СНТ» выросло вдвое..

Работа по собиранию была возложена на Климовича. Ни у кого в компании больше не было такого практического опыта работы по светлым нефтепродуктам, который Игорь Дмитриевич получил в Нижнем. Этот «сын ошибок трудных» был использован и при подготовке проекта Приваловым.

Инициатива наказуема, и летом 2015 года сам докладчик возглавил созданное предприятие. А Игорь Дмитриевич с улыбкой: «Я как мавр, который сделал свое дело...» — уехал в родной Нижний, где возглавил региональное представительство «АТП-СНТ». Видимо, это закон, по которому живет транспортная компания: закон движения вперед, само движение дает импульсы для развития.

— Сегодня работа по принципу «одного окна» дает нашим заказчикам очевидные преимущества, — рассказывает Привалов. — Оптимизация затрат в цепочке поставок, доставка напрямую с нефтеперерабатывающих заводов до сети АЗС, объединение системы

контроля над подвижным составом, передача рисков по планированию и распределению маршрутов перевозчику, сокращение персонала НПО, внедрение единых технических стандартов, контроль за исполнением требований охраны труда и промышленной безопасности.

Новая техника предприятия — одно из основных конкурентных преимуществ «АТП-СНТ». За последние четыре года на обновление парка автопоездов «Спецнефтетранс» направил более миллиарда рублей. Сегодня возраст тягачей уже менее 3 лет. А полуприцепы с системой нижнего налива, о которых шла речь выше, стало закономерным итогом работы по исследованию, логистике экспедирования, ограничению на грузоподъемность состояния дорожного покрытия.

Прорабатывается проект по контролю за сохранностью нефтепродуктов при отгрузке, доставке и разгрузке. На автомобилях стоят датчики уровня расхода топлива, пробега, скорости. Это тоже конкурентное преимущество.

— Каковы же основные причины, по которым компанией было принято решение о разработке проекта по оптимизации в сегменте перевозок СНП? — задает вопрос Алексей Алексеевич Самсонов, начальник Управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс», и сам же на него отвечает. — Мы видим, что для успешного присутствия на рынке необходимо повышать рентабельность перевозок СНП и конкурентоспособность. Это мы целенаправленно и делаем.







Жаркие! СеНТябрьские! Твои!

Первую спартакиаду среди «дочек» «Спецнефтетранса» работники в междусобойчиках сразу же окрестили «олимпиадой». Тут же умельцы под нужды автотранспортников подрихтовали, словно, крыло или капот, и слоган зимних Олимпийских игр в Сочи. Получилось вполне себе с корпоративным подтекстом — «Жаркие! СеНТябрьские! Твои!». Неофициально, конечно, — все понимали: разницу в масштабах... Но, как говорится, в каждой шутке есть доля шутки!

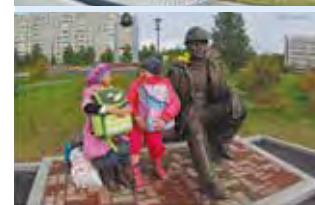
Водители, дорожники, ремонтники спартакиаду ждали, ею жили, к ней готовились. Оно и понятно: до 2014-го соревнования проходили каждое в своем регионе, — все соперники уже хорошо изучили друг друга, никакой интриги... А тут — федеральный уровень! На сайте компании шел обратный отсчет дням, оставшимся до начала состязаний. И вот, этот день наступил!

27 сентября Лангепас встретил лучших спортсменов «Спецнефтетранса» золотом. Золотом осени. В день открытия спартакиады «солнце в небесах горделиво горит будто медаль», подсвечивая листья берез. В Югре в это время снег — обычное дело, а тут с погодой просто повезло!

Низкие свинцовые тучи, ходившие над городом накануне, разогнал то ли шаман и ритуальные хантыйские танцы на площади перед дворцом спорта, то ли заряд бодрости и энергии, который привезли команды из четырех макрорегионов, где работают два десятка дочерних общества Компании, — «Пермский край», «Республика Коми», «Центр и Юг», «Западная Сибирь». Хозяева представлены сразу двумя сборными, поскольку в этом регионе работает сразу девять «дочек» «Спецнефтетранса».

