

Лето будет жарким!

стр. 2

Жизнь, посвященная «нефтянке»!

стр. 3–6

Пермский взгляд на ремонт

стр. 8

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ПРОИЗВОДСТВО

Газ для нефтяников

В ЗАО «Спецнефтетранс» работа по газомоторной технике выходит на новый уровень

16 мая в «Пермское транспортное предприятие» для прохождения опытно-тестовой эксплуатации прибыл битопливный «КамАЗ 5490-S5». Это первый тягач, работающий на смеси метана и дизтоплива, который будет «проходить практику» в автопарке Группы «Спецнефтетранс».

— Данное предложение поступило от ПАО «КамАЗ», — рассказал В. А. Балаев, заместитель генерального директора по производству ЗАО «Спецнефтетранс». — Со стороны автопроизводителя, это маркетинговый ход по продвижению новинки, серийное производство которой началось в Набережных Челнах в этом году. С другой стороны, завод интересуется мнение эксплуатирующей организации. Нам этот проект также интересен, поскольку это хорошая возможность оценить новую машину в деле.

Такой автомобиль стоит дороже обычного, но помимо экономии на топливе, эти затраты покрываются из государственных субсидий на газомоторную технику, — скидка составляет 30% от цены производителя.

Уже через день по прибытию в Пермь машина вышла в первый рейс. В течение месяца седельный тягач планируется активно использовать на междугородних перевозках фасованных нефтепродуктов для «ЛЛК-Интернешнл», отметил заместитель начальника ОЭ «ПТП» А. А. Залазаев.

— Нам будет интересно на практике проверить заявленную экономическую эффективность, — сообщил ведущий экономист «ПТП» С. В. Катаргин, — в частности, утверждение производителя, что автомобиль с газодизельной системой питания позволяет эко-



Битопливный «КамАЗ» проходит проверку в «Спецнефтетрансе» на магистральных маршрутах «Пермского транспортного предприятия». В первый рейс машину вывел водитель автоколонны № 5 Дмитрий Ощепков.

номить 2,5 рубля на каждом километре пробега. В этом случае, при наших пробегах, эффект может составлять до полумиллиона рублей и более.

— В июне-июле на тестирование в компанию должен поступить еще один седельный тягач — «Скания» с опцией ADR для перевозки опасных грузов, — говорит начальник Управления автотранспортного и технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс» С. Н. Барановский. — Это чисто газовая компримированная машина.

Сегодня в парке компании насчитывается более трехсот единиц техники, работающей на газомоторном топливе. Большая часть из них работает в «Чернушинском УТТ», «Покачевском УТТ», «Когалымском УТТ» и в «Лангепасском УТТ». И в перспективе этот парк будет расширяться. Использование этого вида топлива сокращает эксплуатационные затраты и затраты на ремонт, увеличивает межремонтный пробег.

— Проект по использованию газа очень серьезный и перспективный, — продолжает тему В. А. Балаев, — он поддерживается на уровне правительства, и «Газпром» как основным поставщиком газа. «ЛУКОЙЛ» — наш стратегический заказчик — также ведет работу по развитию этого направления. Расширение использования газа на транспорте важно для нефтегазовых компаний с точки зрения дополнительного рынка сбыта.

В конце прошлого года со стороны «ЛУКОЙЛа» была создана рабочая группа, в которую вошли представители «Спецнефтетранса» (заместитель генерального директора компании по производству, директора «Когалымского УТТ» и «Дорстройсервиса» Е. Е. Аржанников и С. Д. Снурицын — ред.) по проработке вопроса более активного использования газомоторного топлива в условиях Западной Сибири.

Были произведены расчеты по использованию как компримиро-

ванного природного газа (КПГ), так и сжиженного природного газа (СПГ). В ходе аналитической работы мы пришли к выводу, что использование КПГ наиболее эффективно там, где АТС работают по кольцевым маршрутам, с возвращением к местам парковки (с привязкой к местам заправки). Это автобусные перевозки, работы, связанные с привязкой к каким-то определенным объектам. В Западной Сибири в таком режиме у нас работает около 10% ТС. Этот объем не даст значительного эффекта. Тогда, в плане замещения дизельного топлива, мы предложили «ЛУКОЙЛу» рассмотреть вопрос о применении СПГ, поскольку сжиженный метан эффективен при дальних маршрутах. Это предложение было воспринято позитивно, и дальнейшее развитие проекта пошло по двум направлениям: КПГ и СПГ.

Продолжение на странице

2

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ 25 мая в Москве пройдет совещание руководителей обществ Группы «Спецнефтетранс» по итогам работы в 2017 г.

Впервые будут представлены результаты мониторинга инвестиционной деятельности компании, подведены итоги проекта по автоматизированному закрытию путевых листов в «Чернушинском УТТ». Вновь созданным Управлением по строительству и эксплуатации автодорог будут представлены перспективы развития дорожно-строительной деятельности. Будет представлена информация о планах развития машиностроительного завода «Капри», заслушаны отчеты о работе ряда других дочерних обществ Западно-сибирского региона и Республики Коми.

Также будут представлены итоги работы ОППО «Спецнефтетранс» в 2017 г. и планы работы профсоюзной организации на текущий год.

■ ЗАО «Транс-Строй» предлагает заказчикам новые технологии в дорожном строительстве.

Комплекс беспылевой стабилизации грунта Stehr SBF 24-6 — это навесное и прицепное оборудование на колесный трактор. Установка предназначена для распределения и фрезерования стабилизатора с грунтом при устройстве дорожной одежды. Данный способ сокращает затраты и сроки производства работ, улучшает качественные характеристики покрытия, что положительно влияет на эксплуатацию кустовых площадок и дорог.

Общество уже направило предложения по использованию комплекса структурным подразделениям «ЛУКОЙЛ», «Роснефть» и «Транснефть», работающим в Усинском регионе. Основной заказчик «Транс-Строя» — «ЛУКОЙЛ-Коми» готов произвести опытное применение установки на одной из кустовых площадок Восточно-Ламбейшорского месторождения, с последующей передачей площадки под бурение скважин.

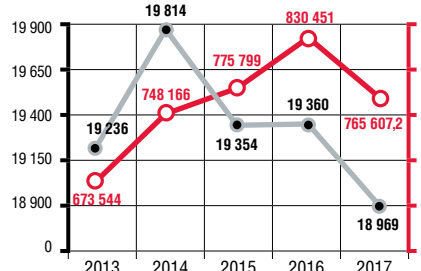
Сроки реализации проекта — третий квартал текущего года.

■ В апреле ООО «Ремспецтранс-2» подписало соглашение с ПАО «КамАЗ» об открытии в Усинске сервисного центра.

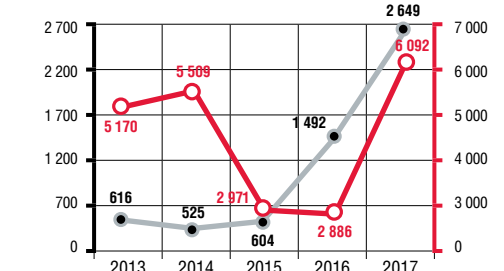
В соответствии с ним ремонтное общество получило возможность производить ТО и ремонт транспортных средств «КамАЗ» в гарантийный период. В ближайшее время предстоит заключение дополнительных договоров на поставку оригинальных запчастей и выполнение работ по гарантии.

Также предприятие планирует открыть новый вид деятельности — организацию общественного питания работников дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс» и сторонних заказчиков в Усинском районе, на территории производственных баз ЗАО «Транс-Строй» и ООО «УТТУ».

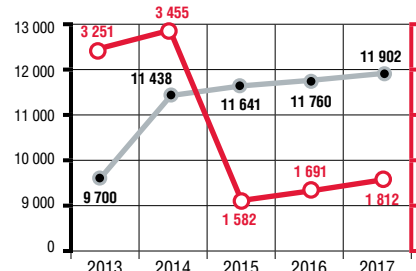
Производственная программа автомобильным транспортом



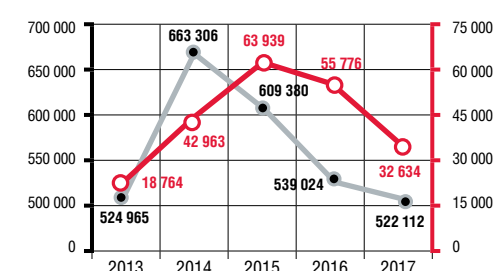
Капитальное строительство и ремонт дорог и площадок



Содержание автодорог, строительство и содержание автосимников



Производственная программа авторемонтных обществ



Начало на странице

1

Газ для нефтяников

С учетом того, что в Западной Сибири на данный момент недостаточное количество заправок КПП, а заправки СПГ отсутствуют, было предложено перенести реализацию проекта в практическую плоскость на территорию Пермского края. Здесь на объектах нефтедобычи, переработки и сбыта «ЛУКОЙЛа» работают два автотранспортных и одно дорожно-строительное общество Группы «Спецнефтетранс». В регионе имеется развитая сеть АГЗС, а также завод по производству СПГ.

