

Принципы успешной работы

стр. 2

Только хорошие новости!

стр. 4-5

Девятая научная. Даешь молодежь!

стр. 8

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ТЕМА НОМЕРА

Пермь – Усинск. По средам и пятницам прямой рейс. Всего 90 минут лету и юркий Embraer, вынырнув из облаков, заходит на посадку.

Низкое небо над головой — это и про Усинск. В конце ноября, здесь, в отличие от Перми, уже зима — 900 км строго на север делают свое дело. Еще три раза по столько и — Северный Полюс.

— Снег есть, мороза нет, тундра еще «дышит», — технику выводить нельзя, — поясняет директор ООО «Усинское ТТУ» **О.Ю. Бабиков**.

Территория деятельности транспортников ООО «УТТУ» и дорожников ЗАО «Транс-Строй» — от Усинска до Печорского моря — площадь Франции. Если сложить, выходит полторы тысячи работников, 900 единиц техники, шесть миллиардов годовой выручки. В сорокатысячном Усинске — это одни из самых крупных предприятий. Конечно, работу упрощает то, что основной заказчик у двух усинских предприятий один — ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», но от этого ее меньше не становится.

Дорога от Усинска до его нефтегазового кластера — Головных сооружений, по сравнению с тем, что было три года назад, можно сказать, скатерть. Но за городом дорога как не было, так и нет. Только зимой, когда снега и морозы сковывают болота, Усинск получает автотранспортное сообщение с внешним миром.

— До светлого асфальтобетонного будущего нам еще далеко, — говорит Олег Юрьевич, — хотя у «Транс-Строя» есть свои АБЗ и железнодорожный тупик, но заказов на асфальт мало. Все упирается в деньги — гравий и битум, которые везут сюда с «большой» земли, — почти на вес золота.

Поскольку для Бабикова такой «дорожный» вопрос абсолютно не совпадает с его

Усинская синергия

Работа обществ Группы «Спецнефтетранс» в регионе Коми — главная тема номера



Инструктаж перед отправкой на строительство автозимника проводят И.Н. Криволапов, начальник ОЭ ООО «УТТУ» (крайний слева) и С.М. Воробьев, начальник автоколонны №3 (крайний справа). В центре — бульдозеристы Н.Н. Ишбулатов, В.С. Владимиров, И.Ю. Островский.

профессиона де фуа, — с одной стороны, бескрайний фронт строительных работ, с другой, технику жалко, — родилась одна идея.

— Инженеры и экономисты «Транс-Строя» просчитали вариант по замещению завозного щебня материалом местного производства, — говорит Олег Юрьевич, — предложение передано основному заказчику. Вопрос находится на рассмотрении, но установку производительностью 20

тонн серобетона в час в инвестпрограмму «Транс-Строя» на 2018 г. предварительно заложили.

Пока же основной объем дорстроя у общества остается прежний — 900 км автозимников «ЛУКОЙЛа».

С ноября строительство сезонных дорог — это и территория УТТУ, техника которого теперь работает на дорожников

Продолжение темы на стр. 6

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА



О.В. Филиппов, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по экономике:

— Республика Коми и Ненецкий АО — это суровый, сложный, самобытный регион, оторванный от «большой» земли. Огромная, малонаселенная территория и практически полное бездорожье. В Усинске, нефтяной столице Коми, работает три дочерних общества нашей компании — ООО «Усинское ТТУ», ЗАО «Транс-Строй», ООО «Ремспецтранс-2». Если в двух словах, то сегодняшний период их деятельности — динамичное развитие.

Производственная программа «Усинского ТТУ» достигла 3 млрд рублей в год. Еще недавно это было два миллиарда. В «Транс-Строе» рост объемов по капитальному строительству в 2,5 раза по сравнению с прошлым годом.

Рост на фоне конкуренции

Этот рост происходит на фоне одной важной особенности региона, где действует несколько нефтяных компаний, — жесткой конкуренции среди подрядчиков. На тендерах приходится биться за каждый рубль. Для того, чтобы оставаться на рынке, следует оптимизировать производство и снижать затраты. Если надо, то использовать для этого синергию компании.

В ноябре дорожники техникой из УТТУ заменили субподрядчиков на строительстве автозимников. Также показателен пример экономии на постоянных затратах: до начала отопительного сезона «Транс-Строй» вывел из оборота излишние площади на центральной базе в Усинске. Часть стоянок и складов была реализована, часть законсервирована. На последующем этапе техника дорожников была переведена в теплые боксы на площадке УТТУ, которая расположена, буквально, через забор.

В регионе высокая конкуренция не только за объемы, но и на рынке труда. Самый ценный ресурс на севере — люди. Так было всегда. Поэтому у нас в обществах одни из лучших в Коми коллективные договоры, идет улучшение условий труда и быта, обновляется парк.

Раз вкладываем в технику, то ее надо качественно отремонтировать. Для этого в последние годы значительные инвестиции были направлены на повышение культуры производства в РСТ-2. Один из важных проектов — запланированное на 2018 г. строительство общежития, столовой, котельной на центральной базе УТТУ.

Сейчас у «Транс-Строя» и у «УТТУ» один руководитель, один главный заказчик, общие проекты. При всем этом, пока не вижу целесообразности объединять предприятия. Это бизнесы с разным пониманием производства. В строительстве самосвалный транспорт — это вспомогательный инструмент, который ты нагружаешь с горкой, чтобы с наименьшим количеством рейсов (читай, затрат) построить площадку под буровую. А в автотранспортном предприятии, наоборот, ты должен заботиться о машинах, чтобы они вышли в рейс и после того, как куст будет отсыпан. В первом случае, транспорт — это расходы, а во втором случае — доходы. Поэтому не стоит их смешивать.

Уважаемые коллеги, работники и ветераны Группы «Спецнефтетранс»!

Примите самые теплые и сердечные поздравления с Новым годом и Рождеством! Пусть наступающий 2018 год будет успешным, пусть он принесет счастье и достаток, тепло и уют в ваши семьи и ваши дома. Крепкого вам здоровья, успехов и благополучия! С Новым годом вас! С новым счастьем!

А.А. Барков, председатель Совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс»,

Р.Ф. Габдуллин, генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс»,

А.Г. Карымов, председатель ОППО ЗАО «Спецнефтетранс».

ПОКАЗАТЕЛИ

Производственная программа ООО «УТТУ» и удельный расход топлива



Производственная программа ЗАО «ТРАНС-СТРОЙ»



Программа по ремонту АТС ООО «РСТ-2»



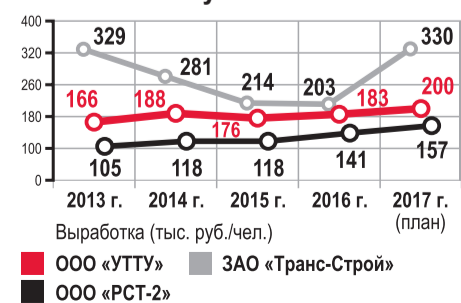
Инвестиционная программа ООО «УТТУ»



Инвестиционная программа ЗАО «ТРАНС-СТРОЙ»



Производительность труда дочерних обществ Группы «Спецнефтетранс» в Республике Коми



В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Два самосвала импортных, один экскаватор японский, бульдозер отечественный, полуприцеп-тяжеловоз тоже один. В декабре эта техника пополнит парк ООО «Дорос».

Всего в уходящем году чернушинскими дорожниками приобретено в лизинг 12 единиц техники. Пять новых самосвалов Mercedes-Benz Actros, автогудронатор на шасси КамАЗ и фронтальный погрузчик Foton уже проявили себя на объектах дорожного строительства и ремонта основных заказчиков предприятия – ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» и Управления автомобильных дорог и транспорта Пермского края.

■ Завод «Капри» в уходящем году расширил линейку производимой техники.

В IV квартале для обществ Группы «Спецнефтетранс» изготовлено несколько единиц новой техники – автоцистерна для перевозки метанола (на фото) и нефтепромысловая вакуумная машина — агрегат для сбора газового конденсата и нефти (АКН).



В качестве шасси новинок используется полноприводный вездеход КамАЗ-43118. Герметичный корпус цистерны объемом 10 м³ рассчитан на повышенное давление перевозимой среды. Насосное и компрессорное оборудование, используемое для наполнения и опорожнения емкости, — отечественного производства, но по желанию заказчика возможна установка и импортных аналогов. Первые образцы новых машин уже отправлены заказчикам.

■ 48 млн рублей было направлено «Когалымским УТТ» на улучшение условий труда в 2017 г.

На центральной базе общества заменено 12 вездных ворот в стояночные боксы, законсервированный прежде маслоклад, переоборудован в стоянку с современным освещением, системами вентиляции и пожарной-охранной сигнализации.