Девушки в ярких национальных платьях встречают спортсменов традиционными пирогами, выступают самодельные артисты. В лавках, где мастера и промысловики из окрестных хантыйских поселков разложили свои поделки и сокровища, идет ненавязчивый торг.

Центр Лангепаса на пару дней превратился в настоящую «олимпийскую деревню», колорита которой добавляет упряжка северных оленей и чум, хозяйка которого угощает гостей наваристой ухой, сваренной на пузатой буржуйке. И если для северян олень — дело самое обычное, то для коллег из Волгограда покормить невиданную прежде животину с руки ягелем, изучить конструктивные осо-



27-28 сентября 2014 г. в г. Лангепасе (ХМАО - Югра) состоялась I межрегиональная спартакиада ЗАО «Спецнефтетранс».



бенности устройства жилища оленеводов — редкая возможность.

Фанфары зовут на построение. Парад команд, яркая форма спортсменов, зажигательные номера спортивных и танцевальных коллективов. Мелодику «Героев спорта» сменяет «Олимпиада-80». Хиты прошлых лет будоражат память, заставляя сердца биться сильнее.

Атлетам, настроенным только на победу, предстоит выяснить, кто из них может быстрее, выше, сильнее, кому достанется «золото» Лангепаса?!

— Первая межрегиональная спартакиада среди работников дочерних обществ — главное спортивное событие в жизни Компании, — приветствует спортсменов и гостей генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Р.Ф. Габдуллин. — Символично, что новый шаг в своем развитии наша спартакиада делает в год, когда Россия принимала зимние Олимпийские игры.

Генеральный подчеркивает, что цель спартакиады, — сплотить работников компании, дать возможность проявить себя спортивным талантам, которые могут послужить примером для тысяч коллег.

— Для этого мы ограничили возможность привлечения профессиональных спортсменов, — поясняет И. Ю. Бекиш, начальник управления по персоналу и общим вопросам «Спецнефтетранса», зампреда оргкомитета спартакиады. — К состязаниям допущены работники, проработавшие в компании не менее одного года.

Сказаны приветственные слова гостями, среди которых представители стратегического заказчика — ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», органов власти Югры и местного самоуправления.

Во дворце спорта уже разминаются волейболисты, тянут свой жребий из рук беспристрастных судей шахматисты и мастера маленькой ракетки. В примыкающем к площади зале мини-футбола и в бассейне «Дельфин» также все готово к состязаниям. Отличная инфраструктура поясняет, почему выбор пал на Лангепас.

Немного статистики: в 40-тысячном городе 13 спортивных объектов (большинство из них работает с 8 утра до 23 вечера), в которых могут ежедневно заниматься до 3 тысяч человек! Как результат: в городе, которому нет еще и тридцати, воспитано 60 мастеров спорта, четыре мастера международного класса. Отношение к спорту здесь настолько

серьезное, что кажется: в подготовке к спартакиаде автотранспортников принимал участие весь город.

На трибунах яблоку негде упасть. Лангепасцы пришли семьями, автобусы доставили болельщиков из Когалыма и Покачей. Секретное оружие пермской команды — свои, доморожденные чирлидеры. У девушек все «по-взрослому»: униформа, дудки, цветные помпоны, плакаты. Девчат всего четверо, но порой они своими кричалками перекрывают зал, который болеет, понимается, за земляков.

У пермяков на волейбольную площадку выходят сразу трое Ивановых — глава семьи Николай Геннадьевич, — распределитель работ, и его дети — Олег и Ирина, — дорожные мастера. Все работают в чернушинском «Доросе».

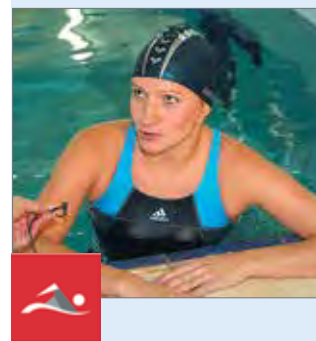
Иванов-старший в свои 54 года у сетки молодым фору даст. Трудовой путь начинал водителем в колхозе, а затем 28 лет отработал учителем физкультуры на селе. В последние несколько лет Николай Иванов прививает любовь к спорту взрослым. Не удивительно, что играющий тренер — капитан сборной региона.