В рамках развития направления по СПГ планируется до конца года в чернушинский «Дорос» закупить партию самосвалов. Плюс приобрести криогенный топливозаправщик. Проект не дешевый даже с учетом государственного субсидирования. Например, заправщик СПГ стоит около 30 млн рублей.

Главная проблема по СПГ на сегодня — это крайне ограниченное предложение рынка по серийным автомобилям. На данный момент ведутся переговоры с производителем, — компанию «Спецнефтетранс» интересует именно серийно производимая техника с конвейера «КамАЗа», а не переоборудованные машины. Сегодня мы ждем коммерческое предложение, чтобы просчитать этот инвестиционный проект и с цифрами защитить его перед заказчиком.

Параллельно идет работа по КПП в «Пермском транспортном предприятии». Руководство общества, проанализировав опыт использования городскими пассажирскими перевозчиками автобусов на природном газе — метане, проявило инициативу приобрести большой автобус. Как только ПТП согласует с заказчиком тарифы, мы готовы будем взять эту машину в лизинг.

— Всего в текущем году мы планируем приобрести девять единиц техники на газомоторном топливе, — говорит директор «ПТП» **И. М. Новиков**, — для работы на объектах основного заказчика — «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез» в технологическом режиме. Соответственно, будем обучать водителей, чтобы работники получили допуск на обслуживание и управление автомобилями с газовым оборудованием. Что удобно, АГЗС располагается в трех минутах от нашего предприятия.

— Есть жесткие требования к инфраструктуре: контроль за газовыми машинами, требования к стоянкам, для хранения таких машин, — подчеркнул **В. А. Балаев**. — Это сложный проект, но он позволит нам оценить тот объем затрат, который необходимо произвести, чтобы запустить его не на 5-10 машинах, а полноценно зайти, перевести парк на газомоторное топливо. И получить соответствующий экономический эффект.

Мы рассчитываем на значительное снижение затрат по топливу. Это один из серьезных стимулов, потому что газ, в отличие от дизтоплива, невозможно незаконно присвоить или продать на сторону. Не менее важна и экологическая составляющая. В ЗАО «Спецнефтетранс» традиционно большое внимание уделяется охране окружающей среды.

Олег ОПУТИН.

НОВОЕ НАЗНАЧЕНИЕ

В предыдущем номере мы уже сообщали, что в ЗАО «Спецнефтетранс» создано Управление по строительству и эксплуатации автодорог (УСЭА). Сегодня его начальник **Р. Н. Герасимович** отвечает на вопросы редакции.

— Роман Николаевич, какие задачи поставлены перед Управлением?

— В минувшем году дорожно-строительный комплекс компании отработал хорошо. По сравнению с 2016 г. программа работ была перевыполнена на треть. Выполнение плана по доходам в ООО «Дорос» составило 116,9%, в ЗАО «Транс-Строй» — 104%, в ООО «Дорстройсервис» — 102%, в ООО «Нефтедорстрой» — 112,1%.



За I квартал текущего года план выполнен на 104,3%. В лидерах чернушинский «Дорос» — 125%. Но это не повод для самоуспокоения.

За это время я посетил все ДСО, кроме «Нефтедорстроя». Отмечу сильные стороны — материально-техническое обеспечение и профессионализм ИТР. Недостаточное внимание пока уделяется поиску новых заказчиков и объемов работ.

Управлению предстоит координировать производственную

деятельность ДСО, оказывать помощь в развитии новых направлений, выходить на новые рынки, способствовать внедрению современной техники и передовых технологий с целью наращивания портфеля заказов.

— Какие шаги планируется предпринять для повышения эффективности деятельности дорожных обществ?

— Основные направления — активное и успешное участие в тендерах федерального и регионального значения, заключение договоров с новыми крупными платежеспособными заказчиками, развитие производственных и технологических структур ДСО.

— Какие проекты, уже реализуемые в обществах, Вы бы отметили?

— «Доросом» подписан договор поставки современного асфальто-бетонного завода «DMI DMAP-U2000» мощностью до 160 тонн в час. Запуск завода запланирован на июль. Основной объем смеси — 81 тыс. тонн будет направлен на ремонт автодороги «Чернушка — Тюш» на юге Пермского края. Это большой объем

работ, поэтому лето чернушанам предстоит жаркое.

В ЗАО «Транс-Строй» ведется работа по внедрению проекта беспылевой системы стабилизации грунтов, что позволит уменьшить затраты на закупку, доставку инертного материала при дорожном строительстве. Также идут работы по внедрению проекта изготовления изделий из серобетона. В текущее время ведутся лабораторные испытания по образцам продукции, в июне ожидаются результаты экспертиз по сере, грунтам Усинского региона.

— Каковы перспективы развития ООО «Дорстройсервис» в Ямало-Ненецком АО?

— Общество и в текущем году продолжает наращивать объемы дорожно-строительных работ в Тазовском районе. Учитывая значительную удаленность (800 км от Когалыма) и труднодоступность, прорабатывается вопрос о создании на Ямале производственной базы. Это должно сократить затраты общества, повысить оперативность. У общества и компании появится свой форпост в этом активно развивающемся регионе.

Вопросы задавал
Владимир НИКОЛАЕВ.

АВТОТРАНСПОРТ

Успешное начало года



Начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс» **С. Н. Барановский**:

— Плановые показатели автотранспортными обществами компании в I квартале были достигнуты. Уверенно наращивают объемы «Покачевское УТТ», «Усинское УТТУ», «ПТП». У Покачей прирост идет за счет ямальских проектов. В «УУТТ» — недавняя победа на тендере по легковому транспорту и за счет оказания автотранспортных услуг коллегам из «Транс-Строя».

По Пермскому транспортному с 1 июня увеличиваются объемы по светлым нефтепродуктам. Дополнительный объем перевозок на ближайшие три года составит около 620 тыс. тонн, грузооборот — более 45 млн ткм, выручка — 246 млн рублей. Инвестиционной программой общества на 2018 г. для этого запланировано приобретение 11 автосцепок на общую сумму 114 млн рублей. Завод «Капри», входящий в состав Группы «Спецнефтетранс», уже приступил к производству полуприцепов объемом по 31,5 м³.

На рассмотрении находится договор по приобретению тягачей «Мерседес» со сроками поставки к осени. Если брать «Сканию», то там идет обновление модельного ряда, в связи с чем очень жесткое квотирование. Поэтому по «швед-

дам» поставка отодвигается еще дальше — на февраль следующего года. Мы ведем работу с разными поставщиками, но уходить от принципа одномарочности не планируем. «Разношерстный» парк сложнее в управлении и дорожке в обслуживании.

Вдобавок, нет гарантии, что это будут тягачи с опцией «ADR», подготовленные для перевозки опасных грузов. Надзорные органы ужесточают требования, соответствующая конструктивная подготовка должна быть произведена в заводских условиях, в ПТС должна стоять соответствующая отметка, чтобы мы смогли без проблем получить необходимую разрешительную документацию на эти АТС.

Если говорить про обновление парка в целом по компании, то на сегодняшний день достигнут определенный оптимальный уровень по среднему возрасту ТС. И те инвестиционные программы, которые компания реализует на протяжении последних лет, позволяют его поддерживать и планомерно замещать физически и морально устаревшие транспортные средства. У нас есть крупные дочерние общества с объемными производственными программами,



соответственно, там обновление парка идет активнее. Те же «Когалымское УТТ», «Дорстройсервис», «Усинское УТТУ» — они много техники покупают, реализуя дополнительные инвестпрограммы.

Кроме этого, работа в структуре Группы дает конкурентное преимущество рационально распределять технику и объемы работ между дочерними обществами, без дополнительного инвестирования в парк.

Например, в ходе передачи объемов работ от «УТТ-1» в другие общества компании практически вся техника была передана в «Когалымское УТТ» и «Урайское УТТ». Там же была трудоустроена и основная масса персонала. Часть техники была направлена в другие регионы. В Республику Коми, в «Усинское УТТУ» и «Транс-Строй», уехало около 15 машин, в «Нижевожское УТТ» — 10.

При оптимизации структуры «АТП-СНТ» часть техники была направлена для работы в Нижневожский и Пермский регионы, часть полуприцепов после заводской реновации в ЗАО «Капри» была реализована на вторичном рынке по выгодной цене. В том числе, благодаря тому, что не обременено излишним имуществом комплексом, сегодня предприятие работает с прибылью.

Если говорить о завершающихся проектах, то в мае «Чернушинское УТТ» полностью перешло на автотехническую обработку путевых листов. Достигнуты впечатляющие результаты по экономии топлива и прозрачности деятельности.

Дальнейшие перспективы и темпы будут определены по итогам ежегодного совещания руководителей обществ ЗАО «Спецнефтетранс» 25 мая.

