

**Итоги работы
за 2025 год**

стр. 2

**Машины без экипажа
на Нижней Волге**

стр. 5

**В отпуск по путевке
от профсоюза!**

стр. 8

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ АО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

СТРОЙПЛОЩАДКА

Пилотный романовский проект

Наша газета продолжает следить за строительством первой производственной базы «Чернушинского УТТ» на севере Прикамья.

Уньвинское месторождение ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» – крупнейшее по объемам добычи нефти в Пермском крае – около 1,2 млн тонн в год. Здесь работает 59 единиц техники ООО «Чернушинское УТТ».

Для того, чтобы приблизить транспорт к месторождению, сократить холостые пробеги, предприятие строит базу в с. Романово, от которого до нефтепромысла пять километров.

Этот вахтовый городок – пилотный проект «СНТ» по повышению культуры производства, созданию инфраструктуры нового уровня. База включает комплекс модульных быстровозводимых зданий: теплый гараж с ремзоной (56,5x24 м), административно-бытовой комплекс (14,6x14,5 м), общежитие на 42 места (25x14,5 м), котельная, автоматическая АЗС, открытая автостоянка.

Хроника строительства

Работы в Романово начались в июне прошлого года, и к середине сентября, когда мы впервые побывали на площадке, большинство объектов оставалось еще на бумаге или нулевом цикле. За исключением АБК, где уже шли внутренние работы.

На гараже, рассчитанном на два десятка ТС, в этот день заливали плиту фундамента. Бетоновозы,



Председатель Совета директоров АО «Спецнефтетранс» А.А. Барков (в центре) знакомится с ходом работ на стройплощадке базы ООО «Чернушинское УТТ» на Уньвинском месторождении в Верхнекамье.

подкатывая один за другим, едва успевают за автобетононасосом. За смену в армирующий каркас надо было залить 800 кубов раствора. Котлован рядом с утра уже принял два пожарных резервуара на 300 кубометров. Свайное поле под общежитие почти готово к обвязке.

В декабре изменения на объекте были видны невооруженным глазом, как ни пыталась зима упрятать Романово под снежное покрывало. Коробки зданий

смонтированы. На улице минус 20, и из 25 рабочих, занятых на объекте, на свежем воздухе на момент нашего приезда «прохлаждался» лишь один электромонтер. Пробрасывая времянку от ближайшего столба к общежитию, он завис над землей в люльке автовышки.

Основной фронт работ в общежитии развернулся на втором, жилом, этаже. Комнаты рассчитаны на двух человек. Первым,

где, в основном, расположены помещения общего пользования и санитарно-технического назначения, строители займутся во вторую очередь.

– Несмотря на сложное время, компания продолжает развиваться, – отметил председатель совета директоров АО «Спецнефтетранс» А.А. Барков, знакомясь с ходом строительства. –

Продолжение на стр. 6

Новые назначения в компании

Вдвух дочерних обществах группы компаний АО «Спецнефтетранс» произведены новые кадровые назначения в связи с выходом руководителей на заслуженный отдых.

Директором ОАО «Пермское транспортное предприятие» с 27 февраля 2026 г. назначен И.В. Квасов, сменивший на этом посту И.М. Новикова, возглавлявшего общество с 2009 г.

Иван Митрофанович Новиков почти полвека своей жизни отдал работе на транспорте. С 1983 г. его трудовая деятельность была связана с судьбой двух предприятий – «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» и «Пермского транспортного предприятия». Связана также крепко и

неразрывно, как история и деятельность этих двух предприятий между собой, – в 1951 г. «ПТП» (тогда – Главная автотранспортная контора) было создано именно для обеспечения строительства Пермского НПЗ.

За прошедшие годы много раз менялись названия предприятий, их организационная структура, формы собственности, но суть дела жизни Ивана Митрофановича оставалась одна – надежное автотранспортное обеспечение технологии переработки и транспортировки нефтепродуктов.

Игорь Владимирович Квасов в 1995 г. окончил Пермский военный институт войск национальной гвардии РФ по специальности «Командная тактическая, автомобильная техника». В «Пермском транспортном пред-

приятии» работает с 2000 г. Занимал должности: механика ОТК, начальника автоколонны, начальника ОЭ. С 2012 г. работал заместителем директора по эксплуатации.

Директором ООО «Лангепасское УТТ» с 28 февраля назначен Д.А. Гусев, который сменил на этом посту В.А. Некрашевича.

Сорок лет Владимир Адамович Некрашевич отдал предприятию, на котором прошел путь от водителя до руководителя, половину из них проработав на посту директора УТТ. Своими руками он создавал предприятие, которое сегодня является одним из лидеров автотранспортной отрасли в Западной Сибири. За большой личный вклад в развитие ТЭК и многолетнюю добросовестную работу

Владимир Адамович в 2016 г. был награжден медалью ордена «За заслуги перед Отечеством» II степени.

Дмитрий Александрович Гусев ранее занимал должность начальника Арчединского участка ЗАО «Нижневожское УТТ». После окончания в 2015 г. Волгоградского ГТУ по специальности «Технология транспортных процессов» работал в «Нижневожском УТТ» механиком ОТК, инженером по ОТ, ПБ и БДД, возглавлял РММ, службу эксплуатации. В 2021 г. был назначен начальником филиала предприятия.

Не раз принимал участие в научно-практических конференциях АО «Спецнефтетранс». На XI НПК, проходившей в 2024 г. в г. Миасс, его конкурсная работа на тему «Расчет эффективности проекта по переоборудованию техники для использования газа в качестве единственного источника топлива техники» была отмечена дипломом I степени.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ На работу с комфортом! Парк «Когалымского УТТ» в этом году пополнят 11 автобусов большого класса для доставки нефтяников на месторождения.

Yutong ZK6128H – флагманская модель в линейке производителя. Автобус, адаптированный для эксплуатации в сложных климатических условиях севера, берет на борт более полусотни пассажиров и рассчитан на длительные поездки с комфортом. Машина уже прошла проверку в дочерних обществах компании и зарекомендовала себя как надежное транспортное средство.

– В прошлом году мы закупили шесть таких Yutong, – отметил Е.Е. Аржанников, директор «Когалымского УТТ», – а всего за последние пять лет приобретено более 40 автобусов большого и среднего класса. Это позволило значительно обновить пассажироперевозящий парк, повысить комфорт и безопасность доставки нефтяников к месту работ и обратно.

В рамках обновления легкового парка УТТ в 2026 г. запланировано приобретение партии из 8 грузопассажирских пикапов Jak T8 PRO.

■ 15-17 апреля делегация обществ группы «Спецнефтетранс» посетит ПАО «КамАЗ» для обмена опытом.

В составе делегации – представители автотранспортных и авторемонтных обществ компании и завода «Капри», всего около 25 человек.

Прямое заинтересованное взаимодействие производителей и эксплуатантов техники – хорошая возможность для диалога. В ходе визита запланировано проведение круглого стола, на котором представители «Спецнефтетранса» представят доклады, посвященные опыту эксплуатации техники и предложениям по ее модернизации для работы в северных условиях и при выполнении профильных производственных задач. Будут также рассмотрены вопросы, касающиеся гарантийного обслуживания автомобилей.

Большой интерес вызывают новые разработки завода, в том числе модели, работающие на альтернативных видах топлива – газе и электроэнергии. Делегаты будут иметь возможность с ними ознакомиться.

Это уже не первая поездка представителей нашей компании на «КамАЗ». Значительную роль в развитии этого партнерства сыграл «Заслуженный работник АО «Спецнефтетранс» Н.А. Ляпин, который в свое время работал заместителем исполнительного директора автомобильного гиганта.

Кроме этого, делегации «Спецнефтетранса» посещали завод дорожно-строительных машин Shantui (КНР), «Уральский завод спецтехники», который занимается производством и доработкой нефтепромысловой спецтехники под наши нужды.

Такая форма взаимодействия с производителями способствует повышению эффективности техники и ее эксплуатации. Кроме того, в ходе поездок устанавливаются рабочие контакты между сотрудниками различных дочерних обществ, что положительно сказывается на решении производственных задач.

В следующем номере мы предоставим слово участникам поездки на «КамАЗ».

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Чернушинский «Дорос», который последние годы был сосредоточен на строительстве, содержании и ремонте объектов нефтяников, возвращает муниципальные объемы.

В этом году общество уже выиграло ряд контрактов на содержание сельских дорог протяженностью 133 км и ремонт городских улиц, общей площадью 6,5 тыс. м². Пока это немного по сравнению с объемами, выполняемыми для «ЛУКОЙЛ-Пермь».

По итогам прошлого года на содержании общества находилось 3,3 тыс. км автодорог нефтяников, было отсыпано 623 тыс. м³ грунта, отремонтировано 90 тыс. м² дорог и площадок. Ключевыми объектами для строителей были кустовые площадки на Кокуйском, Павловском, Дозорцевском, Дороховском месторождениях, где шли работы по вертикальной планировке, обвалованию и благоустройству; было проложено 18 км дорог и 11 км ВЛ.

В течение года «Дорос» будет наращивать портфель заказов в муниципальном сегменте и планирует участие в двух конкурсах на капремонт участков региональной автотрассы «Барда-Куде» общей протяженностью более 6 км.

■ Модель нового транспортного средства разрабатывают на заводе «Капри».

Трехосный полуприцеп со сверхнизким клиренсом, интегрированной алюминиевой рамой предназначен для перевозки цемента, извести, минеральных порошков и других сыпучих грузов.



— При разработке модели мы постарались максимально учесть потребности заказчиков и использовали самые передовые технологии, — поделился А.В. Жигало, директор АО «Капри». — Первые испытания выявили ряд недоработок, которые были устранены в течение I квартала. Недавние повторные испытания, включая испытание нормативным давлением, машина прошла успешно. Доработка конструкции практически завершена, приступаем к документальному оформлению ТС.

Новый цементовоз — не единственная новинка «Капри» из алюминия. Перед Новым годом с конвейера завода сошел двухосный авиатопливозаправщик объемом 29 м³ с интегрированным техническим отсеком.

