

**Подведены
итоги-2022**

стр. 2

**История
нефти**

стр. 3

**Десятая пройдет
в Санкт-Петербурге**

стр. 6-7

ИСТОРИЯ НЕФТИ

Из отряда первых

Каждая встреча Анатолия Баркова с Когалымом наполнена воспоминаниями. Годы идут, а северная молодость не отпускает.

Заслуженный работник нефтяной и газовой промышленности России **Анатолий Александрович Барков** — нефтяник почти с шестидесятилетним стажем, недавно отметил 75-летний юбилей. В Октябрьском, где он вырос, все было пропитано нефтью — и недра, и воздух, и мысли, и дела. Первую улицу в городе назвали Девонской, а план квартальной застройки напоминает силуэт нефтяного фонтана. Неудивительно, что после восьмого класса Анатолий пошел на оператора нефтедобычи и еще до армии успел поработать на нефтепромыслах «Башнефти». На инженерных и руководящих должностях рос уже в Западной Сибири.

С начала восьмидесятых он — в команде **В.Ю. Алекперова**. Барков из тех, кого называют «перво-лукойловцы». В Западной Сибири эти люди вместе прошли огонь, воду и нефтепроводные трубы.

— Надо отдать должное Вагиту Юсуфовичу, который в 1983 г. возглавил НГДУ «Повхнефть», — говорит А.А. Барков, — он создал Команду. И она работала вместе с ним, и выработались определенные взаимоотношения. Люди все разного характера, но он умел слушать и прислушиваться.

В 1993-м Анатолий Барков был назначен вице-президентом только что созданного «ЛУКОЙЛа» и отработал на этом посту более 20 лет. Среди широкого круга его обязанностей был весь транспорт нефтяной компании, — морской, речной, железнодорожный, авиа, автомобильный. Он руководил строительством Варандейского терминала и месторождения Южное Хлыбчю, благодаря которым нефть из Заполярья пошла по Северному морскому пути, строительством морских нефтеперевалочных комплексов на Балтике и на Каспии.

Сегодня А.А. Барков — председатель Совета директоров компании «Спецнефтьтранс», объединившей в 2005 г. автотранспортные и дорожно-строительные активы нефтяной компании.

Дело принципа

Для ООО «Дорстройсервис», у которого на содержании 6 тыс. км дорог в Югре, асфальт — дело принципа. В Москве на рассмотрении находится инвестпроект по новому АБЗ, и рабочая поездка А.А. Баркова в Когалым начинается с площадки действующего завода.

— В работе две установки «Тельтомат-100», — докладывает начальник асфальтобетонного производства **В.Н. Горохов**.

В этом смысле немецкие установки с ним на работу в АБЗ устроились примерно в одно время — четверть века назад.

Продолжение на стр. 3

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

Стройке — комплексный подход!

Состоялась рабочая поездка председателя Совета директоров АО «Спецнефтьтранс» А.А. Баркова в Норильск, где строительные работы ведет «ДТК Ямал», крупнейшее дорожное общество компании.

Март на Таймыре — время штормов, но нам повезло, — утром 28-го аэропорт принимал. До этого несколько дней была нелетка — бушевал арктический циклон, когда не только самолеты, — движение на шоссе Алыкель-Норильск встало. Здесь весной пока не пахнет — на термометре -31, а в столице вчера было совсем наоборот, +13.

— С «Норильским никелем» мы начали работать так, — вспоминает по дороге из аэропорта А.А. Барков, председатель Совета директоров АО «Спецнефтьтранс». — Еще в нулевые, когда в «ЛУКОЙЛе» мне было поручено заниматься строительством ГОКа на месторождении алмазов в Архангельской области, доводилось взаимодействовать с **С.Н. Дяченко**, который возглавлял российское подразделение «Де Бирс». Тогда даже шли переговоры о создании совместного предприятия...



➤ Председатель Совета директоров АО «Спецнефтьтранс» А.А. Барков (справа) знакомится с ходом строительных работ на руслоотводе ручья Чужой на площадке Черногорского ГОК в Норильском промышленном районе.

И вот мы снова встретились с ним несколько лет назад, когда он уже занимал должность первого вице-президента в «Норникеле». Вспомнили Архангельск... Это наше давнее знакомство легло в основу доверия.

Когда в октябре 2020 г. мы выехали в Норильск на первый объект — строительство дорог на Мокулаевском месторождении известняка, риск, конечно, был, — продолжает Анатолий Александрович, — это для нас новое на-

правление в горном деле, новый, сложный регион.

Как показывает почти трехлетний опыт, риск оказался оправданным.

Продолжение на стр. 8

ЮБИЛЕЙ



Июль — макушка лета, — напомнила газета...». А ещё 1 июля — 65 лет со дня образования ООО «Чернушинское УТТ», одного из крупнейших дочерних обществ компании «Спецнефтьтранс».

Продолжение на стр. 4-5

Под созвездием Чернушки



➤ Спецтехника ООО «Чернушинское УТТ» обеспечивает технологию нефтедобычи на месторождениях ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» на территории всего Пермского края, в том числе в Красновишерском районе.

Продолжение на стр. 3

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Об итогах работы компании в 2022 г. рассказал Р.Ф. Габдуллин, генеральный директор АО «Спецнефтетранс»:

— Несмотря на все сложности, в минувшем году нам удалось достичь хороших результатов. Большую роль в этом играет Соглашение о сотрудничестве между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс», которое со стороны нашего стратегического заказчика исполняется безукоризненно. Более того, расширилась сфера сотрудничества, включающая сегодня транспортное, строительное и авторемонтное направления.

По автотранспортному направлению план минувшего года был выполнен на 111%. Это произошло как за счет дополнительных объемов по основным заказчикам — «ЛУКОЙЛ-Пермь», «ЛУКОЙЛ-Коми», «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», «ЛУКОЙЛ-Транс», «ЛУКОЙЛ-Энергосети», так и благодаря заключению договоров с новыми, — «Когалымский завод химреагентов», УПТОиКО («ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь»).

— Роберт Фанузевич, какие общества следует отметить?

— Крупнейшее автотранспортное общество компании «Усинское ТТУ» сегодня является генеральным подрядчиком по транспорту для «ЛУКОЙЛ-Коми». Предприятие успешно выполняет поставленные задачи в самых неблагоприятных условиях — северные широты, бездорожье, значительная разнесенность объектов работ по территории обслуживания. Подтверждением доверия нефтяников и качества услуг УТТУ стал выход общества в IV квартале на обслуживание трех цехов нефтедобычи на «Головных сооружениях». С этой целью было приобретено около 140 единиц ТС.

Также в интересах «ЛУКОЙЛ-Коми» в минувшем году усинские коллеги приступили к управлению сторонним легковым автотранспортом в количестве более 250 единиц.

«Чернушинское УТТ» осуществляет комплексное автотранспортное обеспечение объектов нефтедобычи «ЛУКОЙЛ-Пермь» на территории всего Пермского края. В 2022 г., в рамках первого этапа проекта предприятие приступило к обслуживанию всех цехов пассажирским и оперативным транспортом. С этой целью было закуплено около 170 автомобилей и автобусов.

На втором этапе, стартовавшем в январе этого года, УТТ вышло на объекты нефтедобычи спецтехникой. Для этого было приобретено 140 АТС на сумму около 1,4 млрд рублей. Еще около 70 единиц промышленного транспорта закуплено для обеспечения технологии «КЗХ».

В западносибирском регионе «Покачевское УТТ» в ноябре приступило к работам на Средне-Назымском месторождении, разработку которого ведет ТПП «Белоярскнефтегаз». С этой целью было приобретено около 80 единиц техники. Портфель заказов «Когалымского УТТ» пополнили объемы по обслуживанию Восточно-Перевального месторождения ТПП «Когалымнефтегаз» и УПТОиКО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

Уверенно смотрим в будущее



➤ Для обеспечения технологии нефтедобычи на «Головных «сооружениях» ООО «Усинское ТТУ» было приобретено около 140 единиц новой техники.

Следует отметить, что названные проекты предусматривают строительство новых и развитие действующих производственных баз дочерних обществ.

— Каковы результаты работы по дорожно-строительному направлению?

— В этой сфере динамика положительная. Рост объемов в физическом выражении по капстрою к уровню предыдущего года составил 117%, по содержанию дорог и автозимников — 108%, по текущему и капитальному ремонту — 133%. Соответственно, выросла и доходная часть.

По итогам 2022 г. необходимо отметить чернушинский «Дорос», который преодолел кризисные явления последних лет и нарастил обороты. Совместно с заказчиком — «ЛУКОЙЛ-Пермь» — были разработаны и внедрены новые подходы по содержанию 2,5 тыс. км промысловых дорог по югу Пермского края, расстановке техники, комплектованию звеньев и обеспечению материалами. Все это, вместе с приобретением 70 единиц дорожно-строительной техники, позволило отработать минувшей зимой без сбоев.

Подписанные в минувшем и в этом году договоры по капитальному строительству предусматривают значительное расширение фронта работ по отсыпке площадок и строительству дорог, инженерному обеспечению и обустройству скважин и кустов. Уже в следующем году чернушинским дорожникам предстоит обеспечить содержание автодорог в новом для себя регионе — по северной группе месторождений «ЛУКОЙЛ-Пермь».