Инвестиционная программа Группы «Спецнефтетранс»



Численность персонала и обученных работников



Доходы Группы «Спецнефтетранс»



ВСЕГДА В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ЮБИЛЕЙ

Анатолий Барков: Полвека в нефтегазе!

В чем секрет профессионального успеха и созидательного долголетия?!

19 мая Анатолий Александрович Барков, председатель совета директоров ЗАО «Спецнефте-транс», отметил семидесятилетие.

Более чем за полвека работы в нефтегазе А. А. Барков прошел путь от слесаря до вице-президента «ЛУКОЙЛа». Он был среди первопроходцев, которые покоряли Западную Сибирь, добывал нефть и был одним из тех, кто стоял у истоков компании, которая добывает большую нефть. Он – из команды перволюкойловцев, – двадцать лет проработал на посту вице-президента. И будто бы не у него за плечами столько весен, – А. А. Барков полон созидательной энергии, сил и планов. Сегодня он щедро делится своим богатым опытом с коллегами, молодым поколением нефтяников и автотранспортников. В чем секрет такого профессионального успеха и созидательного долголетия?!

Вместо пролога

«Машина вдруг резко накренилась, подалась влево и ухнула с моста всеми четырьмя колесами на заснеженный лед. Из-за рева мотора и воя пурги не слышно было, как треснул и проломился зимний покров реки. Вода в хорошо утепленный «ГАЗон» хлынула не сразу, машину даже чуть качнуло на плаву, но уже захлебнулся двигатель, и валенки стали быстро намочать... «Только бы не затянуло под лед! – мелькнула тревожная мысль. – Какая здесь глубина?»

...Начальник цеха «Главтоменнефтегаза» Анатолий Барков ехал по зимнику на «ГАЗ-66» следом за «Уралом». Мосты на зимниках весьма незатейливы – две пары труб, проложенных над рекой в одну колею. Водитель по прозвищу Вася де Гама не разглядел в ночи, что мост занесен снегом ровень с руслом реки, и стал разезжаться со встречной машиной, как принято на зимниках и лыжных трассах – в один след, – да так и слетел с одноколейного моста. «ГАЗон» проломил лед и очень быстро ушел в ледяную черную воду. Маленький юркий Вася успел выбраться почти сразу. А вот его рослому пассажиру это не удалось. Барков знал, как вести себя в подобных случаях – главное, не паниковать, дать воде заполнить салон, чтобы потом легче было открыть дверцу. Но дверь при ударе о лед вмялась и не открывалась. Машина с большим креном быстро уходила под лед. Барков изо всех сил бил в дверцу, но ее намертво заклинило. Инженеру Баркову было ровно тридцать лет. У него

была жена и двое детей. Он очень не хотел погибать так бесславно и глупо – подо льдом безвестной сибирской речки...

Барков рванулся что было сил через полуразбитое лобовое стекло, которое еще не скрылось подо льдом, рванулся, не чувствуя боли от врезавшихся в руки осколков стекла, и вырвался из смертельной западни. Но попал, что называется, из огня да в полымя – в полымя сибирской стужи. Промокшая насквозь одежда ледяной броней сковала тело. Лед хрустел при каждом движении. По счастью, водитель шедшего впереди «Урала», потеряв из виду огни «ГАЗона», вернулся к мосту. Его кабина и стала спасительным убежищем для вымокших нефтяников...»

Из книги Н. Черникова
«Дуга Баркова».

Путевка в жизнь

Анатолий Александрович Барков родился 19 мая 1948 г. в г. Кировграде Свердловской области в простой рабочей семье. В 1953-м семья переехала в Башкирию, в г. Октябрьский. Кажется, что здесь все было пропитано нефтью – и недра, и воздух, и мысли, и дела. В 1944-м, с открытием девона, Гуймазинское месторождение вошло в пятерку самых крупных по запасам нефти месторождений мира. Поэтому первую улицу города назвали Девонской. А по генеральному плану улицы молодого города должны были сложиться в силуэт нефтяного фонтана. Неудивительно, что после восьмого класса Анатолий пошел учиться в училище на оператора по добыче нефти.



Свою трудовую деятельность он начал в 1966 г. в Нефтекамске на нефтепромысле №5 ПО «Башнефть», куда был распределен по окончании ПТУ. В армию Анатолий ушел уже старшим бурильщиком.

Отслужив срочную, сержант Барков устроился на Октябрьский кожевенный завод слесарем. Заочно пошел учиться в нефтяной техникум. Все складывается неплохо – женился, родился ребенок, на работе – в передовиках, выйдя на 6 разряд, стал зарабатывать, и семья смогла снять дом на окраине Октябрьского. Но выбранная когда-то профессия не отпускала...

...Первые шаги Анатолия Баркова в «нефтянке» в середине шестидесятых совпали с началом освоения нефти за Уралом. Западная Сибирь практически сразу же была объявлена Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Сотни тысяч молодых людей со всей страны потянулись сюда. Среди них был и Анатолий Барков, приехавший в 1974 г. в Нижневартовск.

– Туда сложно было попасть, – вспоминает Анатолий Александрович, – до Нижневартовска железной дороги еще не было, только «АН-24», и то рейс не каждый день. И вот мы с женой ултели с двумя чемоданами. Ребенка сначала у своих оставили.

Нижневартовск, получивший незадолго до этого статус города, по большей части оставался деревянным, одноэтажным. Из достопримечательностей разве что баня, телестудия да аэропорт, – единственная ниточка с «Большой землей». Аэропорт, как вспоминают старожилы, находился далеко, и люди шагали к нему по водоводу, названному «трубой дружбы»: вдвоем не разойтись, потому и приходилось обниматься с каждым встречным.

– Анатолий Александрович относится к поколению сильных людей, – говорит А. Г. Карымов, председатель ОППО «Спецнефте-транс», – которые смогли оставить отчий дом, оставить родителей и уехать в никуда. Уехать навстречу морозам и неизвестности.

Смельчаков с «Большой земли» в Сибири встречали гнус, бездорожье, вечная мерзлота. Но они упорно шагали через тайгу и болота, там, где до них не ступала нога человека. Они открывали и осваивали месторождения, с первого колышка поднимали новые города. Барков был среди тех, кто возводил Нижневартовск: «Строили котельные, промышленные здания, сады, школы, общежития».

ПОЗДРАВЛЕНИЕ



Уважаемый
Анатолий Александрович!

В знаменательный для Вас день юбилея примите самые искренние и сердечные поздравления от меня лично, членов Правления Компании и коллектива «ЛУКОЙЛ».

Вся Ваша профессиональная деятельность связана с нефтяной и газовой промышленностью, в которой вы трудились, пройдя путь от оператора по добыче нефти до Вице-президента по общим вопросам, корпоративной безопасности и связи ОАО «ЛУКОЙЛ». Работая в Компании с самого ее основания, Вы зарекомендовали себя как талантливый, успешный руководитель, обладающий глубокими знаниями и многогранным опытом.

Под Вашим непосредственным руководством проводились работы по строительству объектов обустройства месторождений, магистральных автодорог, а также создание с помощью всех видов транспорта и коммуникаций условий для успешного осуществления деятельности Компании внутри страны и за рубежом. Ваши деловые и лидерские качества, развитые управленческие способности позволили Вам эффективно организовывать работу по обеспечению охраны и антитеррористической защите объектов и предприятий Группы, борьбе с хищениями нефти и нефтепродуктов, противодействию изготовлению и распространению фальсифицированных бензинов и моторных масел.

Присущие Вам компетентность, трудолюбие, преданность делу, настойчивость в решении поставленных задач и доброжелательное отношение к людям сформировали Ваш значимый авторитет и уважение среди подчиненных и коллег. За весомый вклад в развитие Компании, высокий профессионализм и организаторский талант Вы по праву отмечены наградами Государства, Минэнерго России и Компании.

В этот день особенно приятно выразить Вам признательность за труд на благо Компании. От всей души желаю Вам, уважаемый Анатолий Александрович, крепкого здоровья, счастья, благополучия и реализации всех ваших планов. Пусть все самые добрые слова и пожелания воплотятся в жизнь, а рядом всегда будут дорогие и любящие люди!

В. Ю. АЛЕКПЕРОВ,
Президент
ПАО «ЛУКОЙЛ»

За содействие в создании и развитии благоприятных социально-экономических условий и социального партнерства для организаций Группы «ЛУКОЙЛ» и в связи с юбилейной датой Президент ПАО «ЛУКОЙЛ» В. Ю. Алекперов награждает А. А. Баркова знаком «За заслуги перед Компанией».

Продолжение на странице

4

Начало на странице

3

Специалист широкого профиля

Первая пятилетка в Сибири закалила характер будущего нефтяника. Летом на стройплощадках командуют гнус и мошка, от которых нет спасения, зимой – мороз и пронизывающий ветер, и практически никакой малой механизации.