Линейку образцов новой техники также дополнили стальная автоцистерна на шасси «КамАЗа» пятого поколения с колесной формулой 6х2, АKN-15 на базе «Байбен» и «КамАЗ-65222».

Для продления и получения нового ОТТС для серийного выпуска трехосных машин в 2025 г. был проведен полный цикл испытаний на полигонах НАМИ (Московская область) и в г. Челябинск.

ПРОИЗВОДСТВО

Как идет развитие компании в условиях экономической нестабильности? С этого вопроса началось наше интервью с заместителем генерального директора АО «Спецнефтетранс» по производству А.А. Самсоновым:



— Минувший год действительно стал для отрасли и для нашей компании периодом серьезных испытаний. Снижение мировых цен на углеводороды, незаконные санкционные ограничения серьезно повлияли на деятельность нефтяных компаний. В условиях макроэкономической неопределенности ряд заказчиков был вынужден сократить производственные программы. Как следствие, это оказало влияние на наши операционные показатели.

Тем не менее, компания сохранила устойчивость и выполнила все задачи, поставленные нефтяниками. По автотранспорту объем оказанных услуг в 2025 г. составил 104% к плану. Отмечу «Когалымское УТТ», где план был выполнен на 107%.

— Алексей Алексеевич, какова ситуация у строителей?

— Строительный сегмент оказался более чувствительным к внешним ограничениям. По содержанию дорог, а их протяженность составила 12 750 км, план выполнен на 102%. В течение года было отремонтировано 561 тыс. м² дорог и площадок — это 163% к плану. В начале 2025 г. перед дорожными обществами была поставлена задача: нарастить выпуск асфальтобетона, и она была выполнена. Произведено 109 197 тонн АБС — 122% к уровню предыдущего года. Причем прироста удалось добиться не только в физических объемах, но и в стоимости продукции.

Однако негативные внешние условия привели к существенной корректировке программ заказчиков по капстрою и автотимникам.

На текущий момент ситуация по капстрою стабилизируется: от заказчика получены планы по бурению в Пермском крае, ожидаем получение аналогичной программы по Республике Коми. Это позволяет рассчитывать на выравнивание показателей в течение года.

— Как в этих условиях шло обновление парка компании?

— В минувшем году было закуплено 233 единицы техники, из них 191 — в рамках программы обновления парка для «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Ключевые приобретения: 20 комфортабельных автобусов Yutong, новые асфальтоукладчики для «Дорстройсервиса» и «Нефтедорстрой», азотная компрессорная станция в «Урайское УТТ».

В 2026 г. инвестиции будут сконцентрированы на поддержании критически важных направлений и замене техники с максимальным износом, что позволит обеспечить выполнение поставленных нефтяниками задач без существенного роста затрат.

При росте потребностей заказчика мы имеем все возможности

Находить точки роста



➤ Спецтехника компании «Спецнефтетранс» обеспечивает технологию нефтедобычи «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» на Ямале.

оперативно скорректировать программу по обновлению парка.

— Какие меры принимаются для снижения затрат?

— Наступивший год является для нас периодом еще большей настройки эффективности компании. Мы не просто вынужденно принимаем происходящие изменения, а пытаемся адаптировать структуру парка и затраты под новые реалии. Идет работа по замещению субподрядного транспорта.

Основной упор сделан на адресную работу с каждым часом, я бы даже так сказал, на исключение непроизводительных пробегов и дальнейшее развитие гибких форматов, таких как, например, аренда транспортного средства без экипажа.

— Какое место в борьбе с издержками сегодня отводится проекту по автоматическому закрытию путевого листов (АЗПЛ)?

— Проект доказал свою экономическую эффективность: за период эксплуатации снижение удельного расхода топлива по различным группам техники составило от 15 до 35%.

С апреля АЗПЛ будет полноценно работать в «Лангепасском УТТ» и «Дорстройсервисе», начнется внедрение проекта в «Нижевожском УТТ». В следующем году планируем подключить «Пермское транспортное предприятие».

— Одним из новых направлений работы в минувшем году стало включение в периметр системы спутникового мониторинга (ССМ) подрядного транспорта. Каковы первые результаты?

— Этот проект в пилотном режиме мы начали реализовывать на Восточно-Перевальном месторождении, где сегодня под контролем ССМ находится порядка 50 единиц техники.

Благодаря исключению человеческого фактора и повышению прозрачности мы сегодня получаем с этого удаленного объекта точные данные о фактически отработанном времени, пробеге и загрузке ТС. Понимая реальную потребность в технике, мы имеем возможность гибко распределять ресурсы, формировать состав парка и тарифы. Для заказчика это означает снижение затрат без потери качества услуг.

На сегодня в Когалыме мы подключаем к этому проекту еще одного подрядчика. Результаты планируем оценить уже к концу лета.

— Какие еще проекты по повышению эффективности Вы бы отметили?

— Перспективным направлением является продолжение работы по переводу верхнего оборудования нефтепромысловой спецтехники на газ. Опыт «Усинского ТТУ» и «Лангепасского УТТ» подтверждает снижение затрат на топливо на 20–25%. Главная проблема — это доступ к качественному топливу: наличие конденсата, парафинов и иных примесей приводит к детонации, перегреву, потере мощности и поломкам оборудования. Но, как показывает опыт эксплуатации такой техники, даже в условиях Крайнего Севера возможности контролировать качество газа есть. Надо этим вопросом заниматься систематически, предъявляя жесткие требования по теплотворной способности и чистоте поставляемого топлива.

Отмечу, что Д.А. Гусев, который недавно возглавил «Лангепасское УТТ», на XI НПК в Миассе в 2024 г. был отмечен дипломом I степени как раз за проект по газозому топливу.

Также в числе приоритетных проектов, по которым мы ожидаем получить быстрый и существенный экономический эффект, — централизация закупок масел, топлива, шин, инертных материалов, запчастей и комплектующих. Эти задачи интегрированы в функционал недавно созданного управления по региональному развитию.

— Выше Вы упомянули один из

новых форматов работы — аренда техники без экипажа...

— Речь о переходе там, где это экономически обосновано, от классической транспортной услуги к промышленному каршерингу. За рулем оперативного транспорта, который мы передали в аренду нефтяникам, — персонал заказчика, обслуживающий объекты нефтедобычи. Этот пилотный для компании проект коллег из «Нижевожского УТТ» реализуют, в том числе в Самарской области и Татарстане — в новых регионах работы, удаленных от сложившихся производственных баз.

С одной стороны, это позволяет заказчику снизить затраты и направить высвободившиеся средства на обновление парка, порядком изношенного в этом сегменте. Мы, со своей стороны, получаем возможность снизить потребность в водительском составе, заместить субподряд, обновить парк.

Таким образом, компания не только адаптируется к внешним вызовам, но и формирует новые внутренние точки роста, развивая гибкие форматы работы и внедряя современные IT-решения. Мы работаем над развитием внутренних возможностей, используем технические и организационные решения для оптимизации затрат. В текущем году эта работа будет продолжена.

— Спасибо за интервью. Олег ОПУТИН

Централизация, лизинг, ОПТ

Более 80% транспортных средств в дочерние общества компании «Спецнефтетранс» закупается через Управление автотранспортно-технологического обеспечения. Централизация, лизинг и оптовый закуп техники обеспечивают наилучшие условия.

Помимо договорной работы, одним из важных направлений Управления является изучение производителей и поставщиков, сравнительный анализ эксплуатации и стоимости владения ТС, работающих в разных обществах компании, регионах, природно-климатических условиях.

— Эта аналитическая работа для нас имеет особое значение, — отметил М.В. Волков, начальник УАТО, — поскольку в последние годы на рынке произошло замещение изученных за многие годы европейских брендов новыми производителями. И нам необходимо выбрать, исходя из тре-

бований качества и одномарочности при формировании парка.

Накопленная за несколько лет база уже позволяет нам определить предпочтения в ключевых сегментах. Например, автобусы — Yutong, бульдозеры и экскаваторы — Shantui, фронтальные погрузчики — Lovol. В прошлом году закуплено 49 единиц техники этих производителей. По грузовикам — основными для нас являются машины отечественных производителей. Прежде всего, «КамАЗ». Далее следуют «Урал», «ГАЗ».

По легковым авто пока еще наблюдаем, в данный момент тестируем несколько единиц китайского производителя JAC.

ЭКОНОМИКА

Новые требования времени

В опубликованном весной 2024 г. материале «IT как зеркало транспортной эволюции» заместитель генерального директора АО «Спецнефтетранс» по экономике С.А. Александров рассказал о роли цифровых технологий в развитии компании. Сегодня разговор на тему, заданную два года назад, продолжается:



— В складывающихся непростых макроэкономических условиях основной заказчик — ПАО «ЛУКОЙЛ» — особое внимание уделяет вопросам усиления контроля над работой автотранспортных средств, привлекаемых для обеспечения технологической добычи и переработки нефти. Очевидно, что при наличии масштабной производственной программы имеют место случаи, когда техника фактически не работала, однако путевые листы были оформлены, а услуги предъявлены к оплате. Но если в более тучные времена подобные моменты порой воспринимались как малозначимые, не оказывающие существенного влияния на экономику, то сегодня мало кто готов платить за «воздух».

Внедрение систем объективного контроля позволяет видеть фактический режим эксплуатации транспорта, а не только то, что указано на бумаге.

■ Честным быть выгодно

Фактическая производственная программа важнее нарисованных, «бумажных» часов не только для заказчика, но и для ответственного подрядчика, нацеленного на долгосрочное сотрудничество. Если коротко, то честным быть выгодно. Фиктивные часы —



➤ Обсуждение проекта АЗПЛ в ИТЦ АО «Спецнефтетранс»: докладывает инженер-постановщик Д. Рахманов.

это не сиюминутная прибыль, а мина замедленного действия. Они маскируют реальную неэффективность и создают ложное представление о загрузке парка, раздувают издержки на списание ГСМ и запчастей. Помимо низкоэффективной экономики и ущербной системы управления, такой подход несет серьезные репутационные издержки в отношениях с заказчиком, подрывает доверие.