На месторождении «Дружное» капитально отремонтировано здание теплой стоянки с реконструкцией подсобного помещения под диспетчерский пункт и кабинет механика. На Повховском месторождении введен в эксплуатацию новый банно-прачечный комплекс с современной системой очистки воды и сантехникой. А на полуострове Таймыр в сентябре были смонтированы арочное пневмокаркасное сооружение для техники и ремонтная мастерская контейнерного типа. Таким образом, на самом северном участке работ УТТ созданы нормальные условия для работы.

■ ГТО – в норме!

В 2017 г. ООО «Автодормашсервис» удалось более чем в полтора раза нарастить объемы услуг по государственному техническому осмотру (ГТО), по отношению к предыдущему году. Выручка по данной услуге превысила полтора миллиона рублей.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

— Подводя предварительные итоги года, следует отметить, что макроэкономическая обстановка остается непростой. Международное соглашение о заморозке объемов добычи нефти привело к некоторому росту и стабилизации цен. Но наши заказчики еще не в полной мере восстановили свои инвестиционные возможности.

С другой стороны, на месторождениях была произведена консервация части фонда скважин, что снизило потребности в сервисных услугах, в том числе и наших.

Осложняющим фактором является идущее удорожание техники, запчастей, топлива. Поскольку мы не можем аналогичным образом поступать с нашими тарифами, общества вынуждены удерживать цены на свои услуги за счет внутренних резервов. Инфраструктурные проекты по спутниковому мониторингу транспорта, снижению расхода топлива, оптимизации производственных баз позволяют нам быть конкурентоспособными.

Мы продолжили работу по расширению портфеля заказов от компаний, которые, как и мы, исповедуют принципы честного бизнеса. Прежде всего, это высокое качество услуг, прозрачность, корректное отношение к своим работникам, исполнение законодательных норм. И здесь мы ориентируемся на проверенных временем партнеров — это компании группы «ЛУКОЙЛ», «РИТЭК», «Газпром нефть», «Роснефть», «БКЕ», «Северсталь», «Пракс-аэр», выдвигающие высокие требования к качеству услуг.

Также активно ведется поиск новых ниш на рынке сервисных услуг, что дает возможность диверсифицировать наши возможности и компетенции. Если коротко, то в первую очередь, это услуги, которые мы уже оказываем, — промывка скважин горячей нефтью, соляно-кислотная обработка призабойной зоны, комплекс ПЗР при гидроразрыве пласта. Если говорить о строительстве ЛЭП и трубопроводов, то этим ранее уже занимались «Чернушинское УТТ» и «Дорос». Необходимая техника и опыт для этого есть. В качестве перспективного направления работы нами рассматривается колтюбинг.

Несмотря на непростую ситуацию в нефтегазовой отрасли, коллективу компании уже к середине декабря удалось выполнить плановые показатели в полном объеме. При этом, за год мы нарастили объемы производства и по технологическому транспорту,

Наши принципы успешной работы

«В основе всего — честность с заказчиками, государством и работниками», — убежден генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Р.Ф. Габдуллин

и по дорожному строительству. Благодаря дополнительным доходам, удалось обновить парк техники, во всех дочерних обществах в пределах 5 %, была увеличена заработная плата.

Зарплата — это всегда чувствительный момент, и здесь важно понимать, как она формируется. Первое, мы работаем в высоко конкурентной среде, которая и определяет средний уровень оплаты труда. Второй момент, о котором уже говорилось выше, — компания честно ведет себя с заказчиками, государством и работниками. Человек видит, предприятие перечисляет за него все положенные налоги, взносы в Соцстрах и Пенсионный фонд. Кроме этого, Группа «Спецнефтетранс» обеспечивает работников безопасными и комфортными условиями труда, спецодеждой, регулярными методотрамами, проводит профессиональное обучение.

Дополнительные социальные гарантии закреплены в коллективных договорах, которые являются одними из лучших в автотранспортной отрасли и в регионах деятельности. Из недавних таких решений — в коллективном договоре ЗАО «Транс-Строй», заключенном в конце ноября, администрация направила 15 млн рублей на возмещение вахтовикам расходов, связанных с проездом к месту работы и обратно.

У руководителя любого уровня, по большому счету, есть только один ресурс, с которым он реально взаимодействует и добивается (или не добивается) решения поставленных задач, — это люди. И одной только зарплаты для того, чтобы привлечь наиболее профессиональных работников, создать команду, способную решить любую задачу, недостаточно. Нужна система, в которой работник себя будет чувствовать не винтиком, а творцом, когда он растет и развивается вместе с предприятием.

В 2017 г. в этом направлении были сделаны важные шаги. В компании впервые было проведено обучение большой группы линейного персонала. Это было организовано по предложению участников научно-практической конференции. Начальники автоколонн, механики, мастера повышали квалификацию на базе Тюменского индустриального университета. Цель — заинтересовать людей, дать им возмож-



Основные производственные показатели работы Группы «Спецнефтетранс» за 11 месяцев 2017 г. (план/факт)

ПОКАЗАТЕЛИ	Факт	К плану (%)
Отработано машино-часов, всего (тыс.)	17 016	100 %
Общий объем грузоперевозок (тыс. тн)	3 092	101 %
• В том числе, перевозка СНП (тыс. тн)	2 379	102 %
• В том числе, грузооборот СНП (тыс. ткм)	415 832	102 %
Среднесписочное количество ТС (ед.)	7 234	99 %
Содержание автодорог (км)	11 624	101 %
Строительство и содержание автозимников (км)	1 794	93 %
Капремонт дорог и площадок (тыс. м ²)	2 719	119 %
Капстроительство дорог и площадок (тыс. м ³)	6 230	114 %
Численность персонала (чел.)	11 570	98 %

ность расширить кругозор, пообщаться с коллегами из других обществ, обсудить новые идеи.

Молодым специалистам, видимо, это понравилось, — в октябре, на «круглом» столе на IX НПК был задан вопрос: планируется ли при формировании кадрового резерва выдвигать молодежь на более высокие должности: главный бухгалтер, главный инженер, директор? Хотелось бы к нему вернуться на страницах газеты, чтобы расширить аудиторию.

В компании замещение на указанные должности на 90 % происходит из кадрового резерва, а не откуда-то со стороны. Не менее важный момент, — резерв формируется не по возрасту, а по способностям. Это справедливо. Понятно, что мы уделяем особое внимание молодым специалистам — за ними будущее. Однако это не значит, что если вам 22 года, вы окончили институт, пришли в компанию — то все — сразу в замы. Нет, у нас так не делается. Но если, например, по своим знаниям, опыту, способностям 35-летний резервист способен к должности, то при

прочих равных компетенциях с другим претендентом, например, 60-летнего возраста, согласитесь, целесообразно принимать решение в пользу более долгосрочного проекта.

При этом, мы видим, что работу по кадровому резерву необходимо совершенствовать. У каждого резервиста должен быть индивидуальный план развития, который предусматривает его обучение, работу с наставником, научно-техническую деятельность. Действующее Положение о персонале предусматривает такой документ, и задача ближайшего времени, чтобы эти планы из формальных превратились в документы действия. Это позволит вести мониторинг эффективности подготовки каждого резервиста, понимать, насколько он движется по тому треку, который необходим компании. И компания, со своей стороны, готова поддержать инициативы, направленные на развитие резервистами необходимых профессиональных компетенций и управленческого потенциала. Предлагайте.

ЭКОНОМИКА



С.А. Александров, начальник управления экономики и финансов ЗАО «Спецнефтетранс»:

— Инвестиционная программа компании в течение года, по отношению к первоначальной, была увеличена на 500 млн рублей (дополнительно 157 единиц техники). Таким об-

Инвестиции в дело

разом, общий объем инвестиций составляет почти 2,6 млрд рублей (623 единицы техники). В рублевом выражении — это более чем вдвое превышает программу 2015 г., в количественном — в полтора раза.

Рост инвестиций связан с идущим восстановлением потребностей заказчиков, участием компании в новых проектах, например, замещение железнодорожного транспорта на автомобильный, участие в создании инфраструктуры для нефтедобычи на Ямале.

Также необходимо отметить и действующую в компании программу по обновлению автопарка,

снижению его среднего возраста, переходу на однотипные и многоцелевые универсальные ТС, которые способны заместить несколько единиц транспорта, работавших ранее. На начало декабря в количественных показателях инвестиционная программа выполнена на 87,3 %, в денежном — на 90,4 %.