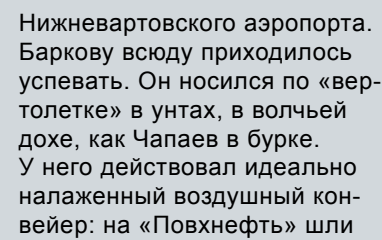


Молодой нефтяник Барков в своей знаменитой волчьей дохе с бригадой сварщиков.

С развитием города росла и нефтедобыча. В 1978 г. Самолет вышел на полумиллионную суточную добычу, — здесь добывается каждая третья тонна нефти в СССР. В этом же году в составе ПО «Нижневартовск-нефтегаз» было образовано НГДУ «Повнефть». Новому предприятию позарез требовались кадры, а тут свежеспеченный механик по нефтепромысловому оборудованию с опытом работы в строительстве! Прораба Баркова со скрипом, но из строителей отпустили. В «Повнефть» он был принят слесарем шестого разряда. Через полтора месяца переведен в мастера, затем работал старшим инженером, а весной 1979 г. А. Барков назначен начальником прокатно-ремонтного цеха эксплуатационного оборудования.

Барков и аз грешный. Сафин по технологиям, Барков — по механической части. Техники специализированной мало было. Барков первое, что придумал, — поставил в будке крытой машины, в которой людей возили, — сварочный агрегат, пены для баллонов приспособил. Летучку такую сделал — на порывы ездить. Вот это была новинка. Верх блаженства!

Он никогда не стоял в стороне, сам наравне с рабочими крутил задвижки, откапывал трубы, не чурался никакой работы. Таких начальников, которые не только руками водят, но и сами могут класс в работе показать, народ уважает. Поэтому, наверное, в цехе Баркова была самая низкая по НГДУ текущая часть кадров.



Из воспоминаний Владимира Ивановича НЕКРАСОВА, первого вице-президента ПАО «ЛУКОЙЛ» в 2005–2018 гг.: — Анатолий Александрович стал первым моим начальником в Западной Сибири. Наша база располагалась в районе

Барков отвечал не только за переброску материалов, но и за технологию. Молодой и энергичный, он мотался по всему месторождению. Обязывал первые скважины на Повке. Иногда, разозлившись на какого-нибудь сварщика-растяпу, сам брал электроды и варил, показывая, как надо.

На его цех была возложена и борьба с авариями. Не раз Барков вместе со своими людьми отогревал трубы то факелами, то паром.

— С Барковым, когда он был начальником ПРЦЭО, мы много работали, — вспоминал его друг и коллега еще по Западной Сибири **Н. В. Ашанин**. — У нас было своеобразное «трио», которое работало на порывах — Ралиф Сафин, Анатолий

Новое назначение

В начале 1983 г. НГДУ «Повнефть» возглавил Вагит Юсуфович Алекперов.

— И на шестой день после этого, — вспоминает Анатолий Александрович, — нам приходит телеграмма, чтобы я и Ралиф Сафин, начальник ЦИТС, в восемь утра прибыли в приемную начальника НГДУ.

В общем, Сафин вышел от Алекперова заместителем начальника по подготовке нефти, а я — начальником управления технологического транспорта.

База УТТ была в Когалыме, а весь транспорт — около 1000 единиц техники — на Повке.



Президент НК «ЛУКОЙЛ» В. Ю. Алекперов и вице-президент компании А. А. Барков на алмазном месторождении им. В. Гриба в Архангельской области.

Я говорю, вы что, с ума сошли, — 90 тонн добычи выкинуть?! А он говорит — через два месяца получим больше. Вот мы сюда закажем, она даст влияние на эту, на эту, на эту скважину. И каждая даст прирост по 20–30 тонн. Я говорю: «Ну, рыжий, если не будет, смотри!» И точно, где-то через полтора, два, три месяца, каждая скважина дала прирост.

В команде перволюкойловцев

Январь 1992 г. Только что проишел развал Советского Союза, в экономике кризис неплатежей, даже в относительно стабильных нефтянских городах начались задержки по выплате заработной платы, полки магазинов пусты. Напряжение в обществе достигло наивысшей точки, — транспортники Когалыма, полстрелкаемые «независимым» профсоюзом, объявили о забастовке. Так Анатолию Баркову, только что назначенному на должность главного инженера ПО «Когалымнефтегаз», — градообразующего предприятия, — помимо производственных вопросов, пришлось разрешать и этот острый социальный конфликт.

Сам Анатолий Александрович особой заслугой в нормализации жизни города и работы производственного объединения не видит. — Три дня все шло, — вспоминает А. Барков, — выручало то, что многие транспортники меня хорошо знали. И я видел все знакомые лица, которые приходили, переходили с одного УТТ в другое. Нам было проще разговаривать. Факт тот, что на третий день мы все запустили. Все поехало, и вахта поехала.

При этом он отмечает роль городских властей, тогдашнего мэра Когалыма **Сергея Собянина**, которому удалось слержать коллективы муниципальных предприятий, хотя там тоже начались волнения.

Каждый из них — личность. Личность с самым широким спектром человеческих достоинств: воля, интеллект, кругозор, культура общения, глубина профессиональных знаний и опыта.

Каждый из них сделал себя сам, каждый добился высокого поста, но Когалым остается в их душах, как лучшая песня молодости...

— В этом году мы с Анатолием Александровичем Барковым были в командировке в Западной Сибири, — рассказывает генеральный директор ЗАО «Спецнефтегаз» **Р. Ф. Габдуллин**. — Мы ехали по дорогам, где он знает каждый закуток. Ему не нужны ни карты, ни ориентир, он помнит, где какое месторождение, где какая техника стояла, с какими людьми он работал.

Видно было, что переговоры носят откровенно демагогический характер. Надо ехать к самим транспортным предприятиям, где кипит бурча. Нас не пускают. Надо отдать должное личной храбрости Баркова. Несмотря на крайне агрессивное настроение собравшихся, Барков прошел на сцену и потребовал себе место за столом президиума.

Он отвечал на острые вопросы из зала, рассказав об истинном положении дел в объединении. В итоге убедил людей, — забастовка была прекращена.

В зоне особого внимания

Новый круг обязанностей в Москве по определению подразумевал стратегическое мышление. Барков курирует первые зарубежные проекты компании в Азербайджане, Казахстане, Египте. Как вице-президент, он отвечает за транспорт, связь, персонал, решение социальных вопросов, корпоративную безопасность и многое еще из того, что скрывается за емкой формулировкой «общие вопросы».

«В феврале 1993 г. я сменил Баркова на посту главного инженера «Когалымнефтегаза», — вспоминал В. И. Некрасов. — Анатолий Александрович ушел в Москву исполнителем директором нефтяного концерна «Лангепасурайкогалым». Начинался новый этап его жизни. Но и в высшем эшелоне «ЛУКОЙЛа» он сохранил все ту же рабочую хватку, все ту же мужскую отвагу. У нас не было второго такого вице-президента со столь обширным диапазоном деятельности: транспортировка, корпоративная безопасность, персонал, связь и инфраструктура».

Команда, собранная Вагитом Алекперовым в Когалыме, — это, пожалуй, самое главное слагаемое успеха «ЛУКОЙЛа». Большая часть ее — люди, проверенные совместной работой на промыслах в Западной Сибири. Перволюкойловцы: **Равиль Маганов, Валерий Грайфер, Ралиф Сафин, Сергей Кукура, Леонид Федун, Любовь Хоба, Владимир Некрасов, Анатолий Барков**...

Ряд этот остается открытым, и наверняка его можно продолжать дальше. Но именно эти люди составили высший управленческий эшелон созданной в начале девяностых компании.

Каждый из них — личность. Личность с самым широким спектром человеческих достоинств: воля, интеллект, кругозор, культура общения, глубина профессиональных знаний и опыта.

Каждый из них сделал себя сам, каждый добился высокого поста, но Когалым остается в их душах, как лучшая песня молодости...

— В 1994 г. решением НК «ЛУКОЙЛ» была образована транспортная компания «ЛУКОЙЛ-Транс», — говорил **М. М. Смоляев**, возглавивший компанию. — Необходимость ее создания вписывалась в происходящую структурную перестройку в экономике страны, топливно-энергетическом комплексе, образовании крупных нефтяных компаний и в интересах ПАО «ЛУКОЙЛ».

Особая зона ответственности Баркова — транспортный блок. Создавать собственную многопрофильную транспортную инфраструктуру в «ЛУКОЙЛе» заставила жизнь.

В начале 1990-х транспортная система страны дезорганизована, многие предприятия просто развалены. С другой стороны, монополизм и дикие тарифы. А добыча — переработка — сбыт без транспорта не могут. Эти три звена нефтяной «вертикали» неразрывно связаны с автомобильным транспортом и промышленной спецтехникой, транспортными магистральями, будь это шоссе или трубопровод, рельсовый путь, речной фарватер или океанский маршрут. Это особая индустрия, дело не менее важное, чем добыча «черного золота».