Поэтому работа по верификации затрат, связанных с эксплуатацией ТС, в компании «Спецнефтетранс» ведется уже на протяжении многих лет. Изначально шло оснащение техники системами спутникового мониторинга. Это позволяло контролировать ее местонахождение, но не давало возможности в полной мере оценить реальную загрузку транспорта.

С развитием IT-технологий в 2017 г. нами был начат переход от традиционного формального учета, основанного на подписанных путевых листах, к получению объективных данных о фактической работе техники. В качестве ключевого инструмента здесь выступает разработанный в компании проект автоматического закрытия путевых листов (АЗПЛ).

Объективный контроль дал нам возможность видеть реальную производственную программу и существенно сократить затраты по горючему, запчастям, покрышкам. Достаточно сказать, что в ходе реализации проекта АЗПЛ

удельный расход топлива был снижен более чем на четверть. В масштабах компании экономия составляет сотни и сотни миллионов рублей ежегодно.

Взяв в свое время курс на цифровизацию бизнес-модели, компания даже несколько опередила, предвосхитила потребность основного заказчика в оперативности, прозрачности и точности учета. Благодаря этому сегодня мы оказались готовы к новым требованиям времени.

Мы полагаем, что и заказчик, ознакомившись с нашим опытом, склоняется к необходимости оснащения подобными системами контроля ТС всех подрядных и субподрядных организаций. Выгода единой системы диспетчеризации очевидна: она даст прозрачность и возможность формировать более точную производственную программу по транспорту в разрезе каждой единицы техники и в целом, что позволит существенно оптимизировать расходы.

Мы согласны с этим еще и потому, что внедрение такой системы мониторинга приведет к формированию справедливой стоимости услуг. Тарифы при таком подходе могут вырасти, но абсолютный объем оплачиваемых часов уменьшится, так как оплате будет подлежать только реально отработанное время. Это выгодно всем ответственным участникам рынка, поскольку верификация позволяет исключить ситуации, когда некоторые подрядчики с низкой фактической работой предъявляют более низкие тарифы, что ставит остальных в невыгодное положение. А потом оказываются не в силах выполнить поставленную перед ним задачу.

Наш опыт АЗПЛ показывает, что внедрение подобных решений — процесс непростой, требует воли и настойчивости. Однако последовательная и планомерная работа в этом направлении, как мы видим, дает ощутимый экономический эффект.

■ Будущее рождается сегодня

Сегодня компания изучает возможности для дальнейшей цифровизации бизнес-процессов. В настоящее время ведется работа по анализу новых технологических решений, включая использование искусственного интеллекта. В феврале-марте были рассмотрены предложения ряда вендоров. В конце марта прошло совещание на эту тему с участием сотрудников Информационно-технологического центра компа-

нии. Определено несколько перспективных направлений.

В первую очередь, речь идет о создании «цифровых агентов», способных взять на себя рутинные операции: сортировку корреспонденции, подготовку типовых ответов, поиск информации в массивах данных, выполнение поручений. Это позволит сотрудникам сосредоточиться на более сложных и творческих задачах.

Второе направление — эксперимент по подключению ИИ к аналитической работе. Сегодня аналитики проекта АЗПЛ вынуждены вручную обрабатывать часть данных для расчета показателей. Цель — не просто ускорить процесс, но и повысить его качество. В отличие от человека, ИИ способен выявлять микродвижения и аномалии на графиках, незаметные для глаза, анализировать данные сразу по множеству единиц техники и параметрам, находить закономерности, которые могут ускользнуть даже от взгляда опытного специалиста.

Еще одно перспективное, на наш взгляд, направление — computer vision. Речь о возможности применить систему компьютерного зрения в строительном сегменте деятельности компании.

Сегодня умные камеры уже позволяют оценивать работу техники и персонала, соответствие выполняемых работ BIM-моделям, решать вопросы, связанные с учетом материалов, обеспечивать новый уровень безопасности на объектах. Сейчас мы рассматриваем возможность опробовать эти аналитические способности ИИ на одной из наших стройплощадок. А то у нас автопарк уже давно под «цифровым гнетом», а строительство в должной мере пока не охвачено.

На данном этапе речь идет об изучении новых возможностей. Решения о внедрении будут приниматься по результатам тестов.

Но в любом случае будущее рождается уже сегодня, как бы недоверчиво мы на него ни смотрели. В свое время тот же спутниковый мониторинг или АЗПЛ казались космосом за гранью фантастики, а сегодня мы применяем их для решения утилитарных повседневных задач, даже не задумываясь об этом.

В заключение, пользуясь случаем, хочу обратиться к потенциальным участникам предстоящей XII научно-практической конференции АО «Спецнефтетранс». Коллеги, ждем новых, свежих идей и решений, которые позволят вам проявить ваш творческий потенциал и направить его на развитие компании.

ИТ-ПРОЕКТЫ

В центре внимания

В первом квартале в компании продолжалась реализация масштабных цифровых проектов. Более 600 единиц техники включено в проект АЗПЛ, начат переход на электронные транспортные накладные.



— Начало года выдалось насыщенным для IT-направления, — признается М.Ю. Никулин, заместитель директора Информационно-технического центра АО «Спецнефтетранс». — Был завершен процесс перехода на АЗПЛ двух работающих в Югре обществ. В «Лангепасском УТТ» оснащено 254 ТС, в «Дорстройсервисе» — 348 единиц техники на базах предприятия в гг. Когалым, Покачи, Лангепас. Хотелось бы поблагодарить коллег на местах, которые ответственно подошли к решению задачи.

В марте работы по внедрению АЗПЛ начались в «Нижневожском УТТ», где в рамках мероприятий по программно-техническому оснащению парка ТС идет аудит ранее установленного оборудования ССМ. Запуск проекта также запланирован в этом году.

В рамках новой Корпоративной информационной системы в конце 2025 г. был начат перевод блока кадрового учета и расчета зарплаты на современную платформу. Получая от коллег обратную связь, мы стараемся учитывать их предложения при дальнейшем развитии функционала программы. В апреле этот процесс должен быть завершен во всех обществах.

Одна из ключевых задач — обеспечить переход компании с 1 сентября на электронные транспортные накладные. Следующим этапом станет переход на электронные путевые листы. И задача, поставленная перед ИТЦ, — обеспечить возможность работы с ЭлТН в новой КИС. Технически в новой программе уже реализован функционал по подписанию с ЭлТН, получаемых и передаваемых через сертифицированных операторов. Накладные будут оформлять заказчики, но нам надо решить ряд вопросов: через каких операторов связи мы будем взаимодействовать с заказчиками, кто будет выступать в качестве экспедитора груза, кому давать электронную подпись и т.д.

Важный момент. Если заказчиком, перевозчиком и получателем груза является одна и та же организация, то оформлять ЭлТН не нужно. Это касается прежде всего наших дорожно-строительных обществ.

Возможность работать с электронными перевозочными документами появится и в блоке «Управление автотранспортной деятельностью», который был введен в эксплуатацию в 2025 г. В перспективе планируется реализация в УАД мобильных рабочих мест водителя и механика.

СТРОИТЕЛЬСТВО

Цифровой
ДВОЙНИК

Сегодня в центре внимания дорожников – инструменты, которые помогают сохранить эффективность даже в непростых условиях.



– Ситуация по капстрою пока остается непростой, – говорит **Р.Р. Шарифиев**, начальник Службы по строительству и эксплуатации автодорог АО «Спецнефтетранс». – Но даже в таких условиях мы стараемся работать на перспективу.

Идет работа по повышению эффективности проектов, в которых компания выступает генеральным подрядчиком. Профильные объемы мы выполняем собственными силами, непрофильные – передаются надежным партнерам. Это позволяет удерживать качество и контролировать затраты. Ведется мониторинг рынка техники, оборудования и материалов, изучаем возможность внедрения программных продуктов, которые дают возможность организовать работу более рационально.

Одним из них является BIM-проектирование (Building Information Modeling), позволяющее создать цифрового двойника объекта строительства. Информационное моделирование существенно меняет подход к строительству. В BIM аккумулируется вся информация о будущем объекте: геология, коммуникации, люди, техника, материалы, сроки. Это позволяет смоделировать ход реализации проекта и исправить ошибки на предварительном этапе, до выхода людей и техники на стройплощадку.

Особый интерес вызывает возможность оптимизации расходов на топливо, строительные материалы с привязкой к нормативам и сметам; управление ресурсами с использованием систем видеонаблюдения, спутникового мониторинга.

Проектировщики, инженеры, подрядчики, заказчики имеют возможность работать в едином информационном поле в реальном времени. Это улучшает взаимодействие между всеми участниками проекта.

Но есть и сложности. Внедрение BIM требует усилий и ресурсов: производительные компьютеры и иное оборудование с необходимым ПО, обучение сотрудников. Нужны единые стандарты, без которых невозможно интегрировать работу разных компаний. И, конечно, человеческий фактор: не все готовы менять привычные методы работы.

В связи с этим перед нашей службой поставлена задача: в течение апреля-мая изучить перспективы использования BIM при реализации наших линейных проектов, где основным является поточный метод организации работ, с учетом имеющихся реалий. Также рассматривается еще ряд проектов, направленных на поиск новых точек роста, внедрение передовых технологий в строительстве.

НОРИЛЬСКИЙ ВЕКТОР

Минувший год для «ДТК Ямал» стал годом несбывшихся надежд – треть производственных планов осталась на бумаге.

Это стало неожиданным и для наших читателей, привыкших к тому, что «ямальцы» меряют землю по-крупному, миллионами кубов грунта, семимиллиметровыми шагами идут в новые регионы, берутся за пилотные проекты и направления, в сторону которых некоторые и взглянуть боятся. Берутся и не устают удивлять даже поведавших много заказчиков и акционеров. А порой, обернувшись на заверченный проект, удивляются сами себе: неужели это мы?!

По большому счету, в пандемийный 2020-й они пришли работать туда, где их не особо ждали. В Норильск. Северный моногород со своим укладом, суровым климатом и экологией, реальностью складывавшихся десятилетиями обстоятельств и отношений. Это, почти, как в Тулу – со своим самоваром: здрасте!