Цель «Дороса» — стать ключевым подрядчиком нефтяников в Прикамье.

К сожалению, не так, как планировалось, в 2022 г. шло развитие строительного направления в Коми и Ненецком АО. Есть объемы, под них в Усинское управление «ДТК Ямал» было закуплено 140 единиц техники, приняты люди, повышены зарплаты, а построить слаженную работу не удалось. В этом году необходимы решительные шаги, чтобы обеспечить выполнение задач, которые ставят нефтяники.

На объектах «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» наши дорожники отработали стабильно, с небольшим перевыполнением

производственной программы. Перспективными направлениями для «Дорстройсервиса» и «Нефтордстройка» в текущем году должны стать дополнительные объемы по строительству и благоустройству объектов в гг. Когалым и Урай по договорам с «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

— Как «ДТК Ямал» отработала в Норильском промышленном районе?

— В минувшем году экономический эффект по Норильскому региону, где мы развиваем сотрудничество с компаниями «Норникель» и «Русская платина», получен неплохой. Изначально были запланированы более высокие показатели, но их достижению помешали секторальные санкции, с которыми столкнулись наши заказчики. В результате они были вынуждены корректировать свои проекты по развитию горной инфраструктуры.

«ДТК Ямал» построила в Норильске мощную производственную базу. Запущен в эксплуатацию цех металлоконструкций, отработан маршрут доставки материалов, оборудования, техники по автозимнику, соединившему Норильск с Ямалом. В июне вступил в строй АБЗ — второй в Норильске, в составе которого работают асфальто-смесительная установка, дробильно-сортировочный комплекс, строительная лаборатория. Оформлена лицензия на карьер каменных строительных материалов с запасами более 90 млн м³.

Все это открывает большие возможности. Тем более, как Вы знаете, в последнее время серьезный интерес к Таймыру проявляют нефтяники.

— Как внешние обстоятельства, о которых Вы только что упомянули, повлияли на ход строительства нового завода «Капри» в Ленинградской области?

— В минувшем году предприятие столкнулось со сложностями при поставке из-за рубежа контрактного оборудования для нового производства, что отразилось на графике работ. Одновременно с отработкой технологии завод перевел производство на новую площадку и развернул выпуск полуприцепов. Ведутся работы по совершенствованию линейки производимой продукции и замещению импортных комплектующих, обучение пер-

сонала. Официальное открытие завода, который станет одним из самых высокотехнологичных в отечественной отрасли, запланировано в сентябре.

— 2022 г. был отмечен значительным ростом в плане объемов работ и инвестиций. Какие цели и задачи стоят в текущем году?

— Минувший год стал для нас фазой развития, обновления парка, наращивания объемов. Была реализована крупнейшая за всю историю компании инвестиционная программа, — приобретено 836 единиц техники на сумму около 8 млрд рублей. В основном, это промысловая спецтехника и технологический транспорт, дорожно-строительные машины и механизмы.

Задача сегодняшнего дня — грамотно перевести начатые в том году проекты из инвестиционной фазы в операционную, обеспечить профессиональную и экономически эффективную эксплуатацию техники в интересах заказчиков.

Одним из проектов, который помогает нам выстраивать операционную деятельность, является проект по автоматизации путевых листов. Он уже доказал свою эффективность в «Чернушинском УТТ», «Когалымском УТТ», в Покачах и Норильске. Сейчас на стадии внедрения находится «Урайское УТТ», начата работа по Усинску. Этот проект нужно продвигать активнее. Уже нарабатанный опыт это делать позволяет.

— Мы говорим о росте производства, обновлении парка и, очевидно, что главный источник успехов компании, — это люди...

— Компания строит отношения с работниками на основе принципов социального партнерства и взаимного уважения. Задачи

по поддержанию сотрудников и социальной стабильности в трудовых коллективах являются для нас фундаментальными. Поэтому в бюджете компании фонд оплаты труда всегда является самой значительной статьей расходов.

В пандемию, в период вынужденных простоев, вызванных локдауном, зарплата выплачивалась в полном объеме. В период высоких инфляционных процессов мы стараемся их демпфировать благодаря имеющемуся стратегическому потенциалу. В минувшем году мы смогли увеличить зарплату в объеме индекса потребительских цен. Кроме этого, с участием заказчика через обоснованное и согласованное увеличение тарифов, было проведено дополнительное повышение зарплаты в «Усинском ТТУ» и «Нижневожском УТТ». В феврале этого года было принято решение об индексации зарплаты по всем обществам группы «Спецнефтетранс» на 12%.

Сегодня в правительстве на рассмотрении находится проект постановления о выплатах северных надбавок, так называемых «полярков» с первого дня работы в регионах Крайнего Севера для определенных категорий работников — бюджетников и молодых специалистов до 35 лет. А мы это уже делаем почти два года — для всех работников и без привязки к стажу. Также вахтовикам выплачивается компенсация стоимости проезда к месту работы и обратно. Ежегодно на эти цели компания направляет сотни миллионов рублей.

Совместно с профсоюзной организацией реализуется ряд важных социальных инициатив, направленных на создание безопасных и комфортных условий труда, улучшение социально-бытовых условий на производстве, охрану здоровья, поддержку здорового образа жизни. В минувшем году, после перерыва, вызванного пандемией, было возобновлено проведение спартакиад, которые с большим успехом прошли в Чернушке и Когалыме. На оплату путевок на санаторно-курортное лечение и медицинское страхование было направлено около 200 млн рублей. Дополнительные расходы на развитие и сохранение кадрового состава составляют около 450 млн рублей в год. И я рад, что наши экономические возможности позволяют нам это делать во благо людей.

Мощный человеческий потенциал, техническое оснащение и понятные и прозрачные взаимоотношения с заказчиками, — все это дает нам основания уверенно смотреть в будущее.

— Спасибо за интервью.

Олег ОПУТИН

ОСНОВНЫЕ ПРОИЗВОДСТВЕННЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ РАБОТЫ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС» В 2022 Г.

Показатели	
Производственная программа по АТС (тыс. маш-ч)	17 827
Грузооборот НСЖ (тыс. ткм)	58 600
Капстроительство дорог и площадок (тыс. м ³)	5 470
Капремонт дорог и площадок (тыс. м ²)	1 236
Содержание автодорог (км)	11 225
Строительство и содержание зимних автодорог (км)	1 236
Инвестпрограмма, без НДС (млн руб.)	7 175
Приобретено АТС (ед.)	836
Среднесписочная численность персонала (чел.)	9 004
Среднесписочное количество АТС (ед.)	6 182

ИСТОРИЯ НЕФТИ

Из отряда первых

Начало на стр. 1

После обхода производства и осмотра будущей площадки на столике в штабном микроавтобусе развернута схема монтажа нового завода.

— Основное оборудование будет на сваях, остальное — на плитах, — поясняет начальник АБЗ. — Мощность нового завода — 130 т/ч.

— А сколько выдаете сегодня? — интересуется Барков.

— Каждая установка может выдать по 60 т, поэтому покупка нового завода — это не только для «Дорстройсервиса», это для всего Когалыма событие большое. У нас же все ГОСТы новые!

Вообще особенность таких городов, как Когалым, — живое участие нефтяников в их развитии и тогда, и сегодня.

— «Дорстройсервис» в городе называют «властелином колец», — говорит С.Д. Снурницын, директор ООО «Дорстройсервис», — все пять колец-развязок в Когалыме построили мы.

Сегодня наиболее значимый проект — благоустройство Образовательного центра — филиала Пермского национального исследовательского политехнического университета, который в Когалыме строит «ЛУКОЙЛ». Общая площадь асфальтирования, тротуарной плитки и озеленения составляет около 100 тыс. м².

— Утверждена инвестпрограмма по приобретению перемещаемого, быстромонтируемого завода «Лудэ-Каз RD 130X» блочного типа, — на днях сообщил начальник УСЭА компании «Спецнефтетранс» А.В. Евдокимов. — На сегодня большая часть оборудования нового АБЗ в Когалым уже поставлена. Осталось принять еще две машины. Запустить завод планируется до конца сентября.

■ Встреча в «Повхнефтегазе»

После асфальтобетона — встреча с генеральным директором ТПП «Повхнефтегаз» С.А. Шишкиным. Для Баркова это не визит вежливости. Это его встреча с историей: «Повхнефтегаз» ведет добычу на тех же месторождениях, в освоении которых он принимал участие. В первую очередь, конечно же, это Повховское, которое положило начало когалымской нефти.

Встреча, как видно по фотографии, приятная и доставляет радость обоим: это видно и по улыбкам, и по общению — дружескому и уважительному. После крепких мужских рукопожатий и объятий, короткого разговора о том, как дома дела, давно ли был в Октябрьском, разговор сам собой переходит в профессиональную плоскость. Им, двум нефтяникам, все понятно с пары слов:

— Сколько сегодня добыча?

— 18800...

— Воды много?

— Ну, неизбежно... Сейчас 10 станков бурят.

Это уже о горизонтальных скважинах и боковых стволах, которые позволяют повысить нефтеотдачу и поддерживать добычу. Месторождения немолодые: то же Повховское в эксплуатации 45 лет. Фонтаны уже не бьют давно.