Имя «транспортник» в НК «ЛУКОЙЛ» стало именем общим, которое объединило и моряков, и речников, и железнодорожников, и автомобилистов, и летчиков, и трубопроводчиков. Транспортник встал в одном технологическом ряду с разведчиком, буряльщиком, эксплуатационником скважин.

Время «ЛУКОЙЛ-Транса»



— В 1994 г. решением НК «ЛУКОЙЛ» была образована транспортная компания «ЛУКОЙЛ-Транс», — говорил **М. М. Смоляев**, возглавивший компанию. — Необходимость ее создания вписывалась в происходящую структурную перестройку в экономике страны, топливно-энергетическом комплексе, образовании крупных нефтяных компаний и в интересах ПАО «ЛУКОЙЛ».

Непосредственное участие в создании транспортной компании принимали президент компании Вагит Юсуфович Алекперов и вице-президент Анатолий Александрович Барков, возглавивший совет директоров, а затем наблюдательный совет транспортной компании.

На первом этапе становления «ЛУКОЙЛ-Транс» его важнейшей задачей стало организационное и технологическое объединение разрозненных железнодорожных цехов нефтеперерабатывающих предприятий.

В 1996 г. ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» открыло новую сферу деятельности — автотранспортное обслуживание предприятий группы «ЛУКОЙЛ», других предприятий ТЭК. В 1998 г. совет директоров «ЛУКОЙЛа» принял решение об объединении и реструктуризации автотранспортных хозяйств организаций группы «ЛУКОЙЛ».

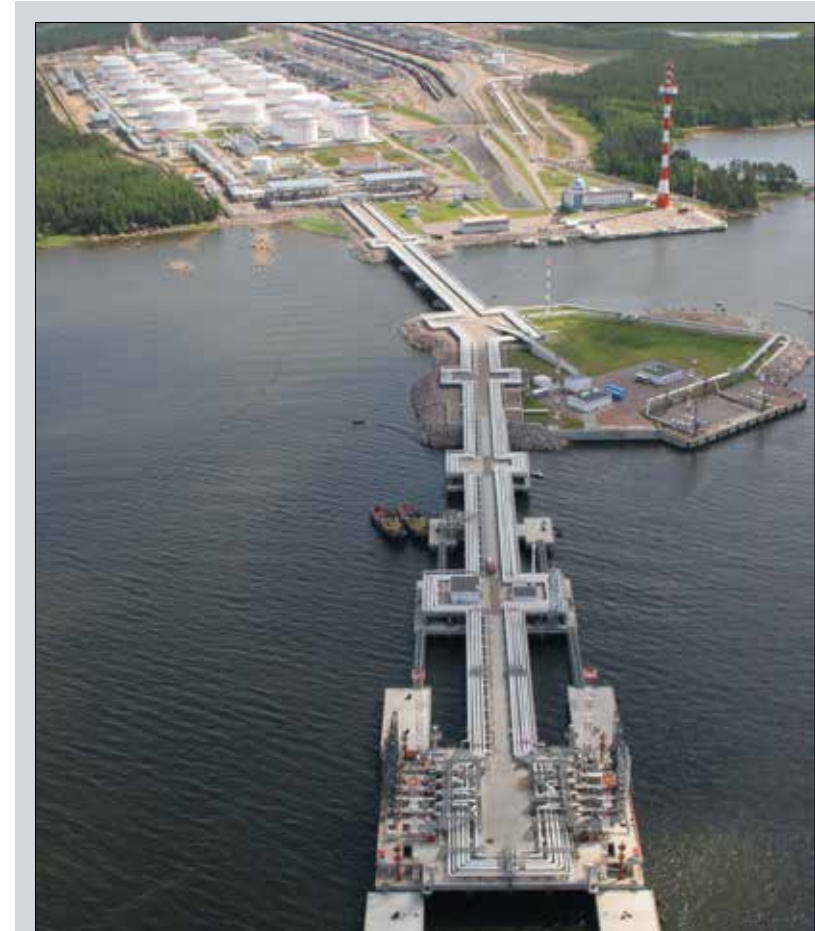
Учреждение в 1999 г. ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс-Строй» положило начало новому направлению деятельности транспортной компании — строительству, реконструкции, ремонту и содержанию автомобильных дорог, железнодорожных подъездных путей.

Если на момент создания компания имела 155 железнодорожных цистерн и 96 автомобилей, то уже через десять лет парк «ЛУКОЙЛ-Транса» составлял 4500 вагонов и 3000 авто.

Большому кораблю...

После того как в начале девяностых большая часть советских танкеров наведсга осталась в портах приписки прибалтийских республик и Украины, вице-президенту Баркову было поручено создание флота «ЛУКОЙЛа».

Под его руководством в декабре 1995 г. было сформировано Управление речного и морского транспорта и две судоходные компании. Одна для перевозки нефтепродуктов — «ЛУКТранс-Шиппинг», другая — для обеспечения «северного завоза» в регионы Крайнего Севера, — «ЛУКОЙЛ-Арктик-Танкер». Кроме этого, флот занимался вывозом неф-



Распределительный перевалочный комплекс «Высоцк» служит для приема нефтепродуктов, поступающих трубопроводным, железнодорожным и морским транспортом и их погрузки в танкеры до 80 тыс. тонн. Производительность РПК на прием составляет более 12 млн тонн в год по железной дороге и более 3 млн тонн в год по продуктопроводу «Приморск-Высоцк».



В начале 2009 г. со ступеней южнокорейской «Samsung Shipbuilding & Heavy Industries» сошел первый из трех арктических танкеров для перевозки нефти с Варандейского терминала НК «ЛУКОЙЛ». Головной танкер серии назван в честь министра морского флота СССР Тимофея Гуженко. Судно способно работать при минус 40°C и преодолеть лед толщиной до 1,5 м без буксира. Валовая вместимость более 49 тыс. тонн, девять более 72 тыс. тонн, размеры 257 x 34 x 13,6 м.

ти с месторождений, примыкающих к трассе Северного морского пути. И если в первую навигацию 1996 г. морем было вывезено около 400 тыс. тонн нефтепродуктов, то через год счет пошел уже на миллионы.

К началу двухтысячных нефтеналивной флот «ЛУКОЙЛа» насчитывал около 70 судов, построенных на верях в Германии, Южной Кореи, в Санкт-Петербурге, Волгограде. Многие из судов получили названия в честь регионов, где нефтяная компания ведет свою деятельность — Когалым, Пермь, Урай, Лангепас, Волгоград...

Закладкой головных судов каждой серии руководил Анатолий Барков. Он так врос в малознакомое ему поначалу судостроительное дело, что начал разбираться не просто в общих вопросах, но и в чисто профессиональных тонкостях.

География Баркова: «РПК Высоцк II»

Одновременно со строительством флота в «ЛУКОЙЛе» велась работа по поиску новых путей вывоза нефтепродуктов к морям, по развитию береговой перевалочной инфраструктуры.

Рабочая группа, объездив все морские бассейны России — на Черном, Белом, Баренцевом, Балтийском морях, определила ряд наиболее выгодных мест для строительства нефтяных терминалов.



Самоподъемная полупогружная буровая установка «Астра» представляет собой трехопорную платформу с высотой опорных колонн 66 м. Установка позволяет проводить буровые работы на море с толщей воды до 45 м и глубиной скважин до 5 тыс. м.

В 2002 г. под руководством Баркова начинается строительство терминала на Балтике. При возведении морской части «Распределительного перевалочного комплекса «Высоцк II» была создана искусственная акватория, судоходный путь длиной 40 миль, три причала и более чем стометровая дамба. Первая очередь терминала была введена в эксплуатацию уже в июне 2004 г., вторая — в апреле следующего.

— Целеустремленность и последовательность А. А. Баркова в постановке задач, его глубокое погружение в проблемы, — убежден **А. К. Шайкин**, заместитель руководителя Дирекции по имущественным отношениям, административно-хозяйственной деятельности и транспорту ПАО «ЛУКОЙЛ», — позволили этот проект поднять в рекордно короткие сроки, и сегодня «Высоцк» является одним из мощнейших, одним из лучших перегрузочных терминалов у нас в стране и в компании.

Производительность РПК на прием составляет более 12 млн тонн в год по железной дороге и более 3 млн тонн в год по продуктопроводу «Приморск-Высоцк».

— После Высоцка был Варандей, — продолжает Александр Константинович, — была Южная Хлычуна в Ненецком АО. Потом мы вместе по поручению президента компании с чистого листа разрабатывали проект по развитию алмазного месторождения в Архангельской области. Затем был Нижневолжский объект, освоение и развитие наших объектов на шельфе Каспийского моря. Везде там глубокий, совершенно четкий след Анатолия Александровича Баркова.