На Таймыре никто с тобой, как с писаной торбой, будь ты хоть с самой-самой «большой» земли, носиться не будет. Место под скупым норильским солнцем надо заработать. И первый контракт на строительство дорог на Мокулаевском месторождении известняка – как приглашение на смотрины. Останься он единственным, вряд ли «Ямалу» удалось бы окупить даже затраты на мобилизацию. Но за полгода ударного труда стороны присмотрелись друг к другу. И последовавшая затем первая пятилетка «ДТК Ямал» на Таймыре оказалась наполнена проектами из федеральной повестки: Буферная емкость на Талнахской обогатительной фабрике, хвостохранилище Лебяжье, «РЗ-КОМ». Одновременно с нуля на краю земли строились вахтовый городок и производственная база, АБЗ.

Сегодня «ДТК Ямал» в Норильске хорошо известна тем, кто хочет, чтобы было построено качественно и в срок. И когда внешние обстоятельства, будь то сдвиги в планах заказчика или общая экономическая конъюнктура, обрывают привычную цепь событий, тут так и просится: заказчик не оправдал возложенных на него ожиданий...

«Но будем называть вещи своими именами: не учли все риски, – говорит **В.А. Балаев**, директор ООО «ДТК Ямал». – В бюджет были заложены контракты, которые в итоге не состоялись. Здесь одного признания мало, важны выводы и работа над ошибками. Бизнес-план, особенно в условиях неопределенности, не может строиться на оптимистичных прогнозах и обещаниях».

В таких ситуациях, как эта, проверяется характер. То, что у «ДТК Ямал» он есть, показал так-

Работа над ошибками



В «ДТК Ямал» сконцентрирована самая мощная и грузоподъемная техника компании «Спецнефтетранс». На загрузку этого карьерного самосвала, способного взять на борт до 60 т скального грунта, экскаватору с ковшом 4,5 куба потребовалось не более 5 минут.

же минувший год. Всего несколько фактов.

■ Вся «Надежда» на «Ямал»

В Норильском производственном управлении «ДТК Ямал» год начался без раскочки – уже 9 января строители приступили к ликвидации аварии на двух нитках пульпопровода «Надеждинский металлургический завод – гипсохранилище». Шлам, замерзший в трубе (530x10 мм – ред.), разорвал сталь, как бумагу.

Демонтировать двухкилометровый участок трубы – это даже не полдела. Задача – запустить проектный сброс пульпы с завода и не допустить расширения аварийной ситуации как можно скорее.

Работа шла днем и ночью, при -30°C и ураганном ветре. Сложнее всего в таких условиях, как говорят специалисты, менять опорную часть трубопроводов. Застывшая пульпа тверже камня. Глаз да глаз нужен за старыми болтовыми соединениями, которые, в отличие от строителей, не выдерживают внутреннего напряжения, мороза и коррозии.

Пульпа пошла по левой нитке через четыре месяца. Строителями было переложено более пяти километров трубы, восстановлено 400 городковых опор, отсыпана дамба в проектную отметку 20 тыс. м³. Заказчик принципиально принимал динамометрическим ключом нужный момент затяжки по каждому из 26 тыс. болтов. Параллельно шла теплоизоляция пенополистерольным фольгированным утеплителем.

Контракт укрепил репутацию «ДТК Ямал» в глазах заказчика – «НН-Девелопмент». Это помогло заключить еще ряд контрактов по «Надежде». Летом к работам на системе гидротранспорта подключились и бойцы стройотряда Северо-Кавказского горно-металлургического института.

Кроме этого, студентам из Владикавказа, всего 60 человек, получали практический опыт на отсыпке защитного слоя дамбы Буферной емкости на Талнахской обогатительной фабрике, давали

огня на АБЗ и укладке асфальта. Ребята взяли на себя серьезные объемы в пиковый для предприятия период. Сотрудничество с вузом будет продолжено.

■ Цех металлоконструкций

В мае в Норильском управлении «ДТК Ямал» был введен в строй цех изготовления металлоконструкций. Первый крупный заказ – 173 тонны конструктива для Кайерканской нефтебазы был выполнен за три месяца. Мощности цеха – 50-80 т продукции в месяц, в зависимости от типа и сложности. Качество гарантирует многоступенчатый контроль на каждом этапе работ и своя лаборатория неразрушающего контроля. Еще одно преимущество – применение высокоэффективных антикоррозионных и огнезащитных покрытий.

– Для нас это стратегически важное направление, – подчеркнул **Е.А. Подставкин**, заместитель главного инженера Норильского управления, – поскольку такое производство является новым для региона. Цех позволяет выйти на проекты более сложного уровня, ускорить сроки строительства, снизить затраты и зависимость от внешних поставщиков.

■ Операция РВС

В ходе реконструкции склада ГСМ аэропорта «Алыкель» «ямальцы» успешно освоили зимнее бетонирование, обеспечив доставку раствора за 50 км при -30°C и ниже. Впервые в «СНТ» был освоен новый вид строительного-монтажных работ – разворачивание вертикальных стальных резервуаров. Замена четырех отслуживших свое РВС-1000 на четырехсоткубовые с коническим днищем – это просто песня, которая заслуживает отдельного рассказа!

Минувший год для «ямальцев», с одной стороны, – горькая пилюля норильского реализма. С другой, – это опыт, который заставляет скорректировать подходы к планированию. И сегодня они продолжают работать, искать наилучшее применение своим возможностям. Право на место под скупым норильским солнцем зарабатывается не только прошлыми успехами, но и умением держать удар сегодня.

■ ЛетоДорСтрой

Зима в Норильске – 10 месяцев в году, остальное – лето. Так говорят сами горожане. Шутят, наверное. Хотя летний дорожно-строительный сезон здесь действительно короткий, и надо многое успеть восстановить на пучинистых и вечномёрзлых грунтах.

В прошлом году на АБЗ «ДТК Ямал» было выпущено 33 750 тыс. т смеси. По пяти муниципальным контрактам в две смены строители уложили свыше 134 тыс. м² асфальтобетона, 41,5 тыс. из них – на участке автотрассы Норильск-Алыкель – основной транспортной артерии региона. Важным объектом стал ремонт дорожного полотна на ул. Севастопольская вблизи администрации города и мемориала Победы.

■ Зима на Тухарде

Этой зимой силами участка НПУ в пос. Тухард велись работы на двух линейных объектах «Норильсктрансгаза».

– Проект по техническому перевооружению конденсатопровода на участке 0-68 км, который был начат в 2023 г., вступил в заключительную фазу, – отметил **А.Н. Чаусов**, инженер сметно-договорного отдела «ДТК Ямал». – Фронт работ на этот год: монтаж конденсатопровода Ду325 протяженностью 33 км и опорно-ригельной части – 5 124 шт., перекладка метаноопровода на второй ярус Ду108 – 81 км. Также должны быть выполнены врезки под давлением и комплексное опробование трубопровода под давлением. В 2027 г. останется только навести порядок: рекультивация – 710 га и демонтажные работы в объеме 6 840 т.

Параллельно в январе строители вошли в новый проект с длинным названием – «Техническое перевооружение опорно-ригельной части на участках межпромысловых газопроводов между Северо-Соленинским, Южно-Соленинским и Мессояхским месторождениями». Задача: бурение скважин, установка 1 074 свай и монтаж на них ОРЧ в объеме 537 шт. Все строительные-монтажные работы планируется завершить к концу апреля, оставив на лето только нанесение АКЗ в объеме 1 310 м.

А дальше – новые проекты. Работа и жизнь не стоят на месте – каждый день подбрасывает новые испытания на прочность.

Олег ОПУТИН

На все сто! С лишним

Чернушинский «Автодормашсервис» минувший год отработал на все сто с лишним. Производственная программа составила 56,7 тыс. н-ч. План по доходам выполнен на 103,5%.

– Мы удовлетворены результатом, – не скрывает **О.В. Деткин**, директор ООО «Автодормашсер-

вис». – Нам удается выполнять обязательства перед партнерами, сохранить коллектив и темпы развития даже в сложное время.

Основными заказчиками являются коллеги – «Чернушинское УТТ» и «Дорос», на долю которых пришлось 82% объемов услуг. По итогам 2025 г. рост доходов по дорожникам увеличился втрое. Директор это связывает, прежде всего, с интенсивной эксплуатацией

самосвалов «Байбен», что привело к росту ремонтов по гарантии. Также «Автодормашсервис» производит гарантийные ТО и ТР техники «КамАЗ» и «Урал».

Продолжается развитие сотрудничества со сторонними контрагентами, доля которых в производственной программе общества достигла 18%. Среди наиболее значимых клиентов можно отметить «ЛУКОЙЛ-Пермь», «ПИТЦ «Геофизика» и «Аргос».

– Мы активно привлекали клиентов из соседних территорий и регионов. Свою роль здесь в 2024-

2025 г. сыграла высокая концентрация вблизи Чернушки организаций, занятых на строительстве скоростной федеральной трассы «М-12». Завершение работ стало ключевым фактором снижения объемов по иногородним заказчикам в текущем году. Несмотря на это, бизнес-план предприятия сформирован с ростом более чем на 5% по н-ч и 27% по доходам.

Ключевым элементом инвестиционной программы станет внедрение Корпоративной информационной системы на базе 1С: Комплексная автоматизация.

НОВЫЙ ПРОЕКТ

Коллеги из «Нижневолжского УТТ» не только расширяют географию работ, о чем мы рассказывали в прошлом номере, но и осваивают новые направления.

На предприятии реализуется пилотный для компании проект — аренда транспортного средства без экипажа. Наверняка, новый опыт будет интересен коллегам и в других обществах «СНТ».



— В июне 2024 г. мы выиграли в тендере ООО «РИТЭК» по аренде автомобилей без экипажа с ТО и ремонтом по Самарской области, — рассказывает А.И. Мигунов, директор ЗАО «Нижневолжское УТТ». — Начинали с четырех машин. К концу минувшего года их количество по ТПП «РИТЭК-СамараНафта» выросло до десяти. В начале 2025 г. проект также был запущен в ТПП нефтяной компании, работающей в Татарстане, Волгоградской и Астраханской областях.