Большую помощь в этой работе оказывает модуль «Планирование и контроль финансовых показателей инвестиционных проектов». Его ввод позволил значительно повысить качество планирования инвестиций, прозрачность расчетов по их эффективности и качество

принимаемых управленческих решений.

Компания старается использовать наиболее экономически эффективные способы обновления парка. В уходящем году ЗАО «Спецнефтетранс» участвовало в двух программах государственного субсидирования: по колесной и по дорожно-строительной технике. В результате получены субсидии в размере 6 млн рублей за 8 единиц ДСТ. До конца года по данной программе мы ожидаем получить еще 10 млн рублей за 13 единиц. По колесной технике ожидаемая сумма субсидий составит 52 млн рублей за 113 ТС.

АВТОТРАНСПОРТ

Новые проекты — новые решения

Подвести итоги работы автотранспортного комплекса компании редакция «В движении сила!» попросила С.Н. Барановского, начальника УАТО ЗАО «Спецнефтетранс».



— Сергей Николаевич, как общества отработали в уходящем году?

— Автотранспортный комплекс в целом отработал успешно. В первую очередь, следует отметить «Усинское ТТУ», «Нижневожское УТТ», «Покачевское УТТ», наращивавшие объемы.

У дорожников отмечу новое направление, по которому завислось ООО «Нефторстрой» — работы по строительству и капремонту ЛЭП. В ноябре на тендере в «ЛУКОЙЛ» по ТПП «Урайнефтегаз» мы дали более интересную цену, надеемся, что «Нефторстрой» будет признан победителем. Это пример того, как дорожно-строительное предприятие переходит в совершенно другой сегмент — комплексное обустройство месторождений.

— Наиболее интересная цена — это, значит, самая низкая?

— Мы свою позицию определили давно — мы не демпингуем, для нас не является целью забрать объемы любой ценой. Мы оказываем услуги, которые стоят дороже, чем у многих наших конкурентов, но это качественный сервис, — профессиональными работниками, новым транспортом, с выполнением всех обязательств в срок. В силу прозрачности нашего бизнеса мы всегда готовы с цифрами в руках обосновать заказчику стоимость

услуги и попытаться вместе найти оптимальное решение задачи.

— Это одна из причин, почему в уходящем году компания вышла из ряда проектов по перевозке светлых нефтепродуктов?

— На рынок СНП, в силу его высокой технологичности, ответственному перевозчику нельзя заходить с заниженной ценой. Это не позволит выполнить обязательства в полном объеме.

В свое время в ООО «АТП-СНТ» мы отработали систему доставки СНП, которая практически исключила хищения. Благодаря этому, мы знаем, какая нужна техника и оборудование для бензовозов, какие должны быть оргмероприятия, как стимулировать водителей, как контролировать их работу с помощью удаленной диспетчерской службы. Теперь мы знаем, сколько это стоит и знаем, за что заказчик готов платить, а за что нет. Это наше ноу-хау. Без понимания всего этого комплекса вопросов браться за перевозку СНП вообще не стоит.

Более того, мы пошли дальше, — сегодня мы ведем разработку бочки, которая максимально предотвращает возможность хищения перевозимого груза. Важность этого проекта понимают и перевозчики СНП, и на заводе «Капри».

— В «Капри» также идет разработка нового полуприцепа для перевозки битума.

— Да, восстанавливается конструкторская документация, — в свое время завод был лидером по производству данных ППЦ.

Я хотел бы отметить, что дает наличие ЗАО «Капри» в структуре нашей компании. Это возможность прямого диалога между конструкторами и производством. Есть уникальная возможность делать машины, где все будет учтено, продумано и организовано для эффективной работы. Это и полуприцепы, и спецтехника, к производству которой на заводе приступили в этом году.

— Параллельно также не прекращается работа с «внешними» производителями техники.

— Один из производителей ППУ в начале 2018 г. должен представить установку, которая работает на сырой нефти и отработанном моторном масле. Сейчас проходят ее испытания. Инициаторами этой работы выступила компания.

Еще один важный проект в разработке — перевод транспорта на сжиженный природный газ. Во-первых, метан гораздо дешевле. Во-вторых, снимается проблема слива, поскольку он не имеет такого спроса. В-третьих, у нашего основного заказчика в регионах нашей деятельности есть сырье для производства этого топлива. И мы, с нашим парком техники, можем выступить в совместном интегрированном проекте.

— Такие проекты с объединением целей — одно из перспективных направлений развития Группы «Спецнефтетранс» и отрасли в целом?

— Мы ищем пути, чтобы оставаться эффективной компанией, и для этого должны использовать, как внутренние резервы для оптимизации затрат, так и реализуя совместные проекты с заказчиками.

Надо двигаться в этих направлениях, потому что в 2018 г. произойдут налоговые изменения, акциз увеличится — стоимость топлива изменится. Компенсировать этот рост мы можем за счет альтернативных видов топлива и внедрения системы автоматического учета расхода топлива, которая сегодня тестируется в Чернушинском УТТ.

В связи с последними инициативами законодателей, мы также ожидаем обострения кадрового вопроса. На обсуждении находится закон, по которому каждый водитель должен будет учиться по специальной программе. Только с отметкой о профессиональной компетенции можно будет работать по найму. И каждые пять лет нужно будет ее подтверждать. К этому надо начинать готовиться уже сегодня.

— Как Вы оцениваете ситуацию в сегменте авторемонтных обществ компаний?

— За последние годы в этом направлении был сделан серьезный шаг вперед. Ремонтные мощности выведены из состава большинства предприятий холдинга, создано пять авторемонтных обществ, оцифрована стоимость ремонта. Это позволило добиться значительной экономии средств и обновить парк техники, повысить прозрачность управления активами и эффективность основных видов деятельности. В этой работе мы достигли определенного потолка и теперь, чтобы не останавливаться в развитии, нам следует по-новому взглянуть на этот блок.

На новом этапе авторемонтные общества должны стать бизнес-единицами, коммерческими структурами, основным направлением которых является ремонт. Не содержание зданий и сооружений, не склады, не спецодежда, — только ремонт. Для этого есть оборудование, помещения, твердый заказ. Необходимо внедрение новой системы мотивации и стимулирования, позволяющей привлечь наиболее профессиональных специалистов и повысить уровень оплаты труда.

Интервью вел Александр ЖУРБИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В ООО «Нефторстрой» в 2017 г. профессиональную переподготовку по собственному желанию прошли четверо рабочих.

Выбор новых специальностей был определен потребностями производства. Так, например, молодые работники — дорожный рабочий Е. Кораблев обучился на машиниста автогрейдера, а водитель погрузчика В. Башмуров — на машиниста экскаватора.

■ Для снижения теплопотерь и улучшения условий труда в здании РММ ООО «Ремдор-маш» в текущем году были заменены оконные блоки, произведено утепление и обшивка стен профильным листом.

А в декабре кабинет мастеров участка ТО и ТР в СЦ предприятия в г. Когалыме был перенесен в более благоприятное для работы место. Как сообщил председатель профсоюзной первички общества Г.К. Кивалкин, необходимость перемещения, возникла вследствие того, что раньше комната мастеров находилась в ремонтной зоне, не имела вентиляции и естественного освещения.



Сейчас рабочее помещение мастеров преобразилось (на фото): светлое помещение, с окнами по периметру и живыми цветами, оборудовано новой мебелью. Имеется естественная вентиляция. У каждого мастера — автоматизированное рабочее место.

■ Недавно в «Пермском ремонтном предприятии» внедрена технология безвоздушной окраски поверхностей с предварительной гидropескоструйной обработкой.

Это значительно повышает качество окрасочных работ и стойкость покрытий к коррозии. А повышение скорости подготовки поверхности и ее окраски позволяет значительно быстрее, качественнее и дешевле окрашивать большие АТС и ДСМ (краны, бензовозы, автобусы).

Также в IV квартале общество получило статус сервисного партнера АО «Завод «ГРАЗ», — одного из крупнейших отечественных производителей бензовозной автотехники, на территории Пермского края, что позволит привлечь дополнительные объемы работ.

■ Модернизация контейнерной АЗС проведена на центральной базе «Чернушинского УТТ» в 2017 г.

Смонтирована система измерения параметров нефтепродуктов «ПМП-201» и система автоматизированного отпуса топлива «Топаз-автономный налив». Теперь заправка автомобилей производится посредством индивидуальных магнитных карт, данные о количестве и расходе топлива в режиме онлайн передаются на компьютер инженера по ТСМ, позволяя оперативно строить отчеты и контролировать процесс выдачи топлива.

Благодаря запуску в текущем году газовой котельной на участке предприятия в п. Ильинский затраты на отопление производственных помещений в 2018 г. будут почти в пять раз ниже, чем в 2016 г. и составят 260 тыс. рублей.