За шесть лет с ее помощью в акватории северного Каспия было открыто шесть крупных многопластовых нефтегазоконденсатных месторождений: имени Юрия Корчагина, Хвалынского, 170 км, Ракушечное, имени Владимира Филановского и Сарматское.

Также в ходе реализации «Каспийского проекта» были построены и установлены морские ледостойкие стационарные платформы, плавающие нефтехранилища, возведена вся необходимая береговая инфраструктура.

Нефть Каспия

Доказанные ресурсы нефти в Каспийском море составляют около 10 млрд тонн. Начало добычи на шельфе Каспия стало новым направлением деятельности нефтяной компании. Вице-президент Барков участвует в подготовке и реализации этих проектов.

— Это был и политический вопрос: на шельф Каспийского моря претендовали Казахстан, Иран, Азербайджан, Россия, Туркменистан, — вспоминает Анатолий Барков. — Задача была закрепиться в российском секторе и доказать, что мы это можем делать.

Была приобретена самоподъемная полупогружная буровая установка «Астра». В Выборге мы ее разобрали, скомпоновали для прохода по Волго-Донскому каналу. Доставили в Астрахань. Там ее модернизировали и собрали. И в 1999 г. «Астра» приступила к разведочному бурению.

За шесть лет с ее помощью в акватории северного Каспия было открыто шесть крупных многопластовых нефтегазоконденсатных месторождений: имени Юрия Корчагина, Хвалынского, 170 км, Ракушечное, имени Владимира Филановского и Сарматское.

Также в ходе реализации «Каспийского проекта» были построены и установлены морские ледостойкие стационарные платформы, плавающие нефтехранилища, возведена вся необходимая береговая инфраструктура.

5

Начало на странице

Заполярный Варандей

Перед началом освоения недр Тимано-Печорской нефтегазодобывающей провинции в Ненецком АО на рубеже 2000-х ребром встал вопрос о схеме вывоза нефти. Разные компании подступались к «черному золоту» Тимана, но всех останавливало отсутствие дорог.

Танкерный «мост» Варандей— Европа тогда многим казался утопией. В мире еще никто никогда не вывозил нефть из замерзающих морей, не строил специальных ледостойких платформ. «ЛУКОЙЛ» доказал, что это возможно.

Проект внедрялся в металл, плоть и в жизнь под руководством вице-президента Анатолия Баркова. Он курировал весь процесс — от разработки технического задания до отгрузки первого танкера.

Задачу осложняли природные условия — Баренцево море покрыто льдами 247 дней в году. Вечная мерзлота, мелководье не позволяло построить отгрузочный терминал на берегу. Поэтому для загрузки крупнотоннажных танкеров был построен стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал (СМЛОП). Это уникальное техническое сооружение, которое спроектировали и построили российские специалисты.

Варандей шел очень непросто, — вспоминает Анатолий Александрович. — Аналогов в мире не было; посмотреть, как это сделано у других — невозможно. Сам причал был построен в «ЛУКОЙЛ-Калининградморнефть». Завершив строительство, на двух морских баржах точно по графику мы доставили его на точку установки в Баренцевом море, в 22 км от берега.

Трое суток ждали погоду, чтобы полный штиль был. Дождались и в пять утра начали погружение. Один буксир был из Италии. Что они там делали, не знаю, но трос наматывали. Нам ждать у моря погоды времени не было, поэтому мы их болгарками отрезали.

Потом итальянец на все море возмущался, мол, почему его

от работы отстранили?! И мы пошли — три буксира. И наш подерживающий — от крана.

Мы опустили основание причала на дно, на глубину 17,5 метров, от заданного центра точки всего на метр отошли. А изначально рассчитанная возможная погрешность была десять. Потом забили 24 сваи — полтора метра в диаметре и длиной 65 метров каждая. Толщина стенки сваи 7 см. Когда причал закрепили, краном подняли стрелу, а там подшипник диаметром восемь метров. Посадили ее на швартово-грузовое устройство. Потом подключили к двум ниткам подводного трубопровода, по которым должна идти нефть с береговых резервуаров.

После этого я прямо с мостика позвонил президенту «ЛУКОЙЛа» В. Ю. Алекперову и доложил, что морская часть операции завершена.

Варандейский отгрузочный комплекс, строительство которого было завершено в 2008 г., занесен в Книгу рекордов Гиннесса как самый северный круглогодично действующий нефтяной терминал в мире.

— Были периоды, когда на стройплощадке Варандейского нефтяного отгрузочного терминала работали до 6000 человек, — говорит А. К. Шайкин. — И запустить этот механизм как часы, чтобы он планомерно работал, поверьте, это дорогого стоит, в плане организаторских способностей.

В 2011 г. научный коллектив, который под руководством Анатолия Баркова осуществил разработку и промышленное внедрение Варандейского терминала, стал лауреатом премии Правительства РФ в области науки и техники.



Стратегическое партнерство нефтяников «ЛУКОЙЛа» и транспортников «Спецнефтетранса».

У истоков «Спецнефтетранса»

«Время убирать камни и время складывать камни», — дословный перевод библейской мудрости. Всему приходит свой черед.

В ходе формирования «ЛУКОЙЛа» как вертикально интегрированной нефтяной компании стало очевидно, что транспортные издержки занимают значительную долю в стоимости готовой продукции. Постепенно в стране шло формирование рынка транспортных услуг. И когда, наконец, возможности рынка и потребности нефтяной компании совпали, из «ЛУКОЙЛа» были выведены водный, железнодорожный и автомобильный транспорт.

Так, в декабре 2005 г. был создан «Спецнефтетранс», в состав которого вошло семь автотранспортных и два дорожно-строительных общества, выведенных из состава «ЛУКОЙЛ-Транса».

— Проект реструктуризации транспортной функции «ЛУКОЙЛа» был направлен на повышение эффективности и качества работы, — рассказывает Н. А. Ляпин, первый генеральный директор компании «Спецнефтетранс» (2005-2007 гг.). — И Анатолий Александрович доказал на практике нефтяной компании, что вывод автотранспортной структуры на аутсорсинг будет полезен.

Благодаря этой централизации, снижение транспортных затрат по каждому предприятию за первый же год работы составило 20—25%. При этом сбоев в транспортном обеспечении допущено не было.

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

— «Спецнефтетранс» стал правопреемником нашей автотранспортной инфраструктуры, — говорит А. К. Шайкин, заместитель руководителя Дирекции по имущественным отношениям, административно-хозяйственной деятельности и транспорту ПАО «ЛУКОЙЛ». — Во-первых, здесь сосредоточены сильные профессионалы. Во-вторых, компания строит свой жизненный цикл на долгосрочную перспективу, исходя из интересов заказчика.

Как человек, стоявший у истоков обеих компаний, А. А. Барков хорошо знает, что сотрудничество

между «ЛУКОЙЛом» и «Спецнефтетрансом» носит стратегический характер.

— Анатолий Александрович прекрасно понимает, что нужно нефтяникам, — подчеркивает генеральный директор Группы «Спецнефтетранс» Р. Ф. Габдуллин. — С другой стороны, он может организовать работу таким образом, чтобы наша компания обеспечивала эти услуги необходимого качества. Это создает особое доверие, которое является фундаментом прочных и экономически взаимовыгодных отношений.

Сегодня «Спецнефтетранс» — это 6500 единиц техники, 11 500 специалистов, двадцать дочерних обществ, работающих на территории от Санкт-Петербурга до Таймыра, от Астрахани до Баренцева моря. Единый производственный комплекс компании оказывает нефтяникам широкий спектр качественных автотранспортных и дорожно-строительных услуг. По итогам минувшего года производственная программа автотранспортом составила 19 млн машино-часов, грузооборот — более 765 млн ткм, объемы отсыпки в капитальном строительстве — более 6 млн м³ грунта.

«ЛУКОЙЛ» в голове и в сердце!»

За время своего существования «ЛУКОЙЛ» стал мировым лидером в основных сферах своей деятельности. Занимаясь добычей и переработкой нефти и газа, производством нефтепродуктов и продуктов нефтехимии, компания поставляет продукты, энергию и тепло миллионам потребителей по всему миру. Немалый вклад в развитие и успех компании внес Анатолий Александрович Барков, который на протяжении двух десятков лет занимал пост вице-президента «ЛУКОЙЛа».

— А. А. Барков — лужковец не только как профессионал, нефтяник, транспортник, — убежден А. К. Шайкин. — «ЛУКОЙЛ» у него в голове и в сердце. И это — редкое сочетание. Он был, есть и долго будет активным членом команды. Спокойствие кабинетов и тишина приусадебного хозяйства — это не его стиль жизни. Анатолий Александрович — человек с активной жизненной позицией.

Труд Анатолия Баркова, «Заслуженного работника нефтяной и газовой промышленности Российской Федерации», отмечен государственными наградами.

Еще в советское время он был удостоен медалей «За трудовую доблесть» и «За освоение недр и развитие нефтегазового комплекса Западной Сибири». За большой вклад в развитие нефтегазового комплекса в 2006 г. А. Барков был награжден орденом Почета.