➤ Встреча поколений в ТПП «Повхнефтегаз»: А.А. Барков и С.А. Шишкин.

И второе дыхание малорентабельным скважинам дает гидроразрыв пласта.

— Первый ГРП мы провели еще в 1989 году, — вспоминает Анатолий Александрович, который тогда работал зам.начальника НГДУ «Повхнефть». — В эти же годы на месторождении был установлен рекорд по добыче — 11,4 млн тонн.

Как заму Баркову тогда приходилось решать не только вопросы обеспечения производства. «Повхнефть» было титульным заказчиком жилья и объектов соцкультбыта в Когалыме, которые возводили строители со всего Советского Союза. Оттуда и пошли улицы: Ленинградская, Бакинская, Прибалтийская, Рижская. Дружбы народов, Волжский переулок... Отмечена и заслуга «Повхнефти» перед городом, — шоссе, которое идет на месторождение, названо Повховским.

— Завтра будете на Повхе, заезжайте и к нам на объекты, — говорит С.А. Шишкин.

— Интересно, жив «пентагон» мой, — здание РММ, которое я строил, когда работал в ПРЦЭО? Мы там первую нашу будку в кузов поставили, — Анатолий Александрович приоткрывает странички когалымской нефти, — как в мороз везти людей, в кабину же все не влезут? А кислород, пропан? И я тогда из панелей «слепил» сруб: один баллон туда, другой сюда, шланги внутрь, чтобы не лопнули на морозе, туда же верстак поставил, сварочный... Все работает, тепло, и народу есть где переодеться. Потом уже мы стали капитально это делать: на базе «Урала» ставили будки. И слесарям хорошо, и сварщику, и шланги на месте. И запасной баллон есть.

На базе этого потом появилась «АРОК», его на заводе у нас

в Октябрьском выпускали в девятностые. Полбудочки, там мастерская, к нему уже кран-руку маленькую пристроили килограммов на 300, но зато не надо уже впятером корячиться. Опустил-поднял.

Вроде бы недавно все это было... Шишкин улыбается. Крепкое рукопожатие на прощание.

■ Без всякой «шляпы»

«Когалымское УТТ» — правопреемник того самого управления технологического транспорта НГДУ «Повхнефть», которое в 1983 г. возглавил А.А. Барков. В те годы парк предприятия насчитывал до двух тысяч единиц техники, три десятка автоколонн и баз, разбросанных по месторождениям.

— Передача нефтяниками техники в «Спецнефтетранс» в 2009 г. заставила заказчиков на местах посмотреть, как используется транспорт, сколько его нужно, — вспоминает А.А. Барков, — другой подход стал. Раньше в порядке вещей было, когда тот же «АРОК», как говорили раньше, стоял «под шляпой», — выполнял роль развездной машины, — на ней и в столовую, и в прачечную, и документы в город...

Я с этим еще будучи начальником УТТ боролся: выкрасил бамперы спецтехники в белый цвет, чтобы издали было видно и понятно, какая «шляпа» использует машину не по назначению.

А когда автопарк передали в «Спецнефтетранс», начальник цеха тоже стал задумываться, поскольку эти расходы уже оцифровывались в рублях и ложились на него.

В том числе и благодаря тому, что заказчики начали считать, мы в течение первого года-двух тысяч единиц по Западной Сибири

сократили, и качество услуг при этом не упало.

Анатолий Александрович говорит «мы», поэтому не сразу понятно, кого он имеет в виду — нефтяников или транспортников? Оказывается, и тех, и других: «Это не только дало серьезную экономию нефтяной компании, но и транспортники начали формировать свою структуру по-новому, искать пути повышения эффективности».

Сегодня в УТТ и машин поменьше, и баз поменьше, — содержать такую инфраструктуру на севере то же самое, что топить печь ассигнациями. Но все равно предприятие остается одним из крупнейших в Западной Сибири — 920 единиц техники. На такой табун топлива не напасешься. Поэтому одним из важнейших с точки зрения экономики стал проект по автоматизированному закрытию путевых листов.

В диспетчерской алгоритм уже отработан, как часы. Путевки выданы, их закрытие произойдет уже без участия водителей. Специальное оборудование, установленное на автомобилях, позволяет специалистам отдела АСУ контролировать движение на линии каждого автомобиля. Благодаря системе спутникового мониторинга расход топлива на предприятии за первый же год был снижен на 15%. А всего за пять лет сэкономлены десятки миллионов рублей.

Обойти стороной музей автотретье в сквере на базе «Когалымского УТТ» для настоящего транспортника — почти преступление. Это десятка полтора машин, в разные годы пахавших на большую нефть Югры.

— Это не моя «газушка» случайно? — улыбается Барков, останавливаясь возле гусеничного ботохода «ГАЗ-71».

— Нет, та на северах еще бегаёт, — говорит А.Е. Безлепкин, зам. директора «Когалымского УТТ» по эксплуатации. — Машина вечная.

— А это что за черт?! А, «Кенворд» — Калгари...

Полноприводный штатовский тягач «Kenworth C500» с подковой на кенгурятнике огромного капота — безусловная изюминка музея. Сколько таких гигантов на трехосном шасси с усиленной рамой и грузоподъемностью до 70 тонн в начале 1980-х доехало до Когалыма? И тогда-то их можно было по пальцам пересчитать... Тем интереснее этот ровесник эпохи разрядки международной напряженности, который по возрасту старше многих водителей в УТТ.

■ На Повхе

До Повха восемьдесят километров, и по дороге А. Баркову есть что обсудить с руководителями «Дорстройсервиса» и «Когалымского УТТ». Есть, что вспомнить. Строительство той же дороги, по которой сейчас лихо бежит микроавтобус.

— В середине восьмидесятых наше УТТ эту дорогу строило, — говорит Анатолий Александрович, — летом заготавливали грунт, а зимой, когда все замерзло, отсыпали.

Пока трассы не было, ездить на Повх самое милое дело было зимой. На «Урале» за 50 минут от Когалыма долетали, картошка не успевала замерзнуть. А вот летом добирались уже часа по три-четыре...

На базе «Когалымского УТТ» на Повхе А. Баркову все знакомо.

Это его ареал обитания в семидесятые-восьмидесятые, когда он работал в ПРЦЭО, потом руководил УТТ, был замом в НГДУ...

Теплые боксы пусты. На промыслах девять утра — самый разгар рабочего дня, техника давно на кустах. По пункту временного размещения вахтовиков проходим тихо, разговор вполголоса — люди с ночной отдыхают. Здание недавно капитально отремонтировали, и Барков это отмечает. Кухня и комната приема пищи, прачечная с новыми стиральными машинами, душевые — нормальные бытовые условия для вахтовиков.

После встречи в ЦИТС Повховского месторождения до выезда на куст остается еще немного времени, и мы предпринимаем попытку найти тот самый «пентагон». Просмотрели одно здание, другое, может, это? Цех с большими буквами по фасаду — ремонтно-механические мастерские.

— Нет, это слишком хорошо, красиво, — говорит Барков, критическим взглядом осматривая помещение внутри. — Колонны нашего арочника мы сами варили из трубы, на основание плиты с дороги вытащили. А когда поставили, Б.Г. Кошелев, тогдашний начальник НГДУ «Повхнефть», наш «пентагон» по секциям раздал: это — «Энергонефти», это — ЦИПРУ. У меня под ПРЦЭО осталось всего три пролета со станками. В 1980 году это было.

— А-а-а, так это было еще до нашей эры.

Выяснилось, что эти РММ были построены только в 1993 году.

— Но все равно, красиво. Здесь что делаете?

— Цех промышленного оборудования — погружные насосы. Вот эти — только что из сервиса, а здесь те, которые в ожидании капремонта или на ремонте.

На 157 кусте идет тепловая обработка скважины. Как и полвека назад, нефть Повха вязкая, парафинистая. Пар и горячая сеноманская высокоминерализованная вода, поднятая с семисотметровой глубины, должны сделать свое доброе дело.

— Раньше на такую операцию мы загоняли три бочки по 10 кубов, — рассказывает А. Безлепкин, — экономически было вообще неэффективно, работали в ноль. Сейчас выходим с одной машиной на 30 кубов. И у нас сразу маржа пошла, и у заказчика результат выше. И по нефтеотдаче, и по технике экономия.

■ Старый знакомый

И еще одна встреча со старым знакомым по возвращению в Когалым. Легендарный «ЗиЛ-157». Он установлен на постаменте в сотне метров от базы, где размещалось УТТ, которым когда-то руководил А. Барков.

— Здесь же кругом песок и болота, поэтому на всех месторождениях это была незаменимая машина, — поясняет Анатолий Александрович. — У него есть имя — Захар. Захарушка. Работник, трудяга. Он хоть 10 км в час по болоту, но лез.

Этот памятный знак был установлен несколько лет назад по решению президента «ЛУКОЙЛа» В.Ю. Алекперова в память о самоотверженном и ратном труде первых транспортников Когалыма, поднимавших повховскую нефть. Среди этих первопроходцев был нефтяник и транспортник Анатолий Александрович Барков.