ДЕЛА ДОРОЖНЫЕ

Строим в комплексе

В ООО «Дорстройсервис» подвели итоги летнего дорожно-строительного сезона. Выпущено 106 тыс. т. асфальтобетонной смеси, общая площадь асфальтирования — 353 тыс. м².



С.Д. Снурницын, директор ООО «Дорстройсервис»

В рамках муниципальной программы «Развитие транспортной системы г. Когалыма» силами «Дорстройсервиса» на ул. Дружбы Народов и на участке Объездной автодороги от ул. Ленинградская до ул. Мира было отремонтировано дорожное полотно. Здесь было произведено фрезерование старого асфальтобетонного покрытия и устройство нового (площадь выполненных работ — 51 тыс. м²).

— При устройстве покрытия на ул. Объездной, — подчеркнул директор ООО «Дорстройсервис» С.Д. Снурницын, — нами впервые была использована щебеночно-мастичная асфальтобетонная смесь (ЩМА-15) на ПБВ-60 (10,71 тыс. м², 1347 т). В ходе строительства была успешно отработана схема укладки и уплотнения покрытия, достигнуты проектные показатели готового покрытия. В настоящее время участок находится под мониторингом. Доля ЩМА-15 пока незначительна — 1,3 % от общего выпуска асфальтобетонной смеси, площадь покрытия составила 3 %.

На протяжении более четырех месяцев предприятие вело реконструкцию автодорог по ул. Комсомольской и улице Лесной со строительством транспортной развязки. В рамках комплекса работ был произведен перенос инженерных сетей (5,4 км), устроено дорожное покрытие (16 тыс. м²), тротуары (4,1 тыс. м²) и газоны (21 тыс. м²). Установлено два остановочных павильона и 23 светофорных объекта.

Значительный объем работ по устройству твердого покрытия был выполнен для основного заказчика — ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». В ходе реконструкции участка автодороги Северо-Кочевского месторождения произведена укладка асфальтобетонного покрытия (105 тыс. м²) с выравниванием основания и устройством укрепительных полос. Также для ТПП «Когалымнефтегаз» были проведены работы на участке автодороги Сургут-Ноябрьск (115,5 тыс. м²). Здесь дорожники выровняли основание, досыпали обочины, устроили укрепительные полосы и покрытия на примыканиях из ЩМА и произвели разметку.

Для ТПП «Покачевнефтегаз» был реконструирован участок ав-



Работники ООО «Дорстройсервис» ведут строительство автодороги у храма Святой Мученицы Татианы в г. Когалыме.

тотороги на Северо-Покачевском месторождении (14,59 тыс. м²) с укладкой нетканого полотна «Дорнит», устройством прослойки из геосетки и укрепительных полос.

Приобретенный в уходящем году асфальтоукладочный комплекс стоимостью 49 млн рублей в составе асфальтоукладчика VOGELE S1803-3 и четырех катков HAMM был задействован при строительстве дорог на Гевлино-Рускинском месторождении, в г. Лангепасе, г. Когалыме при бла-

гоустройстве городских дворов, строительстве кольцевой развязки и автодороги возле храма Святой Мученицы Татианы, который возводился на средства благотворительного фонда «ЛУКОЙЛ».

Также была произведена модернизация имеющегося парка дорожно-строительной техники на сумму 1,6 млн рублей. На дорожных катках HAMM HD 75, HAMM HD+90 внедрена система качества уплотнения HSC в комплекте с датчиком температуры.

ТОЛЬКО ХОРОШИЕ НОВОСТИ!

★
2018
★



И.М. НОВИКОВ, директор ОАО «ПТП»:
— При перевозке наливных СНГ нам удалось внедрить кольцевой маршрут для двух заказчиков — ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтепродукт» и ООО «Газпромнефть-Транспорт». Это позволило снизить стоимость услуги и сократить порожний пробег.



О.В. ДЕТИН, директор ООО «Автодорсервис»:
— В 2017 г. выпуск ППУ был увеличен до 23 единиц. Изготовленная спецтехника успешно работает в обществах нашей компании, расположенных в гг. Когалым, Лангепас, Урай, Покачи, Усинск.



Е.Е. АРЖАННИКОВ, директор ООО «Когалымское УТТ»:
— Наиболее знаковый проект в уходящем году — оказание услуг для НК «ЛУКОЙЛ» при освоении Восточно-Таймырского лицензионного участка. В конце августа на базу общества на Таймыре Северным морским путем было доставлено еще три единицы техники, пневмокаркасный стояночный ангар и ремонтная мастерская контейнерного типа.



Ю.В. ШВАЛЕВ, директор ООО «Покачевское УТТ»:
— В апреле на Пякянском месторождении нами введен в эксплуатацию мобильный резервуарный парк для хранения топлива объемом 1600 м³, что позволило уйти от арендной платы. Общество получило возможность дислоцировать резервуары для ГСМ на объектах проведения работ, что дает дополнительное конкурентное преимущество.



В.А. ЧИГИДИНОВ, директор ООО «Ремспецтранс-2»:
— В уходящем году завершена реконструкция здания ЦРММ в г. Усинске. В цехах стало светло, тепло, чисто, был приобретен пневматический, электро- и слесарный инструмент. В итоге выработка выросла на 14%. Также введена в строй новая блочно-модульная газовая котельная на участке в п. Верхнекопьевск.



В.П. МОРЯКОВ, директор ООО «Нефтедорстрой»:
— Значимым событием для нас стало создание дорожного участка № 6, силами которого в г. Урае было проведено строительство инженерных сетей микрорайона 1 «А» и реконструкция центральной площади «Планета звезд».



А.К. ГАЛИХАНОВ, директор ООО «Дорос»:
— В 2017 г. нами было отремонтировано 89,9 км дорог в асфальтобетонном покрытии и 45 км — гравийных. Выпущено 119,8 тыс. тонн асфальтобетона, что на 20% больше предыдущего года. Значимым событием в IV квартале стала победа в тендере на ремонт региональной автодороги «Чернушка-Тюш» в 2018 г. — 42,6 км.



Г.В. ЧОФУ, директор ООО «Ремдормаш»:
— В сервисном центре в г. Покачи проведен косметический ремонт участков ТО и ТР АТТ, ТО-2, участка ремонта импортной легковой техники. В течение трех месяцев было окрашено более 1500 м² поверхностей.



Е.Е. АРЖАННИКОВ, директор ООО «Когалымское УТТ»:
— Наиболее знаковый проект в уходящем году — оказание услуг для НК «ЛУКОЙЛ» при освоении Восточно-Таймырского лицензионного участка. В конце августа на базу общества на Таймыре Северным морским путем было доставлено еще три единицы техники, пневмокаркасный стояночный ангар и ремонтная мастерская контейнерного типа.



В.А. НЕКРАШЕВИЧ, директор ООО «Лангепасское УТТ»:
— В ноябре на базе нашего общества прошло совещание о перспективах перевода парка на компримированный природный газ (КПГ). С представителями фирмы «РаритЭК», производящей газомоторную технику совместно с ПАО «КамАЗ», были рассмотрены возможности перевода на газ парка Лангепасского, Покачевского, Когалымского УТТ.



С.А. ВАСИЛЬЕВ, директор ООО «ГРП»:
— Самое значимое событие уходящего года — создание 2 мая нашего общества. Впервые в компании в основу взаимодействия между транспортным и ремонтным предприятиями положена система взаиморасчетов, основанная на коэффициенте технической готовности.



Р.С. СУЛЕЙМАНОВ, директор ООО «АТП-СНТ»:
— Важным проектом для нас в 2017 г. стало участие в совместном с ЗАО «Капри» проекте по реконструкции стальных полуприцепов-цистерн. Уже реализовано около десяти выведенных из эксплуатации бочек.



Р.А. КОНЬКОВ, директор ООО «Ремспецтранс-1»:
— Заключен договор на ТО и ремонт автомобилей и капремонт вагон-домов для нефтесервисной компании «Шлюмберге Лоджелко Инк». Общество уже ведет ремонт трех вагон-домов (при плане 30) и четырех автомобилей КамАЗ (план 14).



В.Г. КОЛОТИЛО, директор ООО «УТТ-1»:
— В 2017 г. мы отработали по новому направлению — ПЗР при гидоразрыве пласта для ООО «КАТКонфетъ». Вхождение в проект осложняла аномальные морозы. Замерзали шланги, мотопомпы, автоцистерны, активировалась техника. Но в течение трех месяцев работа участка ПЗР была настроена и сегодня идет без сбоев. За 11 месяцев было подготовлено 560 ГРП, до конца года этот показатель вырастет до 607.