Сегодня по «горячей аренде» на линию в качестве оперативного транспорта выходит тридцать наших Niva Travel, Niva Legend, пикап с бортовой платформой Lada 4x4 ВИС-234600. Кроме этого, в каждом регионе у нас в резерве имеется по одному подменному авто — по договору у нас всего четыре часа на замену сломавшейся машины. Итого, в проекте задействовано тридцать три машины.

Как все работает

Все автомобили оборудованы системой спутникового мониторинга, что позволяет контролировать их нахождение и пробег. По каждому ТС договором установлены количество машино-часов, предельный километраж суточного пробега, недельные лимиты на топливо. Ремонт, обслуживание, заправка автомобилей — наша зона ответственности. Хранение ТС, организация медосмотра водителей — на заказчике.

Проект курирует отдел главного механика, а не эксплуатация, поскольку основное — это надлежащее техническое состояние автомобиля, что гарантирует своевременную подачу заказчику. Контроль на удаленных участках

Машины без экипажа

обеспечивают механики. Раз в 10 дней к ним для проверки выезжают начальники автоколонн, за которыми эти автомобили закреплены. Патронаж техники в Самаре и Татарстане ведет Жирновский участок, по Волгограду и Астрахани — Котовский участок.

Ремонт и ТО техники в «домашнем» регионе мы проводим своими силами. В «новых» регионах машины обслуживаем в автосервисах по месту базирования. Если встает вопрос о дорогостоящем ремонте или замене, то нашими механиками и по видеосвязи предварительно определяется текущее состояние узла или агрегата.

Ключевой фактор

Одним из ключевых вопросов, от которого во многом зависит успех проекта, является отношение к технике.

Мы понимаем, что за баранкой теперь не наши профессиональные шоферы, а операторы нефтедобычи и мастера. Раньше представитель заказчика сел и мы его повезли, а теперь он сам за все отвечает. Путевки, медосмотры, горячее, правила дорожного движения, бездорожье, маршруты... Одним словом, человеку приходится выйти из зоны комфорта.

Свою роль играют и сложные дорожные условия. По некоторым маршрутам прежде ходили «Садко» да «Уралы», а сейчас по тем же «дорогам» крадутся наши «Нивы»...

Все это существенно отражается парке. Порой смотришь на машину и кажется, что она пришла с испытаний тяговых усилий. Сцепление, коробки, редукторы, мосты словно проверяют на выживаемость.



В пилотном проекте «Нижневолжского УТТ» задействовано три десятка автомобилей Niva Travel и Niva Legend.

Здесь, конечно, необходимо вести разъяснительную работу со стороны заказчика по более бережной эксплуатации техники, иначе расходы на ремонт окажутся гораздо выше и просто загубят проект.

О перспективах

А интерес у заказчика к проекту есть, он предлагает его дальнейшее развитие — нам уже поступил запрос еще на 20 «Нив». Готовим экономический расчет. Плюс на некоторые направления предложено запустить более проходимые ТС, способные нести большую полезную нагрузку, — «УАЗ Патриот» и вездеходы «Шторм». Но мы пока с осторожностью смотрим на «УАЗы». Все-таки, для неподготовленного водителя «Нива» более проста в управлении, чем этот рамный внедорожник. Недавно «горячей арендой» заинтересовался еще один наш заказчик —

«ЛУКОЙЛ-Энергосети».

Подводя первые итоги проекта, можно сказать, что интерес у нас и у заказчика к новой форме сотрудничества во многом общий. Снижение тарифа дает возможность повысить эффективность использования ТС и безопасность услуг, обновить парк, снизить его разномарочность.

Кроме этого, УТТ получило возможность расширить географию работ, заместить транспорт конкурентов, увеличить производственную программу, несмотря на дефицит водителей. И хотя проект не является для нас ключевым, он обеспечивает дополнительный финансовый результат.

Для получения максимального эффекта необходимо проект культивировать, постоянно держать руку на пульсе. Если не контролировать затраты на топливо и ремонт, можно легко уйти в минус.

КОММЕНТАРИЙ



Развитие пилотного для компании проекта на Нижней Волге прокомментировал начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения АО «Спецнефте-транс» М.В. Волков:

Новая услуга для заказчика

— Опыт, который уже нарабатывало «Нижневолжское УТТ» по этому направлению, позволяет говорить о новой модели обслуживания заказчика. Ключевой особенностью является то, что мы передаем клиенту не просто услугу в ее классическом понимании, а сам инструмент. Теперь заказчик сам управляет процессом эксплуатации автомобиля, берет на себя вопросы диспетчеризации ТС, что позволяет максимально гибко планировать работу. Мы же в этом проекте фокусируемся на поддержке технической готовности автопарка. И сегодня видим, что коэффициент технического использования техники вырос, простои сократились.

Проект позволил существенно снизить стоимость услуги для заказчика за счет оптимизации расходов на оплату труда водителя и обновить парк, что было бы весьма затруднительно при сложившихся на сегодня тарифах и ценах на новые автомобили. Для нас важно, что, предоставляя транспорт в аренду без экипажа, мы остаемся конкурентоспособными в данном сегменте и решаем проблему дефицита персонала. Не только заказчик, мы также оценили экономический эффект проекта — период окупаемости автомобиля сократился на четыре месяца. Я считаю, это маленькая победа в текущих непростых условиях.

Важные улучшения

ВООО «Нефтедорстрой» подвели итоги 2025 г., который для коллектива из 300 человек и парка на 100 единиц техники стал годом стабильной работы и небольших, но важных улучшений.

Прежде всего, уральские дорожники отработали с превышением плана по доходам на 17%. Все основные работы, включая благоустройство города и объектов ТПП «Урайнефтегаз», были выполнены в срок.

Летом на АБЗ, прошедшем модернизацию, было произведено 10,8 тыс. тонн асфальтобетонной смеси. Хорошо проявил себя поступивший на вооружение

предприятия новый асфальтоукладчик SUM7200C+. Благодаря ему удалось качественно обновить почти 47 тыс. м² дорожного полотна. Общие объемы капитального ремонта по году составили 61 тыс. «квадратов», по капстрою — 43 тыс. кубов грунта и щебня.

Ключевым направлением работы предприятия является содержание дорог — 1966 км, которые в зимний период дополнили автотизиники. В зоне ответственности «Нефтедорстроя» этой зимой было более 70 участков сезонных проездов и ледовых переправ, общей протяженностью 305 км. В работах по их строительству и содержанию было задействовано 100 единиц собственной техники, пять единиц привлеченной,

166 водителей и дорожных рабочих.

Урай — хотя и юг Югры, но все-таки далек от теплых краев. Неустойчивая погода, частые перепады температур и обилие осадков создавали дополнительную нагрузку на людей и технику. Однако дорожники сделали все, чтобы обеспечить безопасность движения и доступность самых отдаленных месторождений.

Благодаря внедрению в промышленную эксплуатацию в минувшем году проекта АЗПЛ, который охватил 92 единицы дорожно-строительной, грузовой и специальной техники, обществу удалось добиться снижения удельного расхода топлива: в среднем по парку на 2% — до 5,7 л/час. По грузовой и специальной технике снижение составило также 2%, — до 50,1 л на 100 км пробега. Кроме этого, проект позволил улучшить про-

изводственную дисциплину и рациональное использование автотракторной техники на объектах заказчиков.

В текущем году обществом запланировано увеличение объема работ, выполняемых собственными силами по договору по содержанию дорог Назымской группы месторождений: Апрельского, Средне-Назымского и Гальяновского, разработку которых ведет НК «Югранефтепром». Общая протяженность дорог на содержание увеличилась почти на 90 км.

Инвестпрограммой 2026 г. предусмотрен закуп ряда ТС для работы на объектах ТПП «Урайнефтегаз». Комбинированная дорожная машина на шасси «КамАЗ-65222» уже поступила и успела поучаствовать в содержании дорог этой зимой. Также в планах — два самосвала «КамАЗ» 65802-K5.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Пермское ремонтное предприятие» поддерживает коэффициент технической готовности парка основного заказчика — ОАО «ПТП» и при этом довело долю внешних заказчиков до 32,5%.

— В условиях кризиса на рынке авторемонтных услуг в 2025 г. мы скорректировали тактику, — открыл секрет С.А. Васильев, директор «ПРП». — Мы сосредоточились на обслуживании лояльных заказчиков, а не пытались в рамках снижающегося рынка доказывать всем, что мы — лучшие. Свою положительную роль сыграло «сарафанное радио», когда новые клиенты приходят к нам по рекомендации наших партнеров.

Благодаря этому, нам удалось выровнять ежемесячную реализацию и выработку, снизить риски неплатежей. По итогам года средняя выработка на одного работника основного производства составила 2 297 н.ч. Выполнение этого показателя на 117% к плану свидетельствует не только о квалификации и мотивированности наших работников, но и кадровом дефиците. При штатной численности 42 человека у нас работает 33 сотрудника.

Позитивные изменения происходят и в работе с основным заказчиком. Выделение персонального мастера-приемщика улучшает коммуникацию, позволяет более точно и оперативно согласовывать фронт работ.

В этом году работа по повышению качества и расширению спектра услуг продолжается. Будет хорошим событием, если у нас получится успешно завершить переговоры по статусу сервисного партнера Sitrak, вернуться к реализации проекта К-сервис («КамАЗ»), запустить проекты по капремонту техники и установке ГБО на автомобили и автобусы, в первую очередь, для обществ группы «Спецнефтетранс».

■ Усинск гораздо меньше, чем Пермь, но ООО «Ремспецтранс-2» удается привлекать внешних заказчиков.

В минувшем году доля сторонних клиентов «РСТ-2» в производственной программе общества составила 5,18% (3 541 н.ч.).

— Этот рынок у нас не очень обширный, — пояснил А.М. Тимофеев, директор «РСТ-2», — тем более, что большинство компаний имеет свои мощности и штат для текущего ремонта ТС. Наиболее крупными партнерами выступают компании «ЛУКОЙЛ-Пермь» и «БКЕ». Ведется работа по привлечению новых клиентов, в том числе из соседних регионов — г. Нарьян-Мар и южных территорий Республики Коми.