Олег ОПУТИН

ЮБИЛЕИ



➤ В.А. Ефремов, отработав в УТТ более 40 лет, пройдя путь от водителя до главного инженера.



➤ Начало рабочего дня. Работники Ильинского участка заступают на смену.



➤ Директор ООО «Чернушинское УТТ» А.Л. Симанов (слева) проводит встречу с водителями Красновишерского участка.



➤ Спецтехника УТТ идет на промывку скважин на Константиновском промысле ЦДНГ-6 ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь».

Под созвездием Чернушки

Начало на стр. 1

От центральной базы предприятия до Быковского месторождения, что спряталось за Ижевском, — 300 км, до Красновишерска, где техника УТТ также работает на месторождениях «ЛУКОЙЛ-Пермь», — еще 600.

— Одним днем разве такую географию охватить, — Геннадий Зверев, с которым мы едем из Перми в Ильинский, говорит так, что сразу все понятно, — не охватить, не объехать. До этого мы побывали уже в Красновишерске, Соликамске, Осе, Полазне, Романово... У предприятия почти два десятка производственных участков и баз. За 48 лет работы в УТТ Геннадий Семенович исколесил все Прикамье вдоль и поперек. Шоферскому делу он учился в тех, кто строил предприятие с нуля, — В.А. Ефремова, А.В. Смирнова, Г.П. Надуялова, В.Ф. Ковина...

Зверев помнит 1976 году, по итогам которого Чернушинское НГДУ добыло около 9,5 млн т нефти. Свой вклад в этот рекорд внес и он. А в целом объединение «Пермнефть» на начало в тот год без малого 23,5 млн тонн.

Многое было прожито и пережито за эти годы. Зверев помнит и взлеты, и падения УТТ, после которых медленно, натужно, порой на первой-второй совсем некомпетентности, но предприятие все равно опять перло в гору. Он — не сторонний созерцатель, а непосредственный участник многих событий и один из лучших водителей УТТ, награжден знаком Минтранса «За безаварийную работу» первой степени.

Для Геннадия Зверева, как и многих его коллег по УТТ, и еще тысяч земляков, слова «Чернушка» и «нефть» — одинаковые по смыслу, запаху и цвету. Даже День города здесь отмечают вместе с профессиональным праздником — Днем нефтяника.

«Наперекор судьбе и бездорожью»

Именно так называется книга, вышедшая еще к 45-летию УТТ.

Оттуда и некоторые факты из истории предприятия.

В середине XX века в окрестностях поселка, главной достопримечательностью которого являлась, пожалуй, лишь железная дорога, было открыто несколько нефтяных месторождений. В составе созданного 1 июля 1958 г. Чернушинского нефтепромышленного управления была и Транспортная контора, которая началась с шести гужевых повозок, 57 автомобилей и тракторов, штата в 132 человека. Начальником был назначен **Василий Сергеевич Чирков**, фронтовик, кавалер ордена Слава.

С первых дней все силы Транспортной конторы были брошены на запуск Танышского и обустройство Павловского промыслов, строительство 34-километрового нефтепровода и нефтяной линии в Чернушке. Оборудование, трубы, топливо, цемент транспортники везли днем и ночью...

5 ноября первый эшелон с танышской нефтью — шесть цистерн — был торжественно отправлен на НПЗ.

«Это было время адекого труда, — вспоминал В.А. Ефремов, прошедший за четыре десятка лет работы путь от водителя до главного инженера. — В 1958 г. осень была дождливая, в автопарке грязь — по колено. А на 7 ноября ударили холода, и техника вмерзла намертво. Мы все праздники жгли костры и работали ломками до седьмого пота, чтобы сдвинуть машины с места. Выдохнули».

Первым тяжелее всех. Но именно они, Ефремов, Чирков и их товарищи, — заложили тот фундамент, на котором выросло Чернушинское УТТ.

По итогам 1964 г. в Чернушинском НПУ было добыто уже более 1 млн т нефти. И в этом была заслуга и транспортников, которые вместе с нефтяниками осваивали Деменевское, Асьюльское, Куединское месторождения. К этому времени автотранспортная контора — одно из крупнейших предприятий юга Прикамья. Здесь работает 740 человек, 430 АТС. Парк

предприятия пополнили первые автобусы. Рос и профессиональный уровень работников — машинисты бульдозеров перетаскивали буровые вышки, не разбирая, по пересеченной местности за 30–40 км.

После рекордов семидесятых к 1981 г. накопленная добыча нефти по Чернушке достигла 100 млн т. Закончилось время «лёгкой» нефти и, чтобы поддерживать объемы добычи, нефтяникам требовались новые технологии и все больше упорства и промышленности спецтехники.

К 25-летию УТТ в 15 автоколоннах работало почти 1300 человек, парк техники — 640 автомобилей и тракторов. За добросовестный труд трое работников предприятия были награждены орденом Октябрьской революции, шесть — орденом Трудового Красного Знамени, девять — «Знаком Почета».

Все эти годы «Чернушинское УТТ» не только развивалось само, но и давало жизнь новым предприятиям. В 1973 г. на его базе было создано Управление автодорог объединения «Пермнефть». В декабре этого года ООО «Дорос», которое обслуживает около 3 тыс. км автодорог, отметит золотой юбилей. В 1976 г. из состава УТТ выделена Центральная база производственного обслуживания и ремонта спецтехники. В 1978 г. 58 единиц спецтехники было передано в Цех капитального ремонта скважин. В этом году «АРГОС-ЧУРС» отметит свое 45-летие. В 1981 г. от УТТ «отпочковались» УТТ объединения «Пермнефть», занимавшееся грузоперевозками, и Специализированное управление механизированных работ.

Так, «Харьяга», «Варандей», «Мядсей» и еще десятки красивых и холодных как Баренцево море топонимов обогатили словарный запас чернушан, прошедших испытание севером на выносливость. Помимо строительства автотранспортников и буровых в Ненецком АО, бульдозеристы УТТ в эти годы участвовали в строительстве Красавинского

Время испытаний

«Лихие» девяностые катком прошлись по стране, нефтяной отрасли, УТТ. Техника ржавела у забора, работы было на два-три дня в неделю, а задержки по зарплате достигали нескольких месяцев.

— Было очень тяжело, — вспоминает водитель автобуса

В.Н. Сутырин, отработавший в УТТ уже более 30 лет, — невыплаты по зарплате, техника старая, дефицит запчастей и ГСМ. Это сказывалось на работе, предприятие трясло, лихорадило.

В 1999-м к нам пришел сильный руководитель **Роберт Фаузович Габдуллин**. Благодаря ему предприятие встало из руин и до сих пор держится, потому что он передал УТТ в сильные руки. Благодаря им мы держимся. Слава Богу.

Возрождение «Чернушинского УТТ», как и нефтедобычи в регионе, началось, когда в Прикамье пришел «ЛУКОЙЛ». На рубеже столетий на предприятии при поддержке ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефть» был реализован «Проект по созданию централизованной ремонтной службы». В его рамках в состав УТТ вернулась ЦБПО, были капитально реконструированы РММ. Это дало возможность проводить обслуживание и ремонт автотранспортной техники предприятий всего Чернушинского нефтяного района. Одновременно парк предприятия пополнило около полтора сотен единиц АТС — насосные установки «СИН», трубоукладчики, бульдозеры, автоцистерны, автобусы, легковушки...

Одним словом, когда отрасль пошла на подъем, УТТ оказалось готово к удовлетворению выросших «аппетитов» нефтяников к транспорту.

В 2001 г. «Чернушинское УТТ» вошло в состав компании «ЛУКОЙЛ-Транс». И когда в начале двухтысячных «ЛУКОЙЛ» поручил пермским нефтяникам освоить месторождения Тимана, с ними за Полярный Круг отправались люди и техника УТТ.

Так, «Харьяга», «Варандей», «Мядсей» и еще десятки красивых и холодных как Баренцево море топонимов обогатили словарный запас чернушан, прошедших испытание севером на выносливость. Помимо строительства автотранспортников и буровых в Ненецком АО, бульдозеристы УТТ в эти годы участвовали в строительстве Красавинского

моста, самого протяженного в Прикамье.

Полигон проектов

В 2005 г. «ЛУКОЙЛ» первым в отечественной нефтяной отрасли перевел автотранспорт как непрофильный актив на аутсорсинг. «Чернушинское УТТ» и еще восемь автотранспортных и дорожных предприятий «ЛУКОЙЛ-Транс» были переданы в компанию «Спецнефтьтранс». Во главу угла транспортной работы была поставлена экономика.

Все это время «Спецнефтьтранс», который сегодня объединяет два десятка обществ, работающих на территории от Каспия до Баренцева моря и от Петербурга до Ямала и Норильска, успешно решает поставленные нефтяниками задачи. Особую роль в этом играет «Чернушинское УТТ», ставшее своего рода испытательным полигоном для проектов, направленных на повышение экономической эффективности и снижение затрат.

В 2009 г. «Чернушинское УТТ» первым в компании вывело ремонтные мощности на аутсорсинг. Создание ООО «АвтотрансСервис» позволило УТТ направить освобожденные ресурсы на повышение качества транспортных услуг, оцифровать затраты на ремонт и обслуживание техники. Этот опыт впоследствии был успешно применен на предприятиях группы «Спецнефтьтранс», работающих в Западной Сибири, Республике Коми и в Перми.