А.А. ЖИРКОЛЕВ, директор ОАО «ЛК-Транс-Авто»:
— Дальнейшее развитие получило совершенствование логистики перевозки СНГ. Впервые предприятие приступило к оперативной доставке зимнего дизтоплива на сеть АЗС «ЛУКОЙЛ» Волгоградского региона из г. Кстово Нижегородской области, плечо перевозки — 1 000 км.



На колесах «Спецнефтьтранса» VII фотоконкурс



А.И. МИГУНОВ, директор ЗАО «Нижевожское УТТ»:
— Победа в тендере по перевозке нефтесодержащей жидкости с месторождений АО «РИТЭК» ТПП «Волгограднефтегаз» позволила нам увеличить объемы работ. За девять месяцев было вывезено 216,7 тыс. м³ НСЖ, что на 14,3% больше, чем за аналогичный период 2016 г., грузооборот вырос на 81,7%.



Е.Х. ХАКИМОВ, директор ООО «Урайское УТТ»:
— Важнейшим событием стало проведение на базе нашего предприятия VII региональной спартакиады ЗАО «Спецнефтьтранс». Девять команд западносибирских обществ боролись за победу в волейболе, мини-футболе, пин-понге, шахматах, плавании. Первое место у нашей команды, на втором — «Когалымское УТТ», на третьем — «Дорстройсервис».



А.А. САМСОНОВ, директор ЗАО «Капри»:
— В 2017 г. завод «Капри» возобновил выпуск алюминиевых полуприцепов-цистерн переменного сечения. Первый такой ППЦ объемом 37 м³ был передан заказчику в октябре. Достоинствами новой бочки являются уменьшенная масса и габариты.



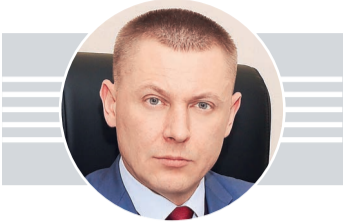
О.Ю. БАБИКОВ, директор ООО «Усинское УТТ»:
— Большим социально-трудовым достижением, основанным на эффективной производственной деятельности УТТУ, за последнее присуждение обществу второго места стало недавнее присуждение коллективных договоров. На заседании Республиканской трехсторонней комиссии по регулированию социально-трудовых отношений зам председателя правительства Республики Коми Н.А. Михальченко поздравила призеров с заслуженным успехом.
— 23 ноября впервые был принят коллективный договор в ЗАО «Транс-Строй». Договор предусматривает расширение перечня гарантий в области безопасности производства и трудового законодательства, и полностью соответствует договору, действующему у коллег в УТТУ.



IX НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ «СНТ» КРАСНАЯ ПОЛЯНА 2017 26-29 ОКТЯБРЯ
СПЕЦНЕФТЬТРАНС
ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ

НОВЫЙ ПРОЕКТ

На подряде у коллег



А.В. Кабанов, заместитель директора ООО «Усинское ТТУ» по эксплуатации:

В начале 2017 г. было принято решение о начале оказания услуг ЗАО «Транс-Строй» спецтехникой нашего предприятия при строительстве и содержании автозимников. Для УТТУ — это новый вид работ и довольно значительный прирост к годовой производственной программе — плюс 12 % от общего количества машино-часов. Поэтому готовиться к работе на субподряде у коллег мы начали заранее и серьезно.

Совместно со специалистами ЗАО «Транс-Строй» были проработаны вопросы дислокации на зимниках, количества и номенклатура парка техники, оптимальная схема взаимодействия в местах проведения работ и на уровне управлений обществами. Также под этот проект была реализована дополнительная инвестпрограмма на сумму 187 млн рублей, произведен закуп новой техники, восстановлен и приведен в надлежащее состояние имеющийся транспорт. Всего, вместе со вспомогательной техникой (вахтовки, топливозаправщики, АРОК, «Трэккол»), на строительство зимников вышло 67 единиц. Задействовано около 250 как вновь принятых, так и штатных работников.

Участки зимних автодорог расположены в Ненецком АО, где производственную деятельность ведет ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». Специально для этого в составе автоколонны № 3 было организовано два дорожно-строительных участка. ДСУ-1 располагается вместе с дорожно-ремонтным пунктом № 6 дорожников на участке от Ю.-Хыльчуйского до Хыльчуйского месторождения. Общая протяженность зимних автодорог по этому участку составляет 73 км. ДСУ-2 базируется на участке от Ярейюского до Ю.-Хыльчуйского месторождения, протяженностью 74 км. Его строит и обслуживает ДРП-5 ЗАО «Транс-Строй».

Кроме этого, частично (около 30 % объема) будет осуществляться работа и на участке ДРП-4, протяженностью 124 км (от В.-Сарутаевского месторождения до месторождения им. Ю. Россихина и от Сарутаевского месторождения до скважины № 1 Табровояхинская).

Общая протяженность автозимников с участием ООО «УТТУ» по всем участкам составляет около 271 километра. Это более 63 % от общей протяженности дорог ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз».

ТЕМА НОМЕРА

Начало на стр. 1

Усинская синергия



Директор О.Ю. Бабиков.

вместо стороннего субподрядчика. Специально под этот проект закуплено 17 гусеничных бульдозеров, два колесных «К-702» — снегоочистителя, 13 погрузчиков. Благодаря этому новому направлению годовая производственная программа УТТУ выросла на 12 %.

— В НАО на проминку зимников для ТПП «Севернефтегаз» мы вышли уже 21 ноября, — рассказывает О.Ю. Бабиков. — А здесь, раз морозов нет, еще перебрасываем технику к местам работ.

На открытой стоянке УТТУ идут небольшие маневры, — два бульдозера загоняют на трал. Здрав передние отвалы, ТМ-10, полные достоинства, один за другим гордо поднимаются по сходням и занимают места в партере. Машинист **Н.Н. Ишбулатов** стопорит свой бульдозер на платформе. Вместе с коллегами, он быстро закрепляет ходовку цепями и башмаками.

— Ребята, первый раз на зимник выходите, главное — безопасность. Не знаешь, как поступить, лучше переспроси, — напутствует начальник автоколонны № 3 **С.М. Воробьев**, ответственный за погрузку. Четверо «ребят» с суровыми лицами все понимают: каждому около полтинника, все бульдозеристы шестого разряда, на «северах» не первый день.

С двумя новыми погрузчиками, прибывшими только вчера вечером, разбирается начальник отдела эксплуатации УТТУ **И.Н. Криволапов**. Также, как и бульдозеры, их выпускают на просторы тундры только после основательной проверки и установки оборудования

для контроля расхода топлива.

На недавней научной конференции молодых специалистов «Спецнефетранса» начальник ОЭ с цифрами в руках показал, какие результаты приносит системная работа. Сегодня удельный расход топлива в УТТУ — самый низкий по компании — 4,59 литров на машино-час. Экономическая прибыль общества по этому фронту работ за последние три года составила 67 млн рублей.

Тему борьбы за топливо продолжит другой молодой специалист, — начальник ОТК **Р.Р. Сатдинов**. Мы застали его в ЦРММ «Ремспецтранс-2», где шла установка ДУТов на технику.

— На зимниках работать придется вне зоны покрытия сотовой связи, — говорит Рустам Ринатович (с 5 декабря по договору предоставления персонала он переведен в ЗАО «Транс-Строй» на должность зам директора — ред.), — поэтому все 25 «поливоек», все трактора и погрузчики мы комплектуем не только датчиками учета топлива, но и специальными накопителями информации.

Накопленные данные автоматически будут переданы во время заправки техники на специальные модули, установленные на топливозаправщиках, — рассказывает начальник ОТК. — Дальше эта информация пойдет на сервер.

И еще один аспект экономии топлива, о котором О.Ю. Бабиков говорит не без гордости. Полтора года назад в УТТУ решили в качестве эксперимента для верхнего оборудования ППУ и АДПМ использовать газовый конденсат вместо привычной солянки. Опробовали и на новых машинах, и на б/у, отказов оборудования нет, цена на треть ниже. Но на этом здесь не останавливаются — ищут еще более экономичные варианты.

Важным для развития ЗАО «Транс-Строй» О.Ю. Бабиков считает принятие коллективного договора, — первого в истории предприятия. Судит об этом по опыту УТТУ.

— Сарафанное радио среди вахтовиков работает быстро — к

нам хорошие водители сейчас от частных идут, — говорит Олег Юрьевич и поясняет, — у нас зарплата «белая» и вовремя, проживание и питание организовано, спецодежда, проезд, соцпакет.

Уместно будет добавить, что принятый 23 ноября в «Транс-Строе» колдоговор идентичен договору УТТУ, который занял второе место по Республике Коми входящим году. По мнению Бабикова, это честно — люди работают на одних и тех же объектах, в одних и тех же условиях.