В этом году общество планирует увеличить объем услуг, оказываемых на сторону, на 22%. С учетом этого идет работа с действующими и потенциальными клиентами, формирование инвестпрограммы общества по ремонтному оборудованию и получению сотрудников. По последним двум пунктам ведутся переговоры с АЗ «Урал» и ПАО «КамАЗ».

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Объемы работ «Покачевского УТТ» на Средне-Назымском месторождении в этом году на 18% выше, чем в прошлом. Рост производственной программы составит 75,5 тыс. маш-ч.

Сегодня в Белоярском районе Югры предприятием задействовано 119 единиц техники, вахтовым методом работает 191 человек. В связи с этим особое внимание уделяется развитию инфраструктуры, улучшению условий труда и быта.

В конце октября 2025 г. в вахтовом городке АТЦ Средне-Назымского месторождения было введено в эксплуатацию два здания модульного типа – АБК и столовая на 24 посадочных места.



Теперь ИТР обеспечены оборудованными рабочими кабинетами, а все работники цеха – горячим трехразовым питанием и свежей выпечкой в своей столовой.

■ Прошедшая зима серьезно подправила планы «Усинского ТТУ» по вывозу нефти с месторождений «ЛУКОЙЛ-Пермь».

Вывоз НСЖ с месторождений ТПП «Севернефтегаз» в Ненецком АО является сезонной, но от этого не менее важной работой для усинских транспортников. С месторождений Командиршорской группы по двум направлениям – Южно-Шапкинское (куст «Южный») и Харьягинское (куст № 11) – этой зимой силами общества планировалось, начиная с января, вывезти 189 тыс. кубов НСЖ, в среднем около 780 в сутки. В круглосуточном режиме по этому направлению планировалось задействовать 25 водителей и 15 автоцепов с ППЦ объемом 28-30 м³.

Однако нынешняя зима обеспечила в Большеземельской тундре устойчивые минусовые температуры и снежный покров раньше графика.

– И, раз природа и нефтяники сказали «надо», вывоз НСЖ был начат нами с опережением, с 20 декабря, – отметил Р. Р. Сатдинов, заместитель директора «Усинского ТТУ» по производству. – Набрав хороший темп, заказчик ко второй декаде февраля уже практически в полтора раза превысил запланированный изначально суточный объем вывоза, доведя его до 1 100 кубов.

Это потребовало от нас увеличения количества ТС. На сегодняшний день вывоз НСЖ осуществляется в полном объеме. Здесь хотелось бы отметить труд наших передовиков Н.И. Лежнева и Н.Н. Шарыгина. Они перекрывают поставленные производственные задачи, бережно относятся к технике и окружающей природе тундры, нареканий к их работе у заказчика нет.

Продолжение. Начало на стр. 1

Улучшая условия труда и быта для людей, которые работают вахтой, мы обеспечиваем выход техники для выполнения задач, которые ставят нефтяники.

Сами нефтяники – не сторонние наблюдатели, а вполне заинтересованные лица. Как отметил заместитель генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» А.Ю. Тулупов, побывавший на стройплощадке, для заказчика важна не только производственная сторона вопроса, но и условия труда и быта, которые должны соответствовать принятым в компании стандартам.

В здании АБК мы застали разработку систем отопления и водоотведения в медицинском кабинете. На очереди – монтаж отопления. В диспетчерской пока не хватает окна, указал заказчик – оно появится там в ближайшее время.

Тепловой контур на гараже до снега, к сожалению, закрыть не удалось. На оконных проемах монтажники еще только ведут промеры. На кровле не хватает четырех сэндвич-панелей на 24 м² – завод-поставщик ошибся в расчетах, но железно пообещал отдать в течение двух недель. Проемы ворот завешены брезентом. Четыре комплекта подъемных ворот вместе с кран-балкой в ремзону также еще на подходе.

Ремзона пока отдана под металлосклад и рабочий кабинет сварщика, который работает с огоньком. Ему мерзнуть некогда – на стене очередной регистр отопления – четыре трехметровых отрезка трубы, соединенных переключками. Рядом – стопка уже сваренных отопителей. И надо еще, иначе кубатуру гаража не прогреть.

Котельная смонтирована, газ – у границ участка базы, но разрешения на подключение еще нет. Строители, когда речь заходит о сроках, осторожно сдвигают их на январь, а запуск тепла – на февраль-март.

Март. Тепловой контур на здании гаража закрыт, но тепла внутри нет. Разрешение на запуск котельной Ростехнадзором еще не выдано. К концу первого месяца весны на общежитии внутренние работы завершены, осталась

Пилотный романовский проект



только входная группа. К крыльцу строители приступят, как земля подсохнет. В АБК завершены работы по электропроводке.

■ Обратный отсчет

С учетом того, что сдача объекта по договору – 30 июня, сегодня проект вышел на финишную прямую.

– Весна будет напряженной, – поделился А.Л. Симапов, директор «Чернушинского УТТ». – В гараже необходимо смонтировать системы отопления, водоснабжения, освещения, вентиляции, пожарной безопасности. Кроме этого, в ремзоне на четыре постановочных места должна быть установлена кран-балка, обустроены смотровые каналы и

склад. Большой объем предстоит по благоустройству территории.

– Площадь асфальтирования составит 1,6 тыс. м², – дополнил А.А. Голиков, директор компании «Диал Строй», ведущей работы на объекте. – На этом месте ранее размещалась лесопилка, и из-за опила грунт стал нестабилен. Поэтому еще в начале работ мы произвели замещение слабых грунтов, а осенью отсыпали площадку песчаным слоем. Перед укладкой асфальта предстоит уложить еще 1,5 тыс. кубов щебня. Также

в рамках благоустройства предусмотрена установка освещения и 3D-ограждения, обустройство пешеходного перехода. Установленные сроки выдержим.

Параллельно в «Чернушинском УТТ» идет работа по комплектации Уньинского участка всем необходимым – компьютерами и оргтехникой, мебелью и оборудованием в офис и общежитие, бельем, посудой. Все планируется завезти в мае.

Одним словом, по Уньеве начат обратный отсчет.

Сегодня в Верхнекамье компания «Спецнефтетранс» отработывает технологию оперативного развертывания производственных комплексов. В зависимости от поставленных заказчиками задач проект может быть масштабирован в разных регионах работы – от Каспия до Баренцева моря и Ямала.

Строят в тундре

Дорожники ЗАО «Транс-Строй» завершили первый этап строительства на объектах Командиршорской группы месторождений в Ненецком АО.

– В течение 2025 г. было построено более 50 км дорог, мостовой переход через р. Болван-Ю, отсыпано четыре кустовые площадки, – поделился А.О. Андабургский, директор ЗАО «Транс-Строй», – общий объем перевезенного грунта составил более 700 тыс. т. В марте производилась финальная досыпка узлов задвижек в объеме 50 тыс. м³. В рамках первого этапа работ была завершена разработка карьера Северная 21, откуда нами было добыто и доставлено на объекты «ЛУКОЙЛ-Пермь» в общей сложности более 2,5 млн м³ грунта.

Также завершена реконструкция полигона по рекультивации нефтесодержащего шлама на Варандейском месторождении, на котором работы производились с 2022 г.

В высокой степени готовности находятся полигоны на Харьягинском и Южно-Шапкинском месторождениях. Также продолжается выполнение собственными силами обустройства Сигвейского месторождения, одного из приоритетных для основного заказчика объектов. Для этого нам удалось в сжатые сроки мобилизовать необходимые ресурсы и поддерживать высокий темп строительства.

Подводя итоги уходящего зимнего сезона, усинские дорожники отмечают, что благоприятные погодные условия позволили в срок и качественно построить автотрассы без лишних затрат и дополнительных ресурсов. Было задей-

ствовано шесть ДРП, 70 единиц техники.

– За первые четыре месяца зимы длительных метелей и больших снегопадов не было, что положительно повлияло на процесс строительства и содержания зимников, – пояснил И.М. Андреев, заместитель директора ЗАО «Транс-Строй». – По данному направлению работы хотелось отметить начальника ПУ-2 «Коми» Е.Р. Хазипова и его коллег, в зоне ответственности которых находится более 900 км промышленных дорог и пять ледовых переправ. Протяженность самой большой из них, через р. Уса, – 1 020 м.

Одним из значимых событий для общества стала победа в декабре 2025 г. на аукционе на отсыпку кустовой площадки № 2 Лыдушорского месторождения, разработку которого ведет совместная российско-вьетнамская компания «РусьВьетПетро». Это новый заказчик.

– Отсыпку грунта в объеме 65 тыс. м³ запланировано произ-

вести в течение марта-апреля, – уточнил Иван Михайлович, – работы будут вестись в суточном режиме. На объекте будет задействовано до 40 единиц техники и около 100 работников, плечо возки из карьера составляет 18 км. Необходимые ресурсы были перенаправлены с Командиршора, находящегося рядом, в 120 км. Мобилизация на стройплощадку была начата 10 марта по автотрассам.

На объекте выставлен вахтовый городок из 15 вагон-домов, столовой, душевой. Большую роль сыграло то, что у нас есть все необходимое для таких проектов, – люди, техника, строительная лаборатория, вагончики, опыт. Цель предприятия – закрепить отношения с новым заказчиком для дальнейшего сотрудничества.

Если говорить о планах «Транс-Строя» на текущий год по основному заказчику, то объемы по капитальному строительству составляют 1 248 тыс. м³, содержанию дорог – 1 805 км, автотрассам – 568 км.

ЛЮДИ «СНТ»

Кадры решают

В условиях экономической нестабильности компания «Спецнефтетранс» делает ставку на сохранение коллектива и развитие сотрудников. Об основных направлениях этой работы рассказал начальник Управления по персоналу и общим вопросам И.Ю. Бекиш:



— Во второй половине 2025 г. многие дочерние общества столкнулись со снижением производственных программ со стороны основного заказчика. С целью максимально сохранить кадровый потенциал компании было принято решение о сокращении объемов работ, передаваемых на подряд. Это позволило не только сберечь коллективы, но и привлечь на вакантные места новых работников. Если на начало минувшего года в компании насчитывалось 9 572 работника, то на конец февраля текущего штатная численность составляла 9 584 человека. И насколько будет возможность, мы будем стараться наш рабочий костяк беречь.