В 2017 г. на базе «Чернушинского УТТ» был запущен другой пилотный для компании проект — по автоматизированному выпуску путевых листов.

— В результате удельный расход топлива был снижен на 37%, пробег — на 56%, — рассказывает **Александр Симанов**, директор ООО «Чернушинское УТТ». — Помимо топлива, проект дал существенную экономию на обслуживании и ремонте АТС, шин.

➤ Продолжение на стр. 5

Начало на стр. 4

И у нас, и у заказчика появилась возможность объективно учитывать пробег и объемы оказываемых услуг, контролировать использование автомобиля.

Соглашение — в действии

Показательным на примере «Чернушинского УТТ» является и исполнение долгосрочного Соглашения о сотрудничестве, которое действует между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтьтранс». В соответствии с ним УТТ является генеральным подрядчиком по автотранспорту для группы компаний «ЛУКОЙЛ» в Прикамье в сегменте «нефтедобыча». Основные заказчики — «ЛУКОЙЛ-Пермь», «УралОйл», «Когальский завод химреагентов», «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис».

Документ значительно расширил географию и объемы работ Управления. Производственная программа предприятия выросла вдвое — до 2,8 млн машино-часов. Парк техники — в полтора раза, до 950 единиц, численность работников составляет около 1,3 тыс. человек. Такого стремительного роста в истории предприятия еще не было!

— Расширение географии деятельности УТТ — это исторический момент и для транспортников, и для заказчика, — считает **А.Ю. Тулунов**, заместитель генерального директора по общим вопросам ООО

«ЛУКОЙЛ-Пермь». — Приобрести более трехсот единиц техники — это половина дела. Параллельно был решен и кадровый вопрос. Для нас это очень важно, и мы это ценим.

За последние два года, помимо 310 единиц пассажирского, оперативного и технологического транспорта для «ЛУКОЙЛ-Пермь», еще около 70 единиц спецтехники было приобретено для обслуживания «Когальского завода химреагентов».

— «КЗХ» оказывает нам широкий спектр услуг по химизации процессов добычи, подготовке нефти, защиты трубопроводного транспорта от коррозии, — отметил **А.В. Чмырь**, заместитель начальника ЦИТС «Полазна» ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». — УТТ обеспечило технологию новой спецтехникой, квалифицированным персоналом. В результате уменьшились простои скважин в ожидании ремонта.

В общей сложности за этот период на закуп новой техники для «Чернушинского УТТ» было направлено 3 млрд рублей. Этот гигантский для предприятия объем инвестиций обеспечила головная компания «Спецнефтьтранс».

— Поручение «ЛУКОЙЛ-Пермь» выйти на обслуживание месторождений в Верхнекамье, — это высокая оценка профессионализма наших транспортников, — подчеркнул **Р.Ф. Габдуллин**, генеральный директор АО «Спецнефтьтранс», возглавля-

вший «Чернушинское УТТ» в 1999–2002 гг. — Взаимодействие между нефтяниками и нашим предприятием, которое укрепляется год от года, помогает выполнять самые сложные задачи.

География на геологии

Географию работ «Чернушинского УТТ» во многом определила главная река Пермского края. Вдоль да по Каме, начиная с верховьев, где в нее впадает Вишера, и до Удмуртии в работе у нефтяников «ЛУКОЙЛ-Пермь» находится целая россыпь месторождений. Озерное, Чашкинское, Майкорское, Осинское, Ножовское — уникальные, «островные» месторождение им. **В.П. Сухарева** и «морское» Полазненское, для обслуживания которого парк «Чернушинского УТТ» недавно пополнили буксир и баржа, — все и не перечислишь... Всего в Прикамье «ЛУКОЙЛ-Пермь» разрабатывает более 100 месторождений.

Щедрость природы объяснила геологию. Прапрабабушка современной Камы — «Баро-Кама» — зародилась в каменноугольный период, более 350 миллионов лет назад. В отложениях её внутренней дельты и образовались богатые залежи нефти.

Производственные участки и базы «Чернушинского УТТ» максимально приближены к цехам добычи нефти. Красновишерск, Соликамск, Строгановские вотчины — Усьоло, Полазна, Ильин-

ский, Краснокамск. Еще ниже по Каме — Ножовка, Оса, Шумы, Баклановка, Малая Уса... Чтобы список был полным, добавьте сюда Дороховский и Кунгурский участки, базы на Бырке, в Константиновке, Куеде и Карьево. Настоящее созвездие!

Задел на будущее

Производственный участок «Ильинский» накануне юбилея предприятия сам как именинник.

— Сегодня наши машины впервые ночевали на асфальте, — с гордостью говорит **А. Поливяев**. Начальником участка, который приходится ровесником УТТ, Андрей Петрович уже десять лет, но и до него об асфальте здесь только мечтали. И теперь сделан еще один шаг по обустройству вверенного ему подразделения. До этого здесь пару лет назад перевели отопление на собственную газовую котельную, установили «умную» автоматизированную АЗС на 20 кубов. На очереди — наливные мастолойные беспыльные полы в гараже. — Чтобы было, как в РММ на центральной базе.

Да, в начале двухтысячных посмотреть на отремонтированные и оснащенные по последнему слову техники мастерские в «Чернушинское УТТ» приезжали посмотреть со всего Прикамья... В планах на будущее, которых у предприятия гора, — строительство на центральной базе нового просторного бокса для автобусов и мойки закрытого типа. Следующим этапом в развитии УТТ станет строительство и обустройство нескольких производственных баз в Верхнекамье и на юге Пермского края. Для обслуживания Уньинского месторождения в Усьолом районе УТТ планирует построить вахтовый поселок с благоустроенным общежитием, стоянками и автозаправкой. Новые базы станут точками опоры и для других дочерних обществ компании «Спецнефтьтранс», работающих в Прикамье.

— Как-то на Софийском месторождении нам пришлось менять сцепление на бульдозере при минус 27, — вспоминает Илья Ахмантуров, автослесарь колонны №2, — было тяжело. Но ничего, погрешлся в «УАЗике» и опять на свежий воздух. И так целый день. Ничего, поменяли.

Наверное, про таких, как **И.Р. Ахмантуров**, **Р.И. Сугтанов**, **С.А. Усаин**, **Г.С. Зверев**, **А.В. Киселев**, **братья А.П. и В.П. Плотников**, отдавших УТТ многие годы, и сказал когда-то поэт: «Гвозди б делал из этих людей, Крепче б не было в мире гвоздей»...

На людях, их ответственности и умении работать хорошо, творчески и слаженно, держится «Чернушинское управление технологического транспорта». — Времена простыми не бывают. Непросто сейчас, непросто было и в двухтысячные, — говорит **Роберт Габдуллин**, генеральный директор АО «Спецнефтьтранс». — Тогда предприятие обрело в каком-то смысле новую жизнь, второе дыхание. Закупалась новая техника, увеличивались штат и объемы работ. Но всегда это делало люди своим профессиональным отношением к делу, которое было и в двухтысячных годах, и раньше — в семидесятых, восьмидесятых, пятидесятых...

Залог успеха — люди

Новая техника и современная инфраструктура повышают культуру производства, облегчают труд водителей; доставка пассажирских становится более комфортной и безопасной.

Большую работу в этом направлении проводит первичная профсоюзная организация, которую много лет возглавляет **В.В. Вань-**

ков. Уполномоченные профсоюзом по охране труда обеспечивают контроль за работой транспорта и оборудования, а также на рабочих местах.

В обществе действует коллективный договор, договоры на аренду спортивных сооружений. Работники общества участвуют в спартакиадах Чернушинского нефтяного района и компании «Спецнефтьтранс» и практически всегда поднимаются на пьедестал почета.

Конкурс профмастерства — одна из давних традиций «Чернушинского УТТ». В юбилейный год за победу в нем боролось 10 команд, представивших все производственные участки предприятия. Лучшие из лучших съехались со всего Пермского края.

Впервые в состязаниях приняли участие машинисты экскаваторов. Перед началом состязаний член судейской коллегии автослесарь тракторной колонны №2 **И.Р. Ахмантуров** показал коллегам, как правильно закалывать гвозди ковшом. В УТТ он работает уже 14 лет, и за это время ему не раз приходилось ремонтировать технику в полевых условиях.

— Как-то на Софийском месторождении нам пришлось менять сцепление на бульдозере при минус 27, — вспоминает Илья Ахмантуров, автослесарь колонны №2, — было тяжело. Но ничего, погрешлся в «УАЗике» и опять на свежий воздух. И так целый день. Ничего, поменяли.

Наверное, про таких, как **И.Р. Ахмантуров**, **Р.И. Сугтанов**, **С.А. Усаин**, **Г.С. Зверев**, **А.В. Киселев**, **братья А.П. и В.П. Плотников**, отдавших УТТ многие годы, и сказал когда-то поэт: «Гвозди б делал из этих людей, Крепче б не было в мире гвоздей»...