Но награды и «генеральские» должности, разве это — самое главное для каждого из нас?! Разве в них смысл жизни человека?! Как отмечают те, кто давно и хорошо знают Анатолия Александровича Баркова, высокие кабинеты не испортили его человеческих качеств и характера. Надежность, открытость, верность слову, доброжелательное и уважительное отношение к окружающим людям, независимо от ранга, умение работать в команде — это его фирменные качества.

Вместо эпилога

— Анатолий Александрович является примером для нынешнего поколения нефтяников и автотранспортников, — говорит Р. Ф. Габдуллин. — Когда на научно-практической конференции нашей компании молодые специалисты видят, насколько он владеет цифрами, фактами, набором знаний, касающихся практически любой отрасли нашей деятельности, они берут с него пример и хотят достигать большего.

Сегодня внук А. А. Баркова Анатолий, как и дед, начинает свое движение в «нефтянке» «от земли», — на промыслах в Западной Сибири. Анатолий Александрович не из тех, кто, пройдя огонь, воду и медные трубы, будет создавать идущим на смену тепличные условия, обволакивать уютом столичных кабинетов...

— Он работает оператором нефтедобычи на Тевлине, — поделился в конце нашего интервью А. А. Барков. — Я ему сказал: ты же учился, давай, дерзай! Первые впечатления были не очень, а сейчас он бодрый такой! Звонит недавно: дед, я в узике уже на переднем сиденье езжу. У меня уже молодое есть, практикант. А самому 23 года еще, ребенок. Пусть дерзает...

Так Тевлинско-Русскинское нефтяное месторождение, освоением которого в свое время руководил Анатолий Александрович, становится местом рождения нефтяной династии Барковых.

Подготовил Олег ОПУТИН.

При подготовке использованы материалы из книги Н. Черникова «Дуга Баркова», «Герой двух эпох».



Стационарный морской ледостойкий отгрузочный причал Варандей состоит из двух частей — опорного основания с жилым модулем на 12 человек и технологическими системами, а также поворотного швартово-грузового устройства со стрелой и вертолетной площадкой. Высота причала более 50 м, общий вес — 11 тыс. тонн. В комплекс входят береговой резервуарный парк вместимостью 325 тыс. м³ и две нитки подводного нефтепровода диаметром 820 мм и протяженностью более 22 км. Производительность комплекса — 12 млн тонн в год.

ДОРОЖНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

Чернушинский марафон

ООО «Дорос» приступило к работам на региональной автодороге Чернушка – Тюш на юге Пермского края. Общая протяженность ремонтируемых участков длиннее марафонской дистанции – 42,6 км. Стоимость работ – более 453 млн рублей.

Объем работ большой, а сроки сжатые, – объект необходимо сдать до конца года. Да и весна нынче в Прикамье припозднилась – первая листва вылезла только в середине мая. К этому времени «Дорос» уже произвел на дороге большую часть подготовительных работ. «Идут в графике», – подтвердили в краевом минтрансе.

За оставшиеся месяцы чернушинским дорожникам предстоит произвести ремонт основания дорожного полотна, укрепить обочины, восстановить дренажную систему. Кроме этого, следует привести в порядок остановочные и посадочные площадки, отремонтировать бордюры и установить бортовой камень на заездных карманах остановок. Также предусмотрены установка оцинкованного барьерного ограждения со светоотражающими катафотами и нанесение вертикальной дорожной разметки на бортовом камне.

– Данная дорога обеспечит безопасность передвижения между двумя районами: Чернушинским и Октябрьским, – сказал министр транспорта Пермского края **Николай Уханов**. – Кроме этого, в с. Щучье Озеро строится новая школа, куда будут возить детей из других населенных пунктов, поэтому особенно важно, чтобы их перевозка осуществлялась по дороге нормативного состояния.

Готовь сани летом...

Дорога «Чернушка – Тюш» на контроле не только у министра и губернатора, но и у тысяч жителей юга Прикамья.

– В той же Павловке очень много людей живет, которые работают в Чернушке, – говорит начальник ПЭО Ю. **Шайкисламова**. – А эта дорога уже много лет ремонта просит.

– Последний раз там начинали работы в 2008 г., но так и не закончили, – вспомнил зам. главного инженера предприятия **С. Дементьев**. – Договор был расторгнут, долго велись судебные тяжбы. Только в конце 2017 г. был объявлен тендер, который мы и выиграли.

– Это главный объект нынешнего строительного сезона, – поясняет Сергей Петрович и переходит к деталям, – предстоит ликвидация пучин, устройство выравнивающего слоя толщиной 6 см и верхнего слоя – 5 см, обустройство обочин с ПГС. Предстоит выровнять ширину полотна, – довести ее с 7,5 до 8 м. Кроме этого, демонтировать 4 км барьерного ограждения и установить взамен него новое, установить большое количество знаков.

– Лето нынче у нас будет жарким, – подтверждает Юлия Ген-

надьевна. – Обычно мы делали около 30 км, а только на этой дороге будет более 40, плюс другие объекты капремонта.

Для справки. В 2017 г. «Дорос» на всех своих четырех установках выпустил 109 тыс. тонн АБС. Из них на сторону предприятия отдало всего 8 тысяч. В этом году только на «марафонскую дистанцию» Чернушка – Тюш уйдет более 80 тыс. тонн асфальта!

– При укладке асфальта важно непрерывное поступление смеси, а это во многом зависит от производительности завода. Ввиду этого еще на этапе подготовки к тендеру стала очевидна потребность в приобретении нового завода.

К бою с бездорожьем «Дорос» начал подготовку еще зимой. Защитили инвестиционную программу, заключили договор на поставку АБЗ южнокорейского производства мощностью 160 тонн в час.

При выпуске 60 тыс. тонн АБС в год завод стоимостью 68 млн рублей должен окупиться за двадцать месяцев.

Этой же инвестпрограммой предусмотрено приобретение техники, среди которой бульдозер, асфальтоукладчик, два катка и партия самосвалов, на 159 млн рублей. Также зимой, пока цена была низкой, в обществе постарались по максимуму запастись строительным щебнем.

Первая партия оборудования для нового АБЗ прибыла в Чернушку уже в мае. Уральское лето короткое – в начале июля завод должен выдать первую продукцию.

На севере, в Коми

От Чернушки до Ухты расстояние побольше, чем до Тюша, – почти полторы тысячи километров. В Республике Коми работает производственный



Нынешнее лето для дорожников «Дороса» будет жарким – загорать будет некогда!

участок «Дороса». Вахта – 40 человек, полтора десятка единиц техники: самосвалы, бульдозеры, экскаваторы...

– В минувшем году мы этими силами закрыли в Коми объемы на 200 млн рублей, – говорит начальник ПЭО. – В текущем заключен договор на 135 млн. Остались деньги от предыдущего договора на 100 млн рублей, надо отсыпать 250 тыс. кубов под бурение. Так что участок работой на этот год обеспечен.

В 2015 г. «Дорос» пошел за тридевять земель в Коми не от хорошей жизни. Заказчики в Прикамье резко сократили объемы дорожного строительства, и производственная программа общества за год просела более чем в два раза. Переданные усинским «Транс-Строем» на субподряд объемы в Коми тогда здорово выручили чернушан, помогли пережить самый кризис.

В минувшем году ситуация дома стабилизировалась. Если изначально бизнес-план составлял немногим более миллиарда, то по итогам 2017 г. «Дорос» вышел на 2,1, – это показатель уровня 2014 г. А в этом году планируется еще больше. Тем не менее, «Дорос» не спешит сворачивать свои дела на севере.

– Прижились уже, освоились, – говорит зам. главного инженера, – сейчас там все налажено. Планируем и дальше работать в Коми, участвуем в торгах при соблюдении ключевых показателей прибыли и рентабельности.

Модуль для дорожника

Точный расчет прибыли и рентабельности проектов в условиях жесткой конкуренции специалисты «Дороса» ведут благодаря модулю «Управление производством в ДСО», поступившему на «вооружение» дорожных обществ компании в минувшем году.

– Программа дает возможность оперативно принимать верные управленческие решения, – рассказала начальник ПЭО Ю. Шайкисламова. – Раньше это было громоздко, – в смета может быть до 200 позиций, а сегодня отчет формируется автоматом. Мастера и начальники участков видят весь расход материалов. Когда заносят сводку – картинка налицо, процент выполнения видно сразу. Для экономистов также большой плюс: мы не только видим смету, но и понимаем, выходим мы на плановые результаты или нет. Есть возможность в течение 3–5 минут вывести все данные по объекту, увидеть, с какой рентабельностью отработали, есть ли у нас убыток. Для бухгалтеров тоже стало удобно. Они не разносят сейчас материалы вручную. Закрыли смету, и списание материалов идет автоматически.