■ О роли Соглашения

Ключевым фактором привлечения и удержания персонала остается уровень вознаграждения за труд. Но сегодня мы видим, что гонка зарплат на рынке труда, набравшая временами просто невероятные обороты год-полтора назад, завершена. При нынешней экономической ситуации и производительности труда они достигли своего потолка. Не могу сказать, что мы его подпираем, но находимся на конкурентном уровне.

Значительную роль в решении этого вопроса играет ежегодная индексация по заработной плате, предусмотренная Соглашением о сотрудничестве, действующим между компаниями «ЛУКОЙЛ» и «Спецнефтетранс».

Также в рамках Соглашения особое внимание уделяется поддержанию безопасных условий труда, проживания, питания, обеспечения персонала качественной спецодеждой и спецообувью. Здесь наши стандарты всегда были соразмерены на требования основного заказчика. В минувшем году на эти цели было направлено более 700 млн рублей.

Большое значение в компании придается сбережению здоровья работников: проводятся регулярные медицинские профосмотры, действует программа добровольного медицинского страхования. В 2024 г. на ДМС было направлено 495 млн рублей, а в прошлом — уже 631 млн рублей.

■ Вахте — особое внимание

Особое внимание уделяется работникам, занятым вахтовым методом. Сегодня среди специалистов по рабочим профессиям их более половины.

Прежде всего, это касается обществ, работающих в районах Крайнего Севера. В Норильском и Ямальском управлениях «ДТК Ямал» вахтовый персонал практически в полном составе. В Республике Коми и в Ненецком АО также преобладает вахтовый метод работы. По западносибирскому региону по рабочим профессиям ситуация следующая: из 2 970 человек 1 610 — вахтовики. Так сложилось исторически и обусловлено географией производственной деятельности наших заказчиков, технологическими особенностями, сезонным характером работ. Например, строительство автозимников в тундре.

В целях компенсации расходов на проезд на вахту и обратно расширен перечень базовых городов. Набавка за вахтовый метод работы в районах Крайнего Севера выплачивается с первого дня работы. На эти цели компанией в 2024 г. было направлено 316 млн рублей, в прошлом — 353 млн рублей.

В соответствии с принятыми в компании стандартами ведется строительство и ремонт объектов производственной и социальной инфраструктуры. В Норильске построен вахтовый городок «ДТК Ямал», включающий комплекс общежитий, столовую, банно-прачечный комплекс, спортзал, АБК, котельную, производственные и складские помещения, теплые боксы для техники. Это полноценный вахтовый городок. Проведен ремонт пунктов временного проживания в «Когалымском УТТ». В начале года введено в строй новое общежитие на 250 мест в «Усинском ТТУ». «Чернушинское УТТ» в этом году запустит в строй первую производственную базу на севере Пермского края с благоустроенным общежитием и теплыми помещениями производственного назначения.

■ Таланты и работники

В этом году планируется проведение XII научно-практической конференции компании «Спецнефтетранс». Предыдущая прошла в декабре 2024 г. в г. Миасс Челябинской области.

Одной из ключевых целей проводимых конференций является селекционная работа по выявлению талантов и формированию кадрового резерва. Конференция дает возможность собрать таких людей на одной площадке, посмотреть, послушать, получить обратную связь. Участники НПК имеют хорошую возможность реализовать свой потенциал и участвовать в развитии компании.

Для нас всегда было важно, чтобы человек разделял ценности и взгляды компании, а не просто был функцией или винтиком в общем производственном процессе. По этой причине в кадровой работе «СНТ» предпочтение



Четыре звезды с половиной!

В январе в «Усинском ТТУ» произошло одно из важнейших событий последнего десятилетия. На базе предприятия на Головных сооружениях введено в строй общежитие.

Сказать, что этого события в обществе ждали, — почти ничего не сказать. А перенос пуска объекта с конца октября 2025 г., в связи с задержкой поставки котельного и водоочистного оборудования, эти ожидания только усиливал.

Коробку здания модульного типа, оформленного в фирменных цветах «СНТ», видно издали. Три этажа, 250 мест. В двух шагах от общежития — столовая, где организовано трехразовое горячее питание. Первыми в новое общежитие заехали 75 вахтовиков «Усинского ТТУ». Мы поинтересовались их мнением:

Н.Н. Кудымов, водитель автомобиля автоколонны №1: — Впечатления хорошие. В общежитии тепло, светло и чисто, регулярно проводится влажная уборка. Комнаты небольшие, но уютные. Есть душевая, сушилка, поэтому на смену выходишь в сухой спецодежде и обуви, что очень важно, особенно, зимой.

Мнение Николая Николаевича подтверждает и его коллега по автоколонне **В.Б. Калинин**: «Могу сказать одно: отличное общежитие. Такие стиральные и сушильные машины, что любая домохозяйка позавидует! На базе созданы все условия. Не надо теперь каждый день мотаться в город и обратно за 30 км, терять время, которое можно посвятить отдыху».

Моторист ЦА **Р.Р. Файзуллин** на вопрос отреагировал с юмором: «Если бы общежитие оценивали по шкале от гаража до пятизвездочного отеля, я бы поставил твердые 4,5 звезды. Условия базовые, есть все необходимое: кровать, шкаф, тумбочка, санузел, душевая, сушильное отделение. Мы же не на курорт сюда приехали, а работать. В столовой готовят хорошо, меню разнообразное. Цены на питание очень приемлемые, выходит гораздо дешевле, чем в городе.

Спасибо руководству за комфорт и внимание — жить в таких условиях можно, и даже нужно!» Для «Усинского ТТУ», где доля работающих вахтовым методом велика, запуск общежития — проект даже больше социальный, чем инвестиционный. Скоро в общежитие заедут и вахтовики «Транс-Строя», работающие на Головных и прилегающих территориях.

— Запуск общежития позволил нам снять целый комплекс вопросов по условиям размещения, питания и организации доставки работников к месту работ и обратно, — сообщил **О.Ю. Бабиков**, директор ООО «Усинское ТТУ». — У работников появилось больше времени для отдыха и проведения предрейсового и послерейсового осмотров закрепленной техники, что позволяет обеспечить более бережную эксплуатацию ТС. Исключены риски возможных неблагоприятных последствий по дороге в Усинск.

Конечно, поскольку здание построено с нуля, выявляются мелкие недочеты, которые устраняются, учитываются и пожелания работников по улучшению условий проживания и отдыха. Одним словом, быт налаживается.

всегда отдавалось воспитанию специалистов и руководителей в трудовых коллективах, а не привлечению экспатов. Примеров такого роста среди участников конференций предыдущих лет немало. Например, заместитель генерального директора по экономике, директор «Усинского ТТУ», «Лангепасского УТТ», главный инженер «Нижевожского УТТ», главный технолог завода «Капри», начальник ПТО «ПТП». Этот список можно продолжить.

При подготовке к предстоящей конференции мы видим заинтересованность и активность со стороны работников. На данный момент в конкурсную комиссию уже поступило 44 темы докладов. И думаю, что это не окончательная цифра. Среди заявленных участников девять конкурсантов, которые ранее

уже принимали участие в конференциях.

Новинкой предстоящего форума станут отчеты дочерних обществ об эффективности проектов, которые были отмечены на предыдущих конференциях, внедрены и уже приносят компании реальную пользу.

Особую роль в сплочении коллективов, пропаганде здорового образа жизни, формировании активной жизненной позиции, командного духа, стремления к результату играет спартакиадное движение. В этом году региональные спартакиады в Перми и Поках соберут лучших спортсменов из дочерних обществ компании.

Такой комплексный подход позволяет не только сохранять коллектив в сложных условиях, но и создавать условия для профессионального роста и развития каждого сотрудника.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В когалымском «Дорстройсервисе», на содержании которого находится более 5 200 км автодорог, закрывают зимний сезон.

Этой зимой в Югре был установлен не один рекорд по осадкам, что заставляло дорожников работать в усиленном режиме. На борьбу со снегом обществом было брошено 180 единиц техники; 392 человека работали порой круглосуточно. Периоды интенсивных снегопадов чередовались резким понижением температуры до -42°C. Это требовало особого внимания к техническому состоянию машин, организации работы и безопасности персонала.

— Большой вклад в обеспечение проходимости дорог и безопасности движения внесли коллеги из ДРСУ-5, которым руководит **А.В. Попов**, — отметила **М.Г. Борис**, начальник ОРП «Дорстройсервис». — Все работы ими были выполнены качественно и в срок.



■ Перевод магистральных тягачей на газ в «Пермском транспортном предприятии» в этом году будет продолжен.

Напомним, на сегодняшний день в обществе на газомоторном топливе работает четыре седельных тягача Mercedes Benz Ахог, задействованных на магистральных перевозках фасованных масел «ЛЛК Интернешнл». Установка ГБО на эти машины была произведена в ноябре 2022 г. За период эксплуатации экономия топлива по этим четырем автомобилям составила 10,8 млн рублей.

В этом году на метане поедет еще пять грузовиков «КамАЗ 5490-S5». Перевод будет осуществляться в рамках развития проекта «Оптимизация затрат на топливо путем перехода на газомоторное топливо», который был представлен начальником ПТО предприятия **И.И. Сочневым** на Х НПК компании в г. Санкт-Петербург в 2023 г. Всего в рамках проекта на газ планируется перевести девять машин данной модели.

■ В «Когалымском УТТ» в этом году запланировано улучшить условия труда и снизить теплопотери.

В РММ-1 и РММ-2 на центральной базе предприятия в Когалыме будет произведена замена старых окон на энергосберегающие закаленные стеклопакеты с установкой новых подоконников, отливов, откосов.

На БПО на Повховском месторождении на ЦДНГ-5 решено окнами не ограничиваться. Здесь зданию РММ предстоит капитальный ремонт. Сначала арочник будет «раздет» до скелета, а после усиления несущих металлических конструкций и утепление торцевых стен он получит новую «одежду»: новые утепленные стены и кровлю, новые ворота и энергосберегающие светильники.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Шесть мобильных АЗС дополнили парк оборудования «Усинского ТТУ» в минувшем году.