На людях, их ответственности и умении работать хорошо, творчески и слаженно, держится «Чернушинское управление технологического транспорта». — Времена простыми не бывают. Непросто сейчас, непросто было и в двухтысячные, — говорит **Роберт Габдуллин**, генеральный директор АО «Спецнефтьтранс». — Тогда предприятие обрело в каком-то смысле новую жизнь, второе дыхание. Закупалась новая техника, увеличивались штат и объемы работ. Но всегда это делало люди своим профессиональным отношением к делу, которое было и в двухтысячных годах, и раньше — в семидесятых, восьмидесятых, пятидесятых...

Давайте вспомним директора **В.А. Ефремова**, **С.Б. Вечерин** сейчас работает, **А.Н. Хлебников** был главным инженером, директором УТТ, потом руководил несколькими дочерними предприятиями. **А.Л. Мартинюков**, **А.Я. Сосыкина**, **О.В. Филиппов**, **Л.А. Азарова**, **В.Ф. Сукопкина**...

К сожалению, нет возможности перечислить всех, но помню их и знаю, что они всегда работали, болеи за предприятие. И это отношение к делу продолжается, является залогом успехов УТТ сегодня и в будущем.

Для этих сотен, тысяч людей, нескольких поколений транспортников слова «Чернушка» и «нефть» совершенно точно одинаковые по смыслу, запаху и цвету. Эти люди и есть созвездие «Чернушинского УТТ!»



➤ Генеральный директор ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» О.В. Третьяков на праздничном вечере, посвященном 65-летию ООО «Чернушинское УТТ», награждает лучших водителей за профессиональное и ответственное отношение к делу.

НАВСТРЕЧУ X НПК

Потому и Питер

Решение провести X научно-практическую конференцию в г. Санкт-Петербург изначально напрашивалось само собой.



— Новый завод «Капри» — современное, технологичное производство, визитная карточка компании. Для нас важно, чтобы участники инженерного форума могли бы своими глазами увидеть уникальные технологии, культуру производства, — пояснил Р.Ф. Габдуллин, генеральный директор АО «Спецнефтетранс», — а также имели возможность понять, какие трудности и препятствия пришлось преодолеть, чтобы завод построить и запустить.

С другой стороны, эта площадка — хороший бэкграунд, дающий понимание, что компания не только стремится достичь технологического совершенства, но и создает современные рабочие места, вкладывается в людей. И в этом смысле НПК напрямую связана с задачами по повышению роли человеческого капитала в развитии «СНТ» и каждого отдельно взятого общества.

Очевидно, что для этого нужны люди, способные генерировать свежие идеи, внедрять новые технологии, эффективно работать на современной технике и оборудовании.

Учитывая, что два десятка обществ АО «Спецнефтетранс» работают в четырех часовых поясах, выявить и оценить этот кадровый и интеллектуальный потенциал непросто. А конференция позволяет собрать на одной площадке на основе общих профессиональных интересов специалистов, готовых развиваться и развивать компанию.

Основные задачи НПК — выявление, поддержка и поощрение талантов, повышение их мотивации, активное вовлечение в жизнь компании. Важно вовремя дать понять людям, что они нужны компании и она предоставляет возможности для повышения профессиональных навыков, самореализации и карьерного роста.

Такой опыт уже есть. Среди руководителей компании и дочерних обществ, ведущих специалистов немало тех, кто прошел через сито НПК.

Сегодня «Спецнефтетранс» на себе испытывает ситуацию, которая сложилась на рынке труда — острый дефицит кадров по инженерным и рабочим специальностям. Это требует соответствующей настройки всей системы работы с персоналом. Необходимо научиться выявлять людей, которые готовы вместе с компанией двигаться к новым высотам. И здесь роль конференции сложно переоценить.

Конференция — на старт!



НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ
СНТ
СПЕЦНЕФТЕТРАНС
ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ
САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
12-16 СЕНТЯБРЯ 2023



Обсуждение докладов на IX НПК (Сочи, Красная Поляна, 2017 г.) продолжалось и в перерывах.

Накануне X научно-практической конференции АО «Спецнефтетранс», которая пройдет 12-16 сентября 2023 г. в г. Санкт-Петербурге, редакция готова не только поделиться инсайдерской информацией о докладах и разработчиках, но и представить выявленную связь с предыдущими НПК, показать, как за эти годы росли профессионально и по карьерной лестнице участники инженерного форума прежних лет.

ООО «Дорстройсервис»

Производитель работ А.Б. Дашевский представит доклад о производстве теплых асфальтобетонных смесей, которые по ряду показателей превосходят привычные горячие, что позволяет повысить качество дорожного покрытия.

Напомним, на VIII НПК, прошедшей в 2016 г. в г. Сочи, зам. начальника производственного отдела предприятия Е.М. Бахтина, занимавшая в тот период должность ведущего инженера, выступала с докладом о выпуске битумной эмульсии. Экономический эффект от внедрения этого проекта за период 2019-2021 гг. составил 13 млн рублей.

ООО «Чернушинское УТТ»

Предприятием подготовлено два доклада: «Автоматическая АЗС в условиях автоматизированного закрытия путевых листов: преимущества и перспективы» — представляет ведущим инженером ПТО Л.Л. Пичкалевой и по сути является логическим развитием темы «Использование ИТ-технологий при организации выпуска АТС на линию. Автоматизированная выписка и закрытие путевых листов», которой на IX НПК в 2017 г. был присужден диплом I степени. Ранее, на VIII НПК, диплома III степени за работу, посвященную оптимизации режимов труда и отдыха водителей, занятых на сдельных перевозках, был удостоен А.В. Мелех. Тогда Александр Васильевич занимал должность начальника ОЭ, сегодня он — зам. директора по эксплуатации.

— Пилотный проект по автоматизированному закрытию путевых листов был реализован нами в мае 2018 г., — поясняет директор ООО «Чернушинское УТТ» А.Л. Симанов, куратор нового проекта. — И результаты превзошли все ожидания. Экономия по топливу за первый год составила 25,6 млн рублей, превысив расчетную в четыре раза. А если посмотреть за весь период, то благодаря проекту нам удалось оптимизировать пробеги на 56%, на 37% снижен показатель по удельному расходу топлива. В совокупности это дает экономию на ТО, ремонте, шинах.

Второй доклад — совместная разработка инженера БДД А.А. Лепина и водителя И.Ю. Радчикова по внедрению автоматизированной системы контроля, соответствия требованиям в области охраны труда и медицинского контроля за здоровьем работников. Наставник — зам. директора С.Б. Вечернин.

Второй доклад — совместная разработка инженера БДД А.А. Лепина и водителя И.Ю. Радчикова по внедрению автоматизированной системы контроля, соответствия требованиям в области охраны труда и медицинского контроля за здоровьем работников. Наставник — зам. директора С.Б. Вечернин.

Второй доклад — совместная разработка инженера БДД А.А. Лепина и водителя И.Ю. Радчикова по внедрению автоматизированной системы контроля, соответствия требованиям в области охраны труда и медицинского контроля за здоровьем работников. Наставник — зам. директора С.Б. Вечернин.

Второй доклад — совместная разработка инженера БДД А.А. Лепина и водителя И.Ю. Радчикова по внедрению автоматизированной системы контроля, соответствия требованиям в области охраны труда и медицинского контроля за здоровьем работников. Наставник — зам. директора С.Б. Вечернин.

АО «Капри»

О преимуществах автоматизации производственного документооборота на базе PDM-системы, что позволяет отслеживать большие массивы данных и инженерно-технической информации на этапах проектирования и строительства прицепной техники, докладывает главный технолог завода А.В. Киселев и его коллега, ведущий конструктор А.А. Суббота.

В 2017 г. Андрей Валерьевич, работая бригадиром участка сборки шасси, в докладе представлял завод, только что вошедший в состав компании «Спецнефтетранс», и внес предложения по повышению эффективности производства.

За прошедшие годы и заводу, и Киселеву удалось достичь многого. В Ленинградской области построено роботизированное производство, аналогов которому в стране нет. Объем инвестиций компании «Спецнефтетранс» в строительство нового завода «Капри», открытие которого состоится в сентябре, составил более 1 млрд рублей. Сам Киселев без отрыва от производства получил высшее образование и занимает одну из ключевых должностей в управлении новым производством.

Кстати, для участников X НПК запланировано посещение завода.



инновационных технологий по содержанию автодорог. Для предприятия, которое в декабре отметит золотой юбилей, а с января следующего года планирует значительно расширить фронт работ по содержанию — 800 км автодорог по Северной группе месторождений ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь», — это актуальная тема.

ООО «Кагалымское УТТ»

С учетом стремительного роста стоимости новых АТС и на части интерес вызывает доклад начальника ПТО «Кагалымского УТТ» Д.А. Куширичук, в котором будет представлен опыт капремонта, модернизации и эксплуатации ГПА на шасси «КамАЗ-4326».

С учетом названного выше, общество подготовило четыре доклада. Тему внедрения DLP-системы (предотвращение утечек конфиденциальной информации) представит начальник службы АСУ Б.Б. Торгаев. Опытном кадрового планирования и управления персоналом на примере предприятия поделится специалист отдела кадров Н.Б. Вострикова и инженер по организации и нормированию труда Д.А. Овчинникова. О предложениях по усовершенствованию методов контроля и анализу ССМ доложит контролер АТС К.В. Матвеев. Об этом сообщил заместитель директора, главный инженер «Кагалымского УТТ» А.В. Шляпин, выступавший на VII НПК в 2011 г. как главный механик с работой по производству рукавов высокого давления.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Кстати, для участников X НПК запланировано посещение завода.