А вот коллеге Ивановых — Антону Матвееву, начальнику асфальтобетонного завода «Дороса» пришлось одному отдуваться за троих. Он смело нырял и в ванну бассейна, и за мячом — на волейбольной площадке и в ноги соперников на футбольном поле. Впрочем, он был не одинок. Свой «многоостаночник» нашелся и в команде Республики Коми — Сергей Макаров, начальник планово-экономического отдела усинского ЗАО «Транс-Строй».

Пинг-понг жив! Рядом с волейболистами бьются теннисисты. «Шарик — налево, шарик — направо...», — глаза не успевают следить за траекторией целлулоидного мяча, перелетающего через сетку со скоростью пушечного ядра.

Турнир у шахматистов организован по правилам «рапид» — каждому из игроков на партию отведено 25 минут. Порой дефицит времени заставляет спортсменов совершать невероятные ошибки, а потом хвататься то за голову, то за сердце. Адреналина в помещении шахматного клуба в этот день было выплеснуто, пожалуй, не меньше, чем на волейбольной площадке.

Борьба за «золото» развернулась между командами Пермского края и «Югом», шед-



В Лангепасе лучшие спортсмены ЗАО «Спецнефтетранс» состязались в пяти дисциплинах — волейболе, плавании, шахматах, мини-футболе, настольном теннисе.





шими ноздря в ноздю на протяжении всего турнира. Победитель был определен только в последнем туре, в котором сошлись лидеры. Победу вырвал уральский дуэт — восемь очков из восьми возможных.

Состязания по плаванию, проводившиеся впервые, оказались стремительнее шахматного блица. Через час после первого заплыва спартакиада уже знала имена победителей.

Первое место — у трио «Западная Сибирь-1». Лучшее время на дистанции 50 метров вольным стилем среди мужчин показал водитель «Когалымского УТТ» А.В. Радин — 27,97 секунды.

На втором месте команда Прикамья.

— Может быть, выступили бы и лучше, — не скрывает огорчения Анна Клещ, оператор ЭВМ из «Автодормашсервиса», — но мы потренировались только один раз в этом сезоне, — в день приезда. Старый бассейн в Чернушке закрыт, новый еще не запущен, а лето не располагало к плаванию в открытой воде.

На третьей ступени — вторая сборная сибирияков.

«Западная Сибирь-2» свое взяла в мини-футболе. К предложенному командой «тотальному» футболу, когда каждый игрок в поле работал то нападающим, то защитником, адаптироваться удалось далеко не всем. Три победы при одной ничьей.

В общекомандном зачете победила сборная Пермского края. Два первых места — шахматы и волейбол, два вторых — мини-футбол и плавание плюс «бронза» в настольном теннисе.

Второе место — у «Западной Сибири-2». К «золоту» в мини-футболе спортсмены команды, сформированной на базе «Дорстройсервиса», добавили два «серебра» (волейбол и теннис) и две «бронзы» (шахматы и плавание).

«ЗапСиб-1» — два «золота» (теннис и плавание) и волейбольная «бронза» — на третьей ступеньке пьедестала. На четвертом месте команда «Центр и Юг» («серебро» в шахматах).

I межрегиональная спартакиада среди работников дочерних обществ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