Строительство нового общежития на центральной базе УТТУ,

запланированное на 2018 г., — еще один шаг в борьбе за персонал.

— Общежитие модульного типа, как минимум на 80 мест, со столовой. Плюс, котельная на газе. Построим для всех трех обществ компании, работающих в регионе. На Хьяргинском месторождении также нужно строить комплекс АБК — общежитие на 120-130 мест со столовой и газовую котельную, чтобы уйти от дорогой аренды, которая также влияет на тарифы и себестоимость наших услуг.

Видите, планов у нас громадье.

Олег ОПУТИН.



Всем ветрам назло

Всем ветрам назло на объекте № 5061 Усинского месторождения работают два бульдозера и каток. Полтора десятка самосвалов подвозят грунт с интервалом минут в пять.

— Здесь будет буровая, — прораб ПУ-5 «Транс-Строя» **Владимир Мулярчик** (на фото справа) обладает мягкий полесским говором, близким к литературной норме, — из 105 тыс. кубов половину уже отсыпали. Наша задача — закончить к 15 декабря.

Выпускник Минского политеха практику проходил в Ашхабаде, затем всю жизнь строил дороги на родине. В Усинске — год.

Пока очередной самосвал в пути, прораб дает указания бульдозеристу. **Александр Романов** родом из Саратовской области.

— Работать негде стало, а надо, вот и подался на «севера», — рассказывает Александр Николаевич. — В «Транс-Строе» уже почти 10 лет.

Он, можно сказать, основатель династии Романовых на предприятии. Династия — три родных брата, все трое бульдозеристы шестого разряда.

— Дмитрий, младший, работает здесь около пяти лет, а в этом году и старшего Петра перетянули из Сибири.

Все трое живут в одном селе — Орлов Гай, а здесь работают на одном бульдозере.

— Так надежнее — есть присмотр за техникой. Вахта по два месяца, — месяц в день, другой в ночь. Получается, один дома — двое на заработках.

Из-за гурта навезенного грунта показался очередной самосвал — интервью окончено. Романову пора браться за дело.

КОММЕНТАРИЙ



В.А. Балаев, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефетранс» по производству:

— В текущем году мы оценили потенциал производственного комплекса компании в Республике Коми. Были учтены ошибки прошлых лет, когда дорожники массово привлекали субподрядчиков, которые, окрепнув, составляли нам на тендерах жесткую конкуренцию.

Есть ряд новаторских предложений в части услуг АТС, которые ранее «Транс-Строй» оказывал сам себе в рамках строительства

Новые возможности

автозимников, буровых площадок. Просчитали, оказалось, что выгоднее будет, если эти услуги будут оказывать УТТУ.

Транспортники получают дополнительные объемы, а дорожники избегают излишних затрат, которые они несут при содержании этого парка. Поэтому новый транспорт для строительства зимников был приобретен в УТТУ.

Такой комплексный подход позволяет переосмыслить работу обоих обществ, и результаты, которые они уже показывают сегодня в этой совместной работе, значительно выше благодаря более тесному взаимодействию.

Еще один интересный проект в дорожном строительстве. ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» добывает сернистую нефть. В процессе переработки и утилизации накопилось большое количество серы. Из-за отсутствия спроса, нефтяники ее

вынуждены продавать по цене, которая в двадцать раз ниже себестоимости! Покупает эту серу, в основном, Китай, где серобетон получил активное применение в строительстве. Получаемый из него искусственный щебень в разы превосходит по своей кислотно-щелочной стойкости обычный бетон.

Мы предложили нефтяникам проект по выпуску серобетона из их давальческого сырья. Это удешевит капитальное строительство дорог в регионе — раз. Второе, даст возможность использовать серобетон для ремонта дорог посредством ресайклера. Материал один, а проекты разные.

Ожидаем, что в начале 2018 г. РСТ-2 получит аккредитацию на открытие сервисного центра «КамАЗ». Это важно в плане развития и в плане уменьшения затрат по обслуживанию техники, поддер-

жания парка в исправном состоянии, увеличения сторонних клиентов. В Усинском регионе работает несколько тысяч единиц техники «КамАЗ» и «НефАЗ», а ближайший авторизованный СЦ находится в г. Сыктывкаре, за 850 км.

Зачем еще нам надо это делать? Прежде всего, чтобы повысить наши компетенции. Уже в обозримой перспективе «КамАЗ» перейдет на линейку двигателей — евро-5. Это и сложность самого силового агрегата, и особенности по обслуживанию, и новое оборудование, и специалисты соответствующие. К этому надо готовиться.

Получить документы на СЦ не так сложно, как кажется. Самое главное — люди, которые могут выстроить все процессы.

Мы в этом году рассматривали проект на строительство общежитий для вахтовых рабочих в Усинске и на Хьяргинском месторождении. Количество людей у нас подрастет, нам надо подтягивать социальную-бытовую инфраструктуру.

ДЕЛО ЖИЗНИ

Один экономист в поле не воин

Из 38 лет трудового стажа 37 Л.Г. Филиппишина, замдиректора по экономике «Усинского УТТ», отработала в нефтянке. 33 из них — в автотранспортных обществах «Спецнефтьтранс».

После института она пришла бухгалтером в УТТ в родном Краснокамске. Среди первых ступенек ее карьеры была и такая, о которой нынешнее поколение экономистов и не слышало, — инженер по сосоревнованию и НОТ. Комсомолка, активистка, спортсменка и просто красавица Людмила отработала на этой должности год. Главный бухгалтер объединения «Пермнефть» Ф.Ф. Войтович вовремя разглядел способного молодого специалиста, и уже через полтора года, в 27 лет, Филиппишина — главный бухгалтер крупного автотранспортного предприятия, парк которого насчитывает под 600 машин.

В 1991 г. Людмила Георгиевна прошла повышение квалификации по направлению бухучет, контроль и АХД в условиях рыночной экономики при «Плешке». Она и не предполагала, что через три месяца после окончания учебы закончится и Советский Союз, хотя то, что происходило в то время в Москве, видела своими глазами. Насколько просто переход на новую, рыночную экономику дался на практике, — вопрос риторический. Не даром тот период в жизни страны называют «лихими девяностыми».

— В Краснокамске расчет средней себестоимости мы делали руками по 12 группам техники, в каждой было по 15-40 машин. Дикый рынок и хаос планирование повсеместно отменили. Но у себя в УТТ мы эту систему сохранили. И знаете, я вижу, что мы сегодня вернулись к тому, что было. Составляем тот же самый бюджет, только в советское время он назывался — трансфинплан, те же самые принципы калькулирования. Разница — компьютер позволяет делать расчет уже по каждой единице техники. Но отработанные руками шахматки до сих пор помогают.

1999 г. — начало «экономической» карьеры Л.Г. Филиппишиной, — ей предложена должность замдиректора по экономике.

— Сначала в Краснокамске, потом в Нижнем Одесе, в Когалямском УТТ, сейчас вот здесь,

— говорит Людмила Георгиевна, и возвращается к поднятой ранее теме. — Система бюджетирования хороша тем, что цифры приходят снизу, поэтому любую из них всегда можно доказать.

В «Спецнефтьтрансе» эта система началась с Краснокамского УТТ. В начале 2000-х мы начали внедрять программу 1С и вот тогда четко эта линия выстраиваться стала. И все то, что мы раньше делали руками, стала делать машина, — сколько времени освободилось для экономического анализа!

Суть работы финансово-экономического блока предприятия зам директора по экономике двух предприятий определяет просто:

— Задача бухгалтеров — факт собрать, а задача экономистов — его проанализировать, увидеть риски и решения по сокращению издержек. Например, за полгода командировки в Когалямское УТТ мы, откорректировав бизнес-план, увеличили прибыли в два раза! И даже на сверхприбыль вышли. Я своим специалистам всегда говорю, что для вас любая цифра должна быть живой. Она не должна быть просто цифрой на бумаге — это живой организм.

— Насколько Ваши расчеты и прогнозы сбываются?

— Я порой сама даже удивляюсь: говорю, план такой-то, а потом мы на эти цифры выходим. Например, по этому году мы в УТТУ ожидаем отклонение от производственной программы по «ЛУКОЙЛ-Коми» плюс 600 машино-часов. Это какая доля процента? Или, взять цену на топливо. Плановая — 35,63 рублей за литр, а ожидаемая по году — 35,8.