ООО «АТП-Спецнефтетранс»

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Новый формат конференции снял возрастные ограничения и позволяет участвовать в форуме опытным специалистам, — считает директор «АТП-СНТ» С.В. Маюта. — Руководитель транспортного отдела И.М. Трегубов и начальник ПЭО О.В. Котова представили доклад на тему «Бережливое производство», внедрение которого на предприятии началось в 2019 г.

Продолжение на стр. 5



Хорошее настроение! Участники IX научно-практической конференции компании «Спецнефтетранс» (Сочи, Красная Поляна, 2017 г.).



Участникам VIII НПК (Сочи, 2016 г.) для прохождения испытаний на «Виа Феррата» потребовалось альпинистское снаряжение.

Начало на стр. 6

Участие в НПК позволяет представить лучшие практики, обменяться мнениями, расширить кругозор специалиста, найти новые подходы в работе, задуматься о необходимости переподготовки или получения образования.

ООО «Лангепасское УТТ»

Об использовании альтернативного топлива при эксплуатации верхнего оборудования ППУА и АДПМ докладывает главный механик И.А. Клементьев и главный энергетик Р.Г. Насырьянов. Вопросы повышения эффективности работы ССМ и усовершенствования контроля над работой техники на линии и расходом топлива в своем докладе представит начальник отдела правового обеспечения, кадровой работы и нормирования труда В.В. Барзоров, ведущий инженер группы по учету ТСМ Н.А. Беликова и водитель Р.С. Нечаев. Куратор обеих работ — главный инженер ООО «Лангепасское УТТ» А.В. Филиппов, который дважды, работая еще главмехом, участвовал в конференциях. В 2014 г. на примере реконструкции автомокры он представил комплекс мероприятий по снижению затрат, а в 2016 г. — обоснование и расчет эффективности применения установочной системы подготовки и очистки воды. Благодаря первой разработке УТТ удалось снизить затраты на вывоз и утилизацию сточных вод, исключить затраты на ГСМ при подогреве воды. Вторая позволила сократить расходы на холостой пробег и ГСМ при заправке котлов ППУА водой.

Для справки: представленная на VIII НПК разработка А.А. Мерзлякина по оптимизации затрат на подготовку воды для ППУ была внедрена на предприятии весной 2016 г. На конференции 2017 г. дипломом III степени был удостоен другой доклад, представленный им, — по альтернативному топливу для котлов

ПУУ и АДПМ. За этот период Антон Александрович вырос от начальника ОЭ до главного инженера УТТ.

ООО «Пермское ремонтное предприятие»

Безусловный интерес вызывает доклад по использованию авторемонтным предприятием франчайзинга как дополнительного источника доходов, который представит директор «ПРП» С.А. Васильев.

Для компании это абсолютное новое направление, — отметил Сергей Александрович. — Франшиза дает возможность привлечь новых клиентов и диверсифицировать деятельность предприятия.

ЗАО «Нижевожское УТТ»

На инженерный форум компания «Спецнефтетранс» представило три доклада. Среди них: комплекс мер для внедрения бережливого производства, — разработка механика ОТК П.А. Балычева и механика А.А. Васильева, повышение эффективности транспортных услуг на объектах основного заказчика — ТПП «Волгограднефтегаз» ООО «РИТЭК» (старший инженер ОЭ А.В. Мерзлякин) и применение дистанционных медосмотров (начальник отдела ОТ, ПБ и БДД В.И. Горбачев) и инженер отдела Н.А. Шамова).

Для компании это абсолютное новое направление, — отметил Сергей Александрович. — Франшиза дает возможность привлечь новых клиентов и диверсифицировать деятельность предприятия.

ООО «Ремспецтранс-2»

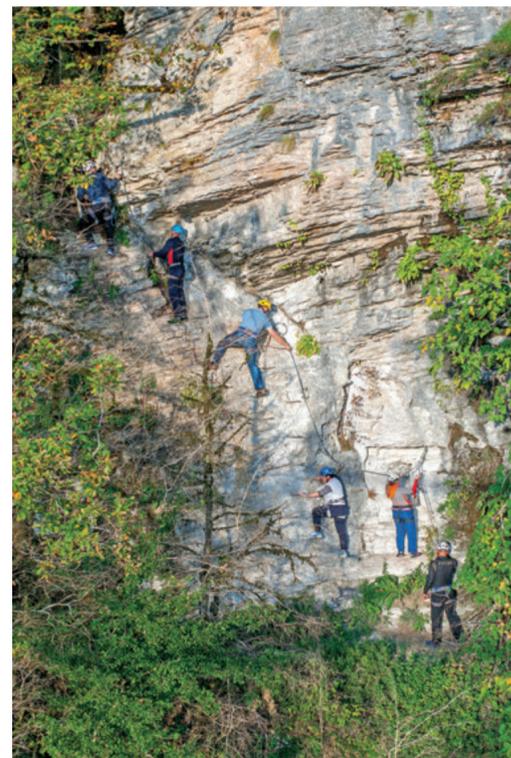
Ведущий бухгалтер А.А. Воробьева готова поделиться опытом по внедрению электронного документооборота. Начальник ПТО Р.В. Вагнер представит доклад по организации линии ТО. Проработка этой темы произведена в рамках поиска «РСТ-2» дополнительных источников дохода и привлечения новых заказчиков.

Куратором первой разработки является главный бухгалтер Е.В. Мочалова, второй — главный инженер А.В. Пегарев, который на VIII НПК в 2016 г., будучи еще начальником ПТО, поделился опытом организации диагностики АТС мобильными выездными бригадами на удаленных участках.

ООО «Усинское ТТУ»

О возможностях дистанционного контроля при проведении предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей подготовил доклад А.С. Попова, заместитель начальника отдела по ОТ и ПБ, и А.А. Юшина, инженер по технадзору.

На предыдущей конференции, проходившей в 2017 г. в Сочи, разработка работавшего начальником ОЭ И.Н. Криволапова по теме «Повышение эффективности использования АТС через применение ССМ» была удостоена диплома II степени. Это позволило приятно снизить удельный рас-



Участники VIII НПК смело шли в горы и штурмовали вершины.

ход топлива в полтора раза. За это время Игорь Николаевич получил профильное высшее образование и был назначен зам. директора «УТТУ».

ООО «Урайское УТТ»

В комиссию X НПК представлено два доклада: об универсальном моечном комплексе для грузовых и легковых авто (А.И. Щенегова, руководитель группы МТС), и работа начальника отдела БДД и ТК В.А. Харитонова по дистанционному проведению медосмотров водителей.

ОАО «Пермское транспортное предприятие»

В конкурсную комиссию направлено три работы, — сообщил С.В. Катаргин, ведущий экономист ПЭС ОАО «ПТП».

Начальник ПТО И.И. Сочнев представил доклад по оптимизации затрат благодаря переходу на газомоторное топливо. На инженерном форуме Иван Иванович еще начальником ПТО, поделился опытом организации диагностики АТС мобильными выездными бригадами на удаленных участках.

О возможностях дистанционного контроля при проведении предрейсовых и послерейсовых медосмотров водителей подготовил доклад А.С. Попова, заместитель начальника отдела по ОТ и ПБ, и А.А. Юшина, инженер по технадзору.

Всего на суд конкурсной комиссии представлено 27 индивидуальных и коллективных докладов из 15 обществ компании «Спецнефтетранс». Какие из них будут отмечены жюри X НПК, мы узнаем уже совсем скоро. А пока наши читатели могут не только «поболеть» за своих коллег, но и всерьез задуматься о личном участии в следующей конференции.

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

Стройке – комплексный подход!

Начало на стр. 1

Намерения серьезные

Рабочая поездка началась с осмотра базы Норильского производственного управления «ДТК Ямал». Вахтовый городок – три общежития со всеми удобствами, АБК, столовая, два пневмоангара – склад масел и РММ, десяток вагончиков, открытая стоянка техники... Сегодня этого пятачка вечной мерзлоты, арендованного пару лет назад, мало. На выкупленном через дорогу участке уже построено два складских пневмоангара, газовая котельная... Доминанта новой площадки – цех металлоконструкций – сердце подготовительного производства. В левой половине здания налажено производство столбчатых фундаментов – опор для трубопровода. После обработка битумной мастикой эти железобетонные солдатики займут свое место на хвостохранилище «Лебяжье».

Правая часть цеха отдана под классический металл. На станке плазменной резки с ЧПУ в работе детали для АБЗ. На Таймыре – это сильный козырь, поскольку производством металлоконструкций здесь занимается только «ГМК «Норникель» в рамках собственных проектов.

Станок для изготовления стальных свай также незаменимая вещь, если вы пришли в Норильск всерьез и надолго. Здесь все держится на сваях – вечная мерзлота. Фальцпрокатный стенд задействован при изготовлении кровли и вентиляционных коробов.