Общекомандный зачет

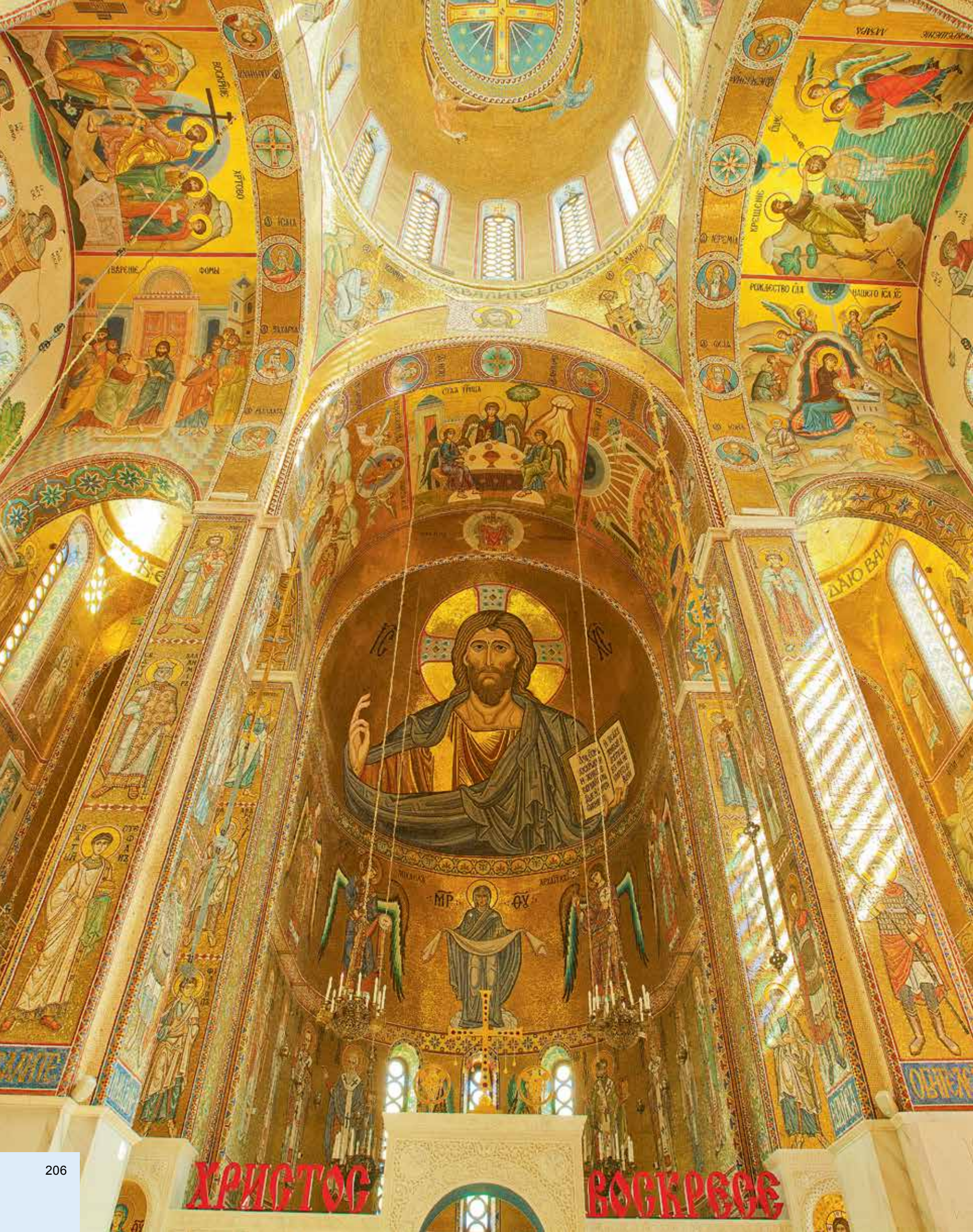
№	Команда	Вид спорта	Волейбол	Настольный теннис	Шахматы	Футбол	Плавание	Очки	Место
1	СЯТ Пермский край		1	3	1	2	2	9	I
2	СЯТ Западная Сибирь-2		2	2	3	1	3	11	II
3	СЯТ Западная Сибирь-1		3	1	4	4	1	13	III
4	СЯТ Центр и Юг		4	4	2	5	4	19	IV
5	СЯТ Республика Коми		5	5	5	3	5	23	V

Несмотря на последнее место и всего одну-единственную медаль — «бронзу» в мини-футболе, сборная Республики Коми поражала своим оптимизмом. Олимпийский принцип «Главное не победа, а участие!» в Лангепасе работал на все сто!

А волонтеры — это отдельная песня! Они сопровождали гостей всюду: в столовую, в гостиницу, в музей, на экскурсию по городу или на тренировку — они всегда и везде были со своими командами. Их оранжевые ветровки и желтые кепи мелькали повсюду. Волонтеры так сроднились со своими командами, что многие зрители могли бы позавидовать задору, с которым помощники из совета молодых специалистов УТТ болели за свои команды. И команды отвечали им взаимностью.

Для всех первая межрегиональная спартакиада стала праздником! Вторую будет принимать победитель — Пермский край.





Дорога к Храму

Кажется, кого в Москве удивишь храмом? В городе, где их сорок сороков! Разных. Простых, трогательных своей невзрачностью, огромных, как крепость, нарядных до вычурности, старинных, бережно хранимых, заброшенных, восстановленных, новых. Разных.