Эти, на первый взгляд, копейки в условиях, когда рынок услуг перенасыщен, имеют значение. Головная боль у всех — себестоимость. Снизить ее можно только коллективной работой, — один экономист в поле не воин. Мы задаем направление, а производственники разрабатывают и реализуют план мероприятий. Поэтому надо хорошо понимать пути достижения плановых показателей, учитывать особенности



условий, людей, которые этим занимаются. И нужен контроль.

Взять ту же экономию по топливу, у нас в УТТУ она от реальной работы. Я всегда говорила, что нужно контролировать остаток в баке. Для более глубокого анализа фактического расхода топлива хорошо бы получать более детальный расклад показателя, — и через мото-часы, и через верхнее оборудование. Пока такой возможности нет.

Рабочий день закончился уже часа два назад, но, оказывается, экономика — весьма интересная штука и цифры, действительно, — «живые».

Мы говорим с Людмилой Георгиевной об особенностях усинского кластера компании, о том, что здесь все очень «наживо», все переплетено, — общая производственная площадка, общие проекты...

— Я хочу, чтобы предприятия нашего холдинга в нашем регионе были примером. Поэтому меня интересует: насколько рабочие и конструктивные отношения между экономическими службами трех обществ. Можно сказать — «нет», а можно сесть, услышать друг друга и принять такое решение, что все будут в выигрыше.

В 2013-м мы начали выстраивания отношений между УТТУ и РСТ-2. Мы понимали, что у ремонтников минимальная рентабельность, значит, не формируется прибыль. Нет оборотных средств — нет денег на запчасти и зарплату. Тогда было принято

решение перейти на предоплату. Это позволило улучшить платежный баланс, рассчитаться с поставщиками. Совместными усилиями был реализован еще целый ряд мероприятий, и сегодня РСТ-2 работает с прибылью. Вы же видели, какой там ремонт в ЦРММ сделан?! Никто же не будет инвестировать 50 миллионов в убыточный бизнес.

Теперь по «Транс-Строю». Задача номер один — вывести систему планирования на уровень, как мы это сделали в УТТУ. В том числе, через администрирование, совместные проекты. Когда низы начнут планировать, тогда система управления производством заработает. Понимание этого в коллективе дорожников уже есть. Большую работу при внедрении модуля УПП ДСО проводят начальники ПО предприятия С.В. Быданцев, начальники ПУ И.Р. Ахметшин и С.В. Еременко, старший диспетчер А.В. Ефимова, начальник ПЭО С.В. Макаров. Значительную помощь оказывают специалисты ИТЦ компании, лично замдиректора Центра М.Ю. Никулин.

Мы планируем, что к апрелю 2018 г. основной функционал модуля ДСО будет использоваться и послужит опорой для принятия управленческих решений, детализации бухучета, станет мощным средством контроля ресурсов.

Как мы знаем, зам директора по экономике дает очень точные прогнозы.

Олег ОПУТИН.

ТОЛЬКО ФАКТЫ

Прорывной год



О.А. КИРАДИЕВ, главный экономист ЗАО «Транс-Строй»:

— Уходящий год сложился для общества благоприятным. В зимний сезон нами было построено и содержалось более 900 км автозимников. Из них 424 км — в Ненецком АО и 480 км — в Республике Коми. Для сравнения, в 2015 г. мы построили 795, а в 2016 г. — 814 км.

Значительный рост идет по программе строительства внутрипромысловых автодорог и кустовых площадок — отсыпано более 3 млн м³ грунта. Построено и передано заказчику более 40 объектов. В 2015 – 2016 гг. объем отсыпки составлял 1,6 – 1,8 млн м³. Кроме того, с января по апрель в карьерах было разработано 760 тыс. м³ грунта, которые также пошли на строительство.

Рост объемов отразился на динамике доходов общества. В 2015 – 2016 гг. он не дотягивал до 2 млрд рублей, а в уходящем году мы перешагнули отметку в 3 млрд.

С точки зрения перспективы, ЗАО «Транс-Строй» до конца 2019 г. обеспечено объемами по содержанию автодорог, строительству и содержанию автозимников на объектах ТПП «Усинскнефтегаз». С ноября идет подготовка к тендеру (также для ООО «ЛУКОЙЛ-Коми») по капрестроительству на 2018 – 2019 гг. Торги назначены на 15 января.

Принят договор

23 ноября в ЗАО «Транс-Строй» был впервые принят коллективный договор.

На внеочередной профсоюзной конференции были приведены положительные примеры сотрудничества администрации и работников: индексация с ноября зарплаты в размере 5%, возмещение вахтовикам расходов, связанных с проездом к месту работы и обратно, установление размера надбавки за вахтовый метод работы.

Председатель ППО И.А. Германова доложила о работе в области охраны труда и промышленной безопасности, культурно-массовой работе и работе с молодежью.

Как отметил председатель ОППО ЗАО «Спецнефтьтранс» А.Г. Карымов, колдоговор, в отличие от ранее подписываемых соглашений, более полно учитывает специфику работы в «Транс-Строе», позволяет работникам и работодателю решать возникающие вопросы напрямую, что обеспечивает работникам дополнительные социальные гарантии.

ПЕРСПЕКТИВЫ

Будет сервисцентр «КамАЗ»!

рядок в ценообразовании на запчасти. Разбираюсь, почему некоторые, приходившие от поставщиков с «большой» земли, были на уровне или дороже, чем у местных предпринимателей. Здешние бизнесмены за 10-15% прибыли возить не будут. Нашим поставщикам уже направлены письма о снижении цен на запчасти на 15%.

Есть мысль с нового года перенести ремонт тяжелой дорожной техники в РСТ-2. Сегодня по бульдозерам «Уральский машзавод» предоставляет свой ремонтный персонал по договору «Транс-Строю». Мы УМЗ предоставим рабочие места в ЦРММ. Плюс у них здесь уже есть свой склад запчастей на консигнации. Поступило предложение от фирмы «Антал» — официального дилера «Кировского завода». Мы хотим им также предложить услуги консигнационного хранения, что сократит сроки ремонта. Сейчас это особо важно — у «Транс-Строя» начались зимники, и ремонт должен производиться в кратчайшие сроки. Для этого нужны качественные

запчасти. Не секрет, что их и подделывают, китайский неликвид рынок заполнил. Поэтому лучше иметь надежных корпоративных исполнителей, предоставляющих услуги одновременно по ремонту и поставке запчастей.

Все это даст дополнительные объемы работ для РСТ-2, соответственно будет и зарплата. У нас моторист, если он полностью выработывает объем за месяц, может заработать до 80 тысяч. А работа есть, ее много. Людей ищем не

только в Коми, а и в Нечерноземье, Предуралье, Центральной полосе. И тогда, кто-то из тех спецов, кто сейчас трудится в усинских гаражах на дядю, захочет работать у нас, зарабатывать себе на пенсию.

В кадровом направлении также планируем активно работать с Усинским политехникумом. Начать с экскурсии, нам есть, что показать, — культуру производства, светлые цеха, инструмент. Чтобы ребята на регулярной основе проходили практику на нашем предприятии и, получив диплом, возвращались к нам.



В.А. ЧИГИДИЕВ, директор ООО «Ремспецтранс-2»:

— В должности директора я всего неделю, но приоритеты уже определил. Задача № 1 — открыть в феврале дилерский СЦ «КамАЗ». Для этого пять узких специалистов обучены: топливщик, моторист, агрегатчик, два слесаря по ТР. Специнструмент на 300 тысяч — специальные съемники, ключи, насадки для ремонта техники «КамАЗ» и «Нефаз», — мы уже заказали.

Для проведения ТО и обслуживания техники на автозимниках сформирована мобильная бригада, которая будет выезжать в соответствии с планом-графиком проведения ТО.

Важная задача — навести по-

ТВОРЧЕСТВО



На колесах «Спецнефтетранса»
VII фотоконкурс
среди работников группы компаний ЗАО «Спецнефтетранс»

Имена победителей

Подведены итоги VII фотоконкурса среди работников компании — «На колесах «Спецнефтетранса». За победу в трех творческих номинациях боролись около 150 человек.

В номинации «Такая работа» первое место присуждено снимку «Нам нет преград» В.В. Коломийчука, начальника участка «Дорстройсервиса». Удачный творческий дебют получился у Валерия Владимировича, впервые принявшего участие в конкурсе. Второе место — у работы «В ногу со временем» И.С. Лобача, инженера отдела АСУ «Покачевского УТТ». Игорь Сергеевич — постоянный участник фотоконкурса, обладает собственным творческим почерком и стилем. Третье место у О.Б. Артемова, зам главного инженера ОАО «ЛК-Транс-Авто» за снимок «Мы лучше, надежнее, быстрее», отражающий идею проекта по замещению железнодорожных перевозок СНП автомобильным транспортом.