Аналитические возможности модуля дают дорожникам «Спецнефтетранса» возможность принимать оперативные решения по участию в тендерах, оптимизировать технологию и производственные процессы.

Олег ОПУТИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В 2018 г. завод «Капри» планирует начать производство полуприцепов для перевозки метанола для «Урайского УТТ».

По заявке УТТ уже получено одобрение типа ТС, разработан полный пакет конструкторской документации, идет закуп комплектующих.

Другим важным проектом завода является улучшение конструкции ППЦ для перевозки битума. Предприятию удалось существенно снизить массу изделия и повысить уровень термоизоляции за счет применения новых материалов, не используемых ранее в машиностроении. В конце марта заказчику были переданы первые улучшенные образцы ППЦ-термосов.

■ ООО «Нефтедорстрой» во II квартале завершит начатые в прошлом году работы по строительству в Урае «Инженерных сетей микрорайона 1А».

«Нефтедорстрой» осуществляет прокладку сетей водо- и газоснабжения, тепловых сетей к комплексу новостроек и замену старых коммунальных систем к двум соседним жилым комплексам, что позволяет городу развиваться, а предприятию наработать ряд новых компетенций.

■ Весенний «автопробег» Когалым – Жирновск протяженностью 3 000 км финишировал успешно.

В марте «Нижевожское УТТ» приобрело у «УТТ-1» три цементировочных агрегата ЦА-320 и три седельных тягача на шасси «КамАЗ-43118» с полуприцепом. А в апреле у «Когалымского УТТ» было закуплено еще четыре автокрана.

Перегон техники был проведен безаварийно, машины уже в строю и выполняют задачи на объектах заказчиков. Благодаря такому перераспределению техники внутри компании удалось сэкономить несколько десятков миллионов рублей.

■ «Дорстройсервис» увеличивает объемы работ на Ямале.

В конце апреля к производственной программе общества прибавилось еще 165,9 км автозимников на объектах «Мессояханефтегаз». Дата начала работ – с 1 ноября. Для исполнения обязательств по договору будет задействовано до 62 единиц техники и 300 работников.

Задача, которая стоит перед дорожниками, – за лето подготовить вахтовые городки, реализовать дополнительную инвестиционную программу.

■ В «Усинском ТТУ» подвели итоги первого сезона работы на автозимниках «ЛУКОЙЛ-Коми».

Всего с декабря по апрель на строительстве и содержании сезонных автодорог было задействовано 65 единиц техники, отработано 235 тыс. машино-часов. В предстоящий сезон общество планирует максимально исключить субподрядные ТС, ввести режим «дежурство с экипажем», совместно с ЗАО «Транс-Строй» более плотно подходить к вопросу технологии строительства.

■ В ООО «Ремспецтранс-1» запущен в эксплуатацию участок покраски автомобилей.

Это расширяет спектр услуг, оказываемых обществу Группы «Спецнефтетранс» и сторонним заказчикам.

«Также на центральной базе общества в г. Когалыме проведены работы по утеплению и установке вентиляционной системы в здании мойки», – сообщил главный инженер «РДМ» В. Н. Бударрагин.

ТЕХНОЛОГИИ

Материал один, а проекты разные

Из Усинска пришла новость по серобетону, проект производства которого ЗАО «Транс-Строй» предлагает нефтяникам. ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» готово обеспечить серой перспективное производство, которое призвано развивать строительство дорог в регионе.

Как сообщили в «Транс-Строе», на предприятия региона уже направлены запросы для выявления потребности и необходимой номенклатуры изделий. В третьем квартале дочернему обществу предстоит представить в головную компанию показатели эффективности проекта.

«Нефтяникам этот проект интересен, – пояснил заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству В. А. Балаев, – после получения в июне от экспертов контрольных образцов бетона, изготовленных из серы и местных материалов, мы будем готовы запустить процесс согласования объемов производства новой продукции, а также процедуру приобретения и запуска завода».

Следует отметить, что новой технологией заинтересовались также чернушинский «Дорос». При этом в Перми также имеются значительные объемы серы, вырабатываемой

«ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтезом».

Сегодня «Дорос» совместно с профильным управлением компании прорабатывает технические и технологические вопросы, позволяющие использовать серобетон для укрепления дорог. Подобные технологии используются в США и в Китае для грунтовых дорог.

Подбор оборудования зависит от состава серы, инертных материалов, грунтов. Для «Дороса» – это дорожные ресайклеры для укрепления дорог. Если говорить про «Транс-Строй», – это завод по выпуску серобетонного щебня. Материал один, а проекты разные.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

ЕСТЬ ПОВОД

Пермский подход к ремонту



Работники ООО «Дорстройсервис» принимают участие в волонтерском движении.

Под опекой бухгалтера Евгений Гороховой находится Евгений Николаевич Злобин, ребенком переживший блокаду Ленинграда. Также вместе с коллегой Галиной Гобузовой, инженером по охране труда, Евгения, участвуя в деятельности волонтерского движения «Семейный квартал», организует мероприятия для детей и подростков.

В «Дорстройсервисе» внимательно относятся к шефской работе. Общество оказывает сильную помощь школе № 7 и детскому саду «Сказка» г. Когалыма. Благодаря поддержке предприятия, в марте кадетский класс школы смог принять участие во всероссийском кадетском сборе в г. Москве, где занял первое место среди параллели 7 классов. Высоко оценивают помощь дорожников в «Федерации детского хоккея» и «Когалымской городской федерации инвалидного спорта».

Волонтерами Деда Мороза выступили молодые специалисты «Покачевского УТТ».

В рамках объявленного Года добровольца накануне Нового года по инициативе председателя ППО ООО «Покачевское УТТ» А. С. Бочковой был проведен сбор средств в пользу детей из малообеспеченных семей. Благодаря этому, 12 ребят получили сладкие подарки. К 9 Мая труженице тыла Александре Федоровне Курченко УТТ был подарен праздничный продуктовый набор.

Предприятие поддерживает городскую волонтерскую группу «Таймер», в которой ребята 14–18 лет занимаются журналистикой, организацией культурно-массовых, спортивных и иных мероприятий городского и окружного характера.

В апреле «Покачевское УТТ» оказало помощь в организации поездки в г. Сургут. Сегодня совет молодых специалистов оказывает помощь в проведении ремонта в помещении, выделенном для волонтеров «Таймера».

В ООО «Ремдормаш» создано пять рабочих мест для трудоустройства инвалидов, в том числе одно рабочее место создано специально.

В рамках квоты сегодня на предприятии на должностях «распределитель работ» и «сторож (вахтер)» работают два инвалида. Рабочие места организованы в соответствии с индивидуальными программами реабилитации работников. В когалымском обществе готовы принять еще троих людей с ограниченными возможностями на вакансии «слесарь по ремонту автомобилей».

В «Урайском УТТ» в 2018 г. появилось новое направление в профориентационной работе.

К традиционным встречам с учащимися школы № 2 транспортники добавили наставническую работу с выпускниками Урайского профессионального колледжа. Запущенный проект включает сопровождение специалистами общества процесса подготовки к защите дипломных работ выпускниками колледжа. В УТТ рассматривают, что это позволит выявить наиболее подготовленных молодых специалистов для дальнейшего привлечения их на работу на автотранспортное предприятие.

В мае 2017 г. приступило к работе ООО «Пермское ремонтное предприятие». Цель создания – повысить качество ремонтных услуг для «Пермского транспортного предприятия». Но перспективы «ПП» были определены гораздо шире – стать полноценным мультибрендовым сервисом по обслуживанию техники не только ПТП, но и для внешних заказчиков.

Сегодня директор «ПП» С. А. Васильев подводит итоги первого года работы общества:



— Наши взаимоотношения с основным заказчиком базируются на коэффициенте технической готовности парка (КТГ). Заказчик отводит нам определенное количество дней, которые техника может находиться в ремонте. Кроме этого, есть базовая стоимость ремонта (БСР), которая выплачивается в полном объеме лишь при выполнении КТГ. Это абсолютно новый для Группы «Спецнефтетранс» подход к организации взаимодействия между транспортниками и ремонтом.

За минувший год нам с руководством ПТП удалось четко определить зоны ответственности. Это позволило завязать на КТГ не только исполнителя, но и заказчика. Система доказала свою состоятельность, мы дорабатываем ее на программном уровне, продолжаем совершенствовать документооборот.

— Сергей Александрович, раз подход новый, расскажите о нем подробнее.

— Допустим, БСР за месяц – миллион, половина из которого – стоимость запчастей и услуг субподрядца. При этом субподрядные работы, а также реализация запчастей по наряд-заказам для ОАО «ПТП» производятся без наценки. Получается, что единственная статья доходов, – сама работа. Оставшиеся пятьсот тысяч мы делим на количество отработанных за месяц нормо-часов. Как показал опыт первого года, средняя стоимость нормо-часа может плавать в пределах от 350 до 980 рублей.

Поскольку