От станции метро Ясенево до храма Покрова Пресвятой Богородицы — всего несколько сотен шагов. Конечно, сразу видно, что храм красив. В пять куполов, очень строгий, словно монолитный. Позже я узнала, что он посвящен павшим воинам, «жизнь положившим за други своя» и тем «исполнившим закон любви». Вокруг храма расположено 9 крестов в честь значимых для России сражений, где победа была достигнута с Божьей помощью. Каким-то неподдающимся логическому анализу образом тема воинов, вставших плечом к плечу, прочитывается в стройной архитек-

туре храма. А синий цвет малых куполов, украшенных звездами, — это уже тема Богородицы. Ее символика.

В верхнем храме укладывали на полу мраморную мозаику. То, что работы еще не закончены, я поняла не сразу — так мощно с первой секунды все мое внимание было захвачено стенами и сводами храма. С них на вошедшего смотрят мозаичные лики святых и ангелов. Мгновенно узнаются знаменитые византийские мотивы, и несметное количество крохотных разноцветных кусочков смальты, природного мрамора, ракушечника с незатертыми швами, с блеском сусального золота вдруг создают такое яркое, невероятно ошеломляющее впечатление, что перехватывает дух. На тебя обрушивается поток красоты и тепла, только мозаика способна так живо работать со светом, попадающим во внутрь сквозь витражные окна. Каждая маленькая частичка отражает свет своим собственным образом и в

Храм Покрова
Пресвятой Богородицы
в Ясенево





своем собственном направлении. От этого в мозаичном изображении возникает ощущение подлинной трепетной жизни.

— Здесь нельзя ходить — ведутся работы! — кричит мне мастер сквозь оглушительный грохот какого-то агрегата, а на его лице, покрытом мраморной пылью, вдруг заиграли разноцветные лучи. Это он попал в поток света, идущего сквозь витражи под куполом храма.

Пол еще не готов, перебираюсь на хоры и здесь знакомлюсь с художником, одним из авторов этого великолепия, Павлом Боркуновым. Разговорились о византийской и русской традициях иконописи, о сложности работы с мозаикой. Оказывается, идеологом именно мозаичного решения внутреннего убранства храма является его настоятель, отец Мельхиседек.

— Технологическая сторона византийской мозаики очень сложна. Особенно если работать не с плоскостью, а с вогнутой поверхностью. Вот как изображение Христа, например. Мы его набирали почти год, — рассказывает художник, — его площадь — 75 квадратных метров. Сам лик состоит из восьми частей. Лицо — из двух. Набирали его внизу, в специально сколоченной для этого вогнутой нише, в которой был сделан фигурный каркас. Когда батюшка мозаику одобрил, мы стали ее по частям переносить на свод. Мы решили ориентироваться на ось глаз, чтобы они

были горизонтальны полу. Попасть в это соотношение трудно, мы перевешивали изображение шесть раз! Нам приходилось спускаться с этой высоты, убеждаться, что все не так как надо, снимать все восемь фрагментов, снова приклеивать. И так шесть раз, пока не получилось идеально. В шестой раз сняли, намазали раствором и уже «в сырую» повесили окончательно.

Мы стоим на хорах как раз напротив этого огромного вогнутого изображения Спасителя. Возможно, именно благодаря такому рельефу создается некая пространственная динамика, которая как бы втягивает тебя в свое поле. Магнетизм какой-то. Вот и Павла сюда тоже примагнитило.

— Я преподаю здесь недалеко, хожу мимо, смотрю: храм строится. Стал захаживать. Однажды пришел, вижу — здесь работает мой однокурсник Леша Мальцев. Они тогда как раз лик Христа набирали. Стал заходить конкретно к нему. Однажды звонок: Паш, не хочешь помочь с мозаикой? Хочу! С тех пор и работаю. Давно хотел храмовой работы, хотелось руками работать, надоело языком молоть.

Первое ошеломляющее впечатление постепенно уступает место поиску деталей, внимание начинает улавливать соотношение цветов, пропорций. Глаза вглядываются в рисунок орнамента, память подбрасывает аналогии. Да, несомненно, мастерам удалось передать не только образы, форму,

технику, пропорции, но и дух византийской мозаики. Спрашиваю, как работалось в большой команде, как находили стилиевые решения.