За цехом – еще два модульных двухэтажных общежития. Одно уже готово к заселению, на другом автокран и бригада монтажников завершают монтаж второго этажа. Чуть дальше – новая столовая. Рядом на подготовленных свайных полях встанут здание АБК и спортивно-оздоровительный комплекс. Сюда же будут перенесены здания с арендуемого участка.

– Когда я пришел начальником УТТ, – вспоминает Анатолий Барков середину восьмидесятых, – наша база на Повховском месторождении представляла собой отсыпанную площадку для техники да общежитие барачного типа. А здесь нормальные условия труда и быта постарались создать сразу, чтобы всем было понятно, что мы в Норильске с серьезными намерениями.

Стройка не ждет

Третья чаша хвостохранилища «Лебяжье» рассчитана на 94 млн кубов породы, отработанной НОФ. На строительстве ограждающей ее дамбы «ямальцы» отсыпали скальным порядком 1,2 млн кубов, плюс заместили 450 тыс. кубов неустойчивых грунтов. Уложено около 300 тыс. м² гидроматов.

Сегодня работы идут у съезда на понур дамбы. Экскаватор завершил уположивание откоса и



Асфальтобетонный завод «ДТК Ямал» и дробильно-сортировочный комплекс в Норильске.

переместился к якорной траншее. Второй – на погрузке грунта. На понуре, выравненном бульдозером, рабочие раскатывают очередную рулон гидромата, второй, третий...

О текущем состоянии дел докладывает В.А. Балаев, заместитель генерального директора компании «Спецнефтетранс» по региональному развитию – директор «ДТК Ямал»: «Если крупными мазками, то когда смежники сдадут руслоотвод реки Купец, нам в апреле-мае останется засыпать проран в дамбе, закрыть его матами и перерезать ленточкой».

Следующий объект – площадка ГОКа на Черногорском месторождении платиноидов. Чтобы защитить ее от подтопления, нашим дорожникам необходимо закончить руслоотвод ручья Чужой до начала паводка.

К полудню мороз понемногу сдает, но ветер с просторов Арктики свое дело знает, – мешает не то чтобы идти, – стоять, основательно обжигает руки и лицо. Поднятый им поземок искрит на солнце кристаллами льда и снега до рези в глазах. К непогоде и снежное облако, которое зацепилось краем за ближайшую сопку.

Неделю назад было также – на небе ни облачка, солнце, а через час объявили штормовое предупреждение и эвакуацию. Три дня пришлось активировать.

– Сколько единиц техники в работе? – спрашивает А.А. Барков.

– Семь экскаваторов, четыре самосвала, три бульдозера, грунтовы каток, – докладывает Д.А. Суханов, начальник участка ДРСУ-1. – Управляемся – плечо возки короткое, протяженность руслоотвода 700 м. Идем в графике.

Вот мимо катит один из пяти карьерных «Сани». Самосвал, который берет на борт 60 т, здесь обрабатывает за троих. В связке с ним работает «Komatsu PS 800» с ковшом на 4,5 куба. Это позволило значительно повысить производительность и темпы работ на Чужом.

На крутом склоне, метров на триста выше, пара экскаваторов поменьше ведет нагорную канаву.

– Протяженность НК-1 780 м. Сейчас формируем откосную часть русла и полки, – поясняет инженер-геодезист А.А. Губай-

дуллин. За 11 лет работы он много где побывал, что повидал. В Норильске пока труднее всего. – По скале работа идет медленно, вырывают гидромолоты. Работаем в две смены, круглосуточно. Затем пойдем еще выше, на НК-2.

Отсюда, с высоты птичьего полета, площадка Черногорского ГОКа, как на ладони. На переднем плане стальной скелет ТЭЦ запер в ожидании газовых турбин, которые должны прийти взамен санкционных «сименсов». Уже подготовленные площадки под объекты ГОКа плешками рассыпаны по всей панораме в ожидании стабильного энергоснабжения. Еще дальше вахтовый городок, базы подрядчиков.

Справа два экскаватора и бульдозер пробивают в снежной трехметровой стене дорогу к ручью Звонкий. Там предстоит продолжить начатое в минувшем

году «ДТК Ямал» строительство комплекса гидротехнических сооружений – плотина и пруд-накопитель на 1,5 млн кубов.

Вот уж кого меньше всего ожидаешь увидеть на Норильском плато! Потомственному геодезисту Ольге Колдиной всего двадцать: «Мама преподает геодезию в техникуме, дядя – геодезист, много ездил и строил, много рассказывал. Вот и я захотела проверить себя. При –45 приходилось работать. Ничего страшного. Это работа такая, стройка не ждет».

Даешь асфальтобетон!

После Черных гор – асфальтобетон. Еще прошлым летом здесь, на ул. Заводской, был захламленный пустырь с развалинами, а сегодня смонтирована асфальтосмесительная установка мощностью 160 т/ч, весовая, две маслогрейные станции, битумоплавильная, емкостной парк для хранения готового битума на 80 т.

– На «холодную» когда запускали? – интересуется А. Барков.

– Пробный пуск успели провести еще до начала зимы, – докладывает А.В. Мартыненко, начальник Норильского ПУ. – Сейчас завершаем монтаж газопровода и обвязку битумоплавильного комплекса. Зимой завезли 1,7 тыс. т битума.

В модульном здании АБК, которое пришло по Севморпути, завершаются отделочные работы. Рядом идет монтаж дробильно-сортировочного комплекса производительностью до 190 тонн в час. Основной конструктив – четырехуровневый наклонный грохот, воронка для породы,

транспортировочные ленты уже установлены. В отличие от АБЗ, дробилка готова работать в круглогодичном режиме – в щебне потребность есть всегда.

Завод – это только полдела. Для асфальтобетона, за который не стыдно, нужны кондиционные нерудные материалы. В Норильске с этим сложно. Обычно в дело идет скальник, который остается после добычи руды, но отсортировать материал, добытый буро-взрывным способом, практически невозможно. В результате параметры выпускаемой АБС нестабильны, что отражается на состоянии дорог.

– Мы нашли камень нужного качества у горы Двугорбой, подали документы на разработку карьера, готовимся к аукциону. Администрация нас поддерживает.

Новый подход

Встреча в мэрии Норильска подтвердила, что в развитии сотрудничества заинтересованы обе стороны.

– В целом разговором с главой города Д.В. Карасевым удовлетворен, – говорит Анатолий Александрович, – управленец, понимающий интересы территории. Причем, эта заинтересованность не только на словах. Была оказана помощь при подборе площадки под АБЗ, подключению к мощностям по электричеству и газу. Нам важно, что «ДТК Ямал» будет участвовать в улучшении городской среды, развитии дорожного хозяйства на Таймыре.

Удовлетворен и результатами рабочей поездки. Своими глазами увидел, что наши дорожники переходят от привычного перемещения грунта к комплексному подходу в строительстве. Уже поэтому Норильск можно считать важной вехой в развитии компании.

Олег ОПУТИН

КОММЕНТАРИЙ

Горячая пора



В.А. БАЛАЕВ, заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по региональному развитию – директор ООО «ДТК Ямал»:

– Важнейшей задачей для нас по Норильску в 2022 г. было сохранить коллектив и набранные темпы к моменту возобновления работ по проекту комплексного строительства «РЗ-КОМ» на «Руднике Заполярный».

Победа на тендере ООО «Черногорская горнорудная компания» обеспечила нас работой, позволила не остановить планы по развитию производства и базы, новых направлений работ.

На рабочей встрече в марте А.Р. Амбарцумян, вице-президент компании «Норникель» по инвестиционным проектам, подтвердил готовность компании продолжить дальнейшие работы по «РЗ-КОМу». Мне кажется, коллеги даже были немного удивлены тем, что мы не только сохранили темпы работ, но и продолжили развивать базу, поставили АБЗ, вели работу по карьере, организовали доставку материалов по автозимнику с Ямала.

Нынешние весна-лето в Норильске отмечены запуском новых проектов и направлений. В начале мая общество по итогам аукциона получило право на разработку каменного карьера у горы Двугорбая. Уже приступили к геологическим изысканиям, параллельно ведем разработку технического проекта на добычу скального грунта. Срок начала добычи – май 2024 г. Это большое достижение, от которого мы ожидаем получить значительный экономический эффект.

22 мая запущен дробильно-сортировочный комплекс и начато

производство щебня, который идет на строительство автодорог и изготовление асфальтобетона. 13 июня первую продукцию выдал и АБЗ. Заключены договоры на поставку 38 тыс. тонн смеси для благоустройства дворовых территорий.

Также, как и планировалось, были завершены работы и подписан Акт завершения строительства и сдачи по дамбе на «Лебяжье».

В мае по Мокулаевскому месторождению известняка, где мы ранее вели строительство дорог, было подписано два договора по устройству на технологических автодорогах дорожной одежды из щебня и установке технических средств организации дорожного движения. В конце мая на площадке «Черногорского ГОКа» сдан в эксплуатацию руслоотвод Чужой и комплекс нагорных канав.

Сегодня Норильское управление завершает начатую в июне укладку 150 тыс. м² гидромата с георешеткой на новом объекте работ – на маневровой емкости хвостохранилища Талнахской обогатительной фабрики. Темпы работ высокие, когда погода позволяет, проходим до 5-6 тыс. квадратов в сутки.