Контейнерные моноблоки Benzа Р-10 объемом 10 м³, рассчитанные на эксплуатацию в сложных климатических условиях, позволяющих в автоматическом режиме, без участия оператора, одновременно заправлять два ТС.

Станции были распределены по ключевым производственным площадкам «УТТУ»: на Головных сооружениях в г. Усинск, Баяндыском, Южно-Шапкинском и Северо-Кожвинском месторождениях. После открытия автозимников они были также установлены на Варандейском месторождении и месторождении им. Ю.А. Россихина.

Новое оборудование позволяет сократить время простоя техники и затраты предприятия на топливо.

■ В «Лангепасском УТТ» в минувшем году не только перевыполнили план, но и сэкономили.

Производственная программа на заказчика в машино-часах и доходах по основной деятельности были исполнены на 101% и 100,5% соответственно. При этом транспортная программа на собственные нужды была снижена на 7%, – экономия составила около 1,3 тыс. маш.-ч, что позволило снизить себестоимость услуг.

На предприятии рассчитывают, что запуск с 1 апреля проекта по автоматическому закрытию путевых листов позволит добиться еще большего экономического эффекта. К этому времени было завершено оснащение 245 ТС. Транспорт для оснащения оборудованием подавался точно по графику, что позволяло бригаде специалистов из двух человек подготавливать для участия в АЗПЛ до трех единиц техники в день.

Для сокращения теплопотерь и затрат на отопление, улучшения условий труда работников УТТ и развития производственной инфраструктуры в минувшем году в здании РММ были произведены капремонт кровли и замена окон.

■ Итогами 2025 г. в «Урайском УТТ» удовлетворены. Производственная программа выполнена на 102% к плану, по доходам – на 108%.

Перевыполнение во многом пришлось на дополнительные объемы перевозок ТМЦ, бригадного оборудования для нового заказчика – «НК «Юграннефтепром». Эта компания, созданная в 2024 г. в Когалыме, объединила активы ООО «ЛУКОЙЛ-АИК», ТПП «Белоярск-нефтегаз» и ООО «Турсунт» и ведет обустройство скважин Средне-Назымского месторождения, где уже успешно работают коллеги из «Покачевского УТТ», а в январе получило право на разработку нефтегазового участка недр «Юильский-5».

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Крепитесь, люди, скоро лето!

Сегодня эти слова из популярной песни, подержанные погодой за окном, даже на самых крайних северах, где работают общества «Спецнефтетранс», наполнены особенным ожиданием встречи с прекрасным.



– Для нашей профсоюзной организации, которая объединяет 16 «первичек» и 7 703 человека, лето – особо горячий сезон в работе, – говорит председатель ОППО «Спецнефтетранс» Е.В. Крюков. – Учитывая, что основную работу компания ведет в регионах с суровым климатом, летний отдых для наших сотрудников – это не просто отпуск, а важная часть восстановления сил. Поэтому сегодня подготовка к лету идет полным ходом. При этом мы ориентируемся на результаты прошлогодней оздоровительной кампании.

В 2025 г. по заявлениям членов профсоюза было приобретено 518 путевок (105 из них – детские) на сумму более 32,6 млн рублей. Наши работники проходили оздоровление по различным программам в санаториях с широкой географией: Алтай, Кавминводы, Черноморское побережье, Башкирия, Татарстан.

– Евгений Валентинович, напомним нашим читателям, какие льготы и компенсации положены членам профсоюза в части приобретения оздоровительных путевок?

– Право работников компании на курортно-санаторное оздоровление на льготных условиях закреплено в коллективном договоре. Выделение путевок производится в соответствии с действующим положением «О порядке выделения путевок на лечение и отдых».

Согласно этому документу предельная величина стоимости путевок для санаторно-курортного лечения составляет 10 тыс. рублей в сутки на человека. При этом сам работник оплачивает максимум 20% от цены путевки.

Например, если путевка на 15 дней стоит 150 тыс. рублей, то из этой суммы работник заплатит только 30 тыс., остальные 120 тыс. оплатят профсоюз и предприятие. Обратите внимание, этой возможностью может воспользоваться не только член профсоюза, но и член его семьи. В этом случае компенсация, по сути, удваивается.

Для получения этих социальных льгот члену профсоюза достаточно подать в профком заявление на путевку со справкой о медицинских показаниях, что позволит подобрать направление и санаторий, где действи-

тельно отдых пойдет во благо человека и его семьи.

При приобретении путевки в детский оздоровительный лагерь работник оплачивает 10% от ее стоимости. А у коллег в «Нижевожском УТТ» такую путевку полностью оплачивает предприятие.

К этому следует добавить, что работники, проживающие в районах Крайнего Севера, и местности, приравненной к ним, при проезде в отпуск могут воспользоваться соответствующей льготой. В 2025 г. на это было направлено порядка 24,6 млн рублей.

Более подробную информацию каждый работник может получить в профкоме.

– Большую роль в поддержании здоровья человека кроме отпуска играет здоровый и активный образ жизни. Как говорят специалисты, болезнь лучше предупредить, чем лечить...

– Одним из важных направлений работы профсоюза является формирование интереса работников к занятиям спортом и физкультурой, к поддержанию здорового образа жизни. С этой целью в компании ежегодно проводятся спартакиады, организуются семейные соревнования «Папа, мама, я – спортивная семья». Также поощряется участие сотрудников в состязаниях городского, отраслевого, регионального уровней.

В минувшем году на эти цели профсоюзом было направлено более 8,3 млн рублей. Работники ряда дочерних обществ – Норильского управления «ДТК-Ямал», «Когалымского УТТ», «Дорстройсервиса», «Дороса» – имеют возможность поддерживать физическую форму и тонус на спортплощадках своих предприятий, оборудованных инвентарем и тренажерами. В Когалыме в штат профсоюзной организации принят на работу инструктор по спорту, который проводит тренировки по футболу, волейболу, фитнесу.

Общества, которые не располагают своей спортивной базой, арендуют спортивные сооружения для занятий футболом, волейболом, баскетболом, теннисом, плаванием, ледовые площадки, что позволяет работникам разнообразить свою физическую активность и выбрать занятие по душе.

И, надо сказать, наши спортсмены показывают неплохие результаты не только на спартакиадах работников компании «Спецнефтетранс». Например, команда «СНТ-Молодежка» («Когалымское УТТ») выступает в первой лиге чемпионата Югры по футболу. В 2025 г. футбольная дружина «СНТ», костяк которой составляют работники «Когалымского УТТ» и «Дорстройсервиса», заняла второе место в турнире XXXIV спартакиады трудовых коллективов г. Когалым. Еще одно «серебро» городской спартакиады – у команды «СНТ» по большому теннису.

– Кстати, о спартакиаде... Города и даты проведения региональ-



Председатель профсоюзной первички «Чернушинского УТТ» Татьяна Баяндина уже много лет вдохновляет коллег на здоровый образ жизни и активный отдых личным примером. «Жизнь, как езда на велосипеде, чтобы сохранить равновесие, необходимо постоянно крутить педали, двигаться!», – убеждена Татьяна Николаевна. На этой фотографии, сделанной в 2021 г., Татьяна Баяндина вместе с сыном Иваном, который занимается в городском спортивном клубе любителей бега, лыжных гонок и полиатлона «Спарта», участвует в велопробеге протяженностью 52 км.

ных состязаний среди работников компании «Спецнефтетранс» уже определены?

– В этом году спартакиады по пяти видам спорта – мини-футбол, волейбол, настольный теннис, шахматы и плавание – будут принимать коллеги из «Пермского транспортного предприятия» и «Покачевского УТТ». Состязания для команд дочерних обществ, работающих в европейской части России, пройдут в сентябре. Спортсмены обществ западносибирского региона померяются силами в октябре. Традиционно профсоюзный актив и советы молодых специалистов задействованы в формировании команд и организации состязаний: подбору спортивных площадок, бронированию гостиниц для

спортсменов, подготовке волонтеров. Будет сделано все, чтобы спартакиада стала ярким и запоминающимся событием для ее участников.

Таким образом, внимание профактива к здоровью и отдыху коллег – это не просто выполнение обязательств, а реальный вклад в благополучие коллектива. Благодаря поддержке профсоюза работники «СНТ» могут не только полноценно отдохнуть летом, но и укрепить здоровье, заняться спортом в течение всего года. Такой подход помогает сохранять хороший настрой и работоспособность на весь год.

– Спасибо профсоюзу за внимание к людям, Евгений Валентинович.

Беседу вел Олег ОПУТИН

Урайские проекты

Первый электромобиль в компании, проект которого коллеги из «Урайского УТТ» защищали на XI научно-практической конференции АО «Спецнефтетранс» в г. Миасс в декабре 2024 г., отработал первый год. После объявления о проведении очередной НПК особенно интересно узнать: насколько результаты соответствуют ожиданиям?

На предприятии стоимость эксплуатации электромобиля «Москвич 3е» за 2025 г. подбились до копейки. Затраты на ТО и электричество при пробеге 21 201 км составили 14 727,71 и 37 358,47 рублей соответственно.

Для сравнения. За этот же период расходы на «Рено Дастер» с ДВС (пробег 26 294 км) оказались значительно выше: на ТО было потрачено 126 145,69 рублей, на ТСМ – 146 287,22 руб. В целом по окупаемости электромобиля получен ожидаемый результат.

Прогнозы по другому проекту, представленному годом ранее на Х НПК в г. С.-Петербург, – автоматизированная мойка крупногабаритного транспорта – пока оправдываются не в полной мере. Тарифы, установленные на мой-

ку автосцепки или спецтехники конкурентны, но дальнотойщики из других регионов в очередь на мойку не выстраиваются. Спрос на услугу со стороны этой категории ограничен географическим фактором – отсутствием активного транспортного сообщения с «большой» землей. Строительство в перспективе в Кондинском районе 23-километрового участка Северного широтного коридора, который свяжет европейскую часть страны с арктическими территориями, а Урай – с Тюменью и Екатеринбургом, позволит повысить грузопоток и спрос на услугу. Однако трасса еще на стадии проекта.

В связи с этим загруженность автомойки в обозримом будущем в основном будет обеспечивать собственный парк «Урайского УТТ».