В номинации «Ценный элемент» победа у фотоработы «Наставник» А.С. Бочковой, председателя ОПП «Покачевское УТТ». Герой снимка — машинист ППУ Р.Ф. Сафин, чей трудовой стаж в УТТ более 36 лет. На втором месте фото «Дорожники-первопроходцы: так рождается нефть» А.Н. Батмановой из ООО «Дорос». Анастасии Николаевне удалось выхватить момент решения производственной задачи старшим мастером чернушинского дорожного участка С.И. Баклановым и машинистом экскаватора С.В. Колокольниковым на Шароновском месторождении. «Бронза» — у снимка «Когда работа в удовольствие» (см. фото), слесаря-сантехника ОАО «ПТП» М.В. Крутикова.



В номинации «На неведомых дорожках» первое место у работы «Тишь, да гладь, да благодать...» П.Л. Федорова, начальника отдела ОТ, ПБ и БДД «Нефтодотстрой». На второй позиции цикл работ о Таймыре М.С. Рогозы, главного механика «Когалымского УТТ». Сегодня этот полуостров является самой северной и суровой точкой деятельности компании. На третьем месте лаконичная фотография А.С. Калининченка, машиниста ППДУ «Усинского ТТУ». Снимок «Там жизнь бывает чрезмерно трудной. И величают то место тундрой» выполнен автором во время рейса на Инзырейское месторождение.

Поздравляем победителей и призеров VII корпоративного фотоконкурса ЗАО «Спецнефтетранс»! По сложившейся уже традиции авторы отмеченных фотографий награждены премиями, а их снимки будут использованы в фирменном календаре компании на 2018 г.

Ознакомиться с работами победителей можно на сайте компании — <http://sntrans.ru/node/218>.

МОЛОДЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ

Покорить вершины!

26-29 октября в горнолыжном и туристическом центре Красная Поляна прошла IX научно-практическая конференция молодых специалистов Группы компаний «Спецнефтетранс».



Обсуждение работ, представленных на конференции, продолжалось даже в перерывах пленарного заседания.

Отбор среди претендентов был жестким, — научное творчество не терпит, ни суеты, ни поверхностного подхода, ни штампов. Из 45 докладов, поступивших из всех дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс», конкурсной комиссией было одобрено лишь 16 индивидуальных и коллективных работ из 13 обществ.



Открывая конференцию, председатель совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс», А.А. Барков подчеркнул, что компания придаст особое значение развитию передовых инновационных форм и методов работы в автотранспортной и дорожной деятельности и НПК призвана повысить роль молодых работников в решении производственных задач, стоящих перед обществами.



— Мы эту конференцию проводим не только для того, чтобы оценить новые разработки, но и чтобы понять, как вы, молодые специалисты, их видите и подаете, что ставите перед собой в качестве основных задач, — отметил генеральный директор компании, Р.Ф. Габдуллин. — Поэтому хочу пожелать каждому из вас быть инициативным, участвовать в обсуждении не только своей работы, но и докладов своих коллег.

Среди особо значимых тем на конференции были представлены доклады о путях повышения эффективности использования парка, применении альтернативных видов топлива, построении кадровой работы.



— Всем нам предстоит серьезное обсуждение, — сказал председатель конкурсной комиссии заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству В.А. Балаев, и предложил молодым специалистам не тушеваться, аргументированно отстаивать свои взгляды.

Названы лучшие

После двух дней работы победителями IX научно-практической конференции были признаны следующие доклады.

В разделе «Автомобильный транспорт» диплом I степени присужден разработке волгоградских транспортников «Совершенствование логистики доставки нефтепродуктов ОАО «ЛК-Транс-Авто», представленной А.И. Пустоваловым, начальником автоколонны и А.С. Кузным, начальником центральной диспетчерской службы общества.

Дипломом II степени награжден И.Н. Криволапов, начальник ОЭ ООО «Усинское ТТУ» («Повышение эффективности использования АТС через применение систем спутникового мониторинга»). Дипломом III степени — его коллега из ЗАО «Нижевожское УТТ» А.А. Мерзликин («Использование топлива для котлов ППУ и АДПМ повышающего экономического эффект при выполнении технологических операций»).

В разделе «Строительство и прочие» победила работа, представленная группой авторов: Д.Л. Рахмановым, ведущим инженером-постановщиком ИТЦ ЗАО «Спецнефтетранс» и работниками ООО «Чернушинское УТТ» — Е.Н. Карлышевой, старшим оператором ОЭ и Е.Р. Галицким, инженером ПТО («Использование информационных технологий при организации выпуска АТС на линию. Автоматизированная выписка и закрытие путевых листов»).

Дипломом II степени награжден мастер АБЗ ООО «Дорос» И.В. Носков («Модернизация асфальтобетонного завода ДС-158»). Диплом



Сочи. Комплекс олимпийских трамплинов «Русские горки». Тренировка летающих лыжников сборной команды России.

III степени присвоен С.А. Александрову, начальнику управления экономики и финансов ЗАО «Спецнефтетранс» («Рейнжиниринг бухгалтерской функции»).

На досуге

Насыщенной оказалась и досуговая часть конференции. Участники IX НПК поднялись на вершину Роза Пик 2 320 м, откуда открывается величавый вид на Главный Кавказский хребет.



— Мы также посетили Олимпийские трамплины «Русские горки», — рассказал Д.Л. Рахманов, инженер ИТЦ, — как раз в это время проходила тренировка летающих лыжников молодежной сборной России, и мы смогли наблюдать прыжки. Без снега это выглядит непривычно, но установленное на 95- и 125-метровых трамплинах уникальное керамическое покрытие позволяет готовить спортсменов круглый год.

В «Панда парке», расположенном на высоте около 1 600 м, участники конференции приняли участие в тренинге «Покорители вершин».

Новые подходы

При всех положительных впечатлениях о конференции, восторженных отзывах молодых участников, нескольких просто блестящих докладах, насыщенной культурно-досуговой программе, я покинул Сочи со смешанным чувством.

Не раз по ходу НПК приходилось ловить себя на мысли, что присутствую на форуме не молодых специалистов, а умудренных жизненным и профессиональным опытом старших товарищей. Практически 80 % времени вопросы задавали и обсуждали директора дочерних обществ. Молодые же специалисты, по большей части, были инертны, на лицах некоторых свою печать наложили робость и отстраненность. Даже за «круглым» столом, где «горячие» для молодежи вопросы, — построение карьеры в компании, получение образования, решение жилищного вопроса, были подняты по инициативе старших товарищей.

Но, как говорится, не спешите стрелять в пианиста, — он игра-

— Конференция является той площадкой, где каждый сотрудник имеет возможность раскрыть себя, показать, на что он способен, — отметил Р.Ф. Габдуллин, генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс». — Такие люди, способных в будущем двигать компанию вперед, по определению, немного. Разглядеть их и поддержать, — это задача, которая стоит перед руководителями и кадровыми службами дочерних обществ.

ет, как умеет. И дело тут даже не столько в «исполнителе»...

Кое-где на местах проявила себя порочная практика, когда о НПК



— Еще на этапе отбора работ оргкомитет столкнулся с фактами формального подхода к конференции в ряде дочерних обществ, — говорит С.В. Волковедов, председатель Совета молодых специалистов компании. — Вас не удивляет, что из 45 представленных докладов, две трети было отправлено в корзину?!

вспоминают, лишь получив приказ из головной компании о дате ее проведения. И «подготовка» к конференции заключается в том, что вызывают молодого специалиста, назначают ему тему, после чего тот два-три месяца тычется, как слепой котенок по кабинетам, где ему не особо-то и рады. Такое происходит там, где не умеют или не хотят помочь молодым специалистам встать на крыло.

Это недопустимо. Конференция будет полезна и продуктивна лишь в том случае, когда она станет венцом системной научно-технической работы, проводимой в обществах на протяжении всего года или даже нескольких лет. Как круглогодичные тренировки тех же летающих лыжников из молодежной сборной. А сегодня НПК, к сожалению, зачастую является единственным элементом в работе с людьми, которые нацелены на творческие прорывы, которые хотят расти, которые готовы привнести дополнительные ресурсы в работу общества.

На конференцию должны приезжать люди не по назначению, не те, кто умеет красиво прочитать по написанной другими бумажке, а те, кто реально вложили усилия в свою разработку, те, кто вечерами просиживал над будущим докладом, кто в прямом смысле, находится в теме. Одним словом, не «исполнители», а творцы.

Справедливо, если участие в НПК будет рассматриваться всеми заинтересованными сторонами в качестве трамплина возможностей и заслуженного поощрения проявившего себя молодого специалиста, а не увеселительной прогулки за счет компании.

Олег ОПУТИН.