— Есть, конечно, в изображениях некоторая эклектика. Есть фигуры, которые сделаны более архаично, есть, которые менее. Политика батюшки была такова, что мы храм всем миром строим. Я, бывало, даже приглашал своих маленьких учеников в наборщики мозаики. Кто-то в пожилом возрасте прошел курс и пришел к нам. Случайных людей не было. Но профессионалами, как Алексей Мальцев или Анастасия Дениш, были, конечно, не все, — Павел порывисто повернулся и указал на стену справа:

— Обратите внимание: голубой фон только на хорах. Называется голубец. А вообще у нас в храме — фон золотой или натуральный, каменный, теплый. Это — ракушечник, он вносит архаичность. А вот этот орнамент... видите — ромбики, кружочки — это самые архаичные фрагменты, а вот цветы — это уже более изощренно, более поздние византийские мотивы. Ретроспектива в этом, понимаете? Началось с одного, с малого, с простого, потом развивалось. Есть мостик временной, культурный.

О храме и мозаике Павел может говорить бесконечно. За три года работы он вник здесь в каждый фрагмент. Знает историю каждого изображения. Все 2 500 квадратных метров живой мозаики — во временном срезе. Помнит, как делали и переделывали, как сбивали не получившиеся лики, как стремились к совершенству.

— Начинали с проб, ошибок. Архаика, живинка, а далее — отточенное мастерство. Смотрите: вот на стене — Малахий, он наивный, это — наивное искусство, и Захария — насколько он сложнее, он считается одним из наших лучших медальонов. Сравните!

Сквозь грохот, идущий откуда-то снизу, Павел рассказывает о мусульманской девушке Гуляим, которая здесь работает.

— В Византии были храмы, которые мусульмане помогали строить. Здесь было так, как в Византии. Гуляим очень способная. Ну и хорошо зарабатывает. Ее батюшка Мельхиселек даже с днем рождения поздравил! Сам позвонил и поздравил. Посудите, что это значит.

По нижнему храму меня водит Анна Фейгина, помощник настоятеля храма отца Мельхиседека. И здесь разговор идет совсем о других вещах, вещах далеких от искусства. Внутренний мир этого нижнего храма наполнен драматизмом. Здесь собраны точные копии важнейших христианских святынь: Вифлеемский престол, Темница Господа, Голгофа, Камень Помазания, Гроб Господень, Гробница Богородицы, а также Водонос из Каны Галилейской и Колонна Благодатного Огня.

Как это возможно, спросите вы. Оказывается, возможно. Но важно даже не то, что каким-то чудом удалось воссоздать копии знаковых христианских объектов и уме-



стить их в едином и относительно небольшом пространстве. Важнее другое — удалось наполнить их смыслом. Согласитесь, это гораздо сложнее и труднее. Человек здесь не просто ходит, он совершает путешествие в пространстве и во времени от Рождества до Воскресения. Через Голгофу. Человек совершает паломничество. Проходя всего несколько шагов, он на самом деле совершает путь длиною в земной путь Спасителя. Все это отнюдь не умозрительно. У каждой святыни здесь можно пережить очень живые, в том числе физические ощущения, испытать новые, яркие чувства, получить возможность переосмыслить что-то, что-то важное понять и принять в свою жизнь.

Мы входим в тесное и темное помещение. Его освещает свет нескольких свечей, и здесь действительно страшно, даже если не знаешь трагического предназначения прообраза этого места.

— Это — предел, темница. Помещение, где находились заключенные, когда для них сбивали крест, готовили составы, гвозди. Темница вырубалась в скале, — Анна указывает мне на два сквозных отверстия, выдолбленных в подобию каменной лавки. — Сюда помещались ноги, а внизу сковывались железными кандалами, руки тоже сковывались. Страшное место. У кнута, которым истязали Иисуса, были железные



зубы, все его тело было иссечено ударами. Он сидел в полусогнутом состоянии, его раны склеивались сукровицей. Дикие страдания. Ноги затекали, дыхание пресекалось. Он несколько часов здесь находился. Под каменной плитой — земля из Святой Земли.

— Люди, которые создавали этот храм, были почти одной семьей. Они соединены чем-то невидимым. И какие бы между нами ни возникали творческие споры (у каждого человека есть свое видение, какие-то свои решения), мы делали единое дело, мы оставались единой семьей. Даже когда это закончится, семья останется. Люди ассоциируют себя не с «я», а с «мы». Поэтому самая большая часть этого храма — невидимая часть, внутренняя часть создания. Храм практически стал восхождением людей к этому великому Евангельскому единению.

— Понимаете, духовное возрождение человека совершается через построение этих стен, совершается именно построение душ человеческих, — мы вышли из храма, и Анна еще долго рассказывала о том, каким долгим был путь до закладки фундамента — целых восемь лет, как за три недели из морских контейнеров был построен временный храм. Как игумену Мельхиседеку 3 декабря 2008 года вручили антиминос для этого храма. Это был последний антиминос, подписанный Патриархом Алексием. А в апреле 2009 в возведенном в невероятные сроки храме (еще без убранства и даже без алтарных ворот) была проведена первая служба — пасхальная Литургия.

Храм Покрова Пресвятой Богородицы в Ясенево — первый в России храм с таким объемом византийской мозаики. Он входит в пятерку мировых аналогов. Анна рассказывает, как нужны были рабочие руки и люди приходили. И еще:

— Здесь у каждого есть что-то свое. Вот, например, звездное небо. Так мы на нем каждый выложили свою звездочку. Отец Алексей Ишков выложил звездочку отдельного цвета. У каждого здесь есть своя звездочка, у каждого есть своя веточка, линия. Каждый знает, где он, его кусочек. У нас была женщина, которая звездное небо выкладывала и каждую звездочку посвящала одному из своих родственников. Было и так. Понимаете, сложно говорить, что это — искусство. Для нас это была жизнь.

Строительство велось на пожертвования. Тысячи людей помогали появиться на свет этому величественному храму.

По огромному количеству адресов были разосланы простые бумажные письма за подписью настоятеля отца Мельхиседека с одной просьбой: помогите построить храм! Откликнулись далеко не все. Из тех, кто откликнулся сразу, без разговоров и уговоров — Михаил Михайлович Смоляев, председатель Совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс». С этого первого письма вот уже несколько лет храм чувствует его помощь и реальную поддержку.

За многолетнее участие в судьбе храма Покрова Пресвятой Богородицы в 2015 году 25 января Михаил Михайлович Смоляев был награжден званием почетного попечителя Покровского храма.

Оглавление

Приветствия	4
Дорогу осилит идущий	10
Один день из жизни компании	14
Люди на краю Европы	20
Награда за Усинск	32
Нормальные люди	34
Северный ГОСТ	42
Нефть всему голова	52
Мой друг уехал в Лангепас	64
Слесарю слесарево!	72
Новая Мангазея	80
Гвозди б делать из этих людей!	88
За туманом и за запахом тайги	98
Простая работа	106
Соединяя пространства	116
Пришел, увидел, починил	128
Встроенные в вертикаль	136
Покачи на ладони	144
Дороги — мужская работа	154
Особая территория ремонта	162
Дороже алмазов	170
Нефть как пульс	178
Север и его законы	186
«Светлый» — в путь!	194
Жаркие! СеНТябрьские! Твои!	200
Дорога к Храму	206

МУЖСКОЙ ХАРАКТЕР

10-летию ЗАО «Спецнефтетранс» посвящается



ЗАО «Транспортная компания «Спецнефтетранс»

Адрес: 115533, Российская Федерация,
г. Москва, ул. Нагатинская, д. 27 корп.4.
Тел.: (499) 616-22-33, 618-50-30.
E-mail: office@sntrans.ru

Подготовка текстов, дизайн, верстка, допечатная подготовка ООО «РИА «Премьер», 618547, Пермский край,
г. Соликамск, ул. Фрунзе, д. 10-а. Тел. (34253) 4-84-54? e-mail: premier_sol@mail.ru
Подписано в печать 16.10.2015 г. Формат... Гарнитура. Печать офсетная. Бумага матовая мелованная 170 г/м².
Усл печ. листов... Тираж 2000 экз. Заказ №
Отпечатано ООО «Буки Веди», 115093, г. Москва, Партийный переулок, д.1, корп 58.
Тел.: , e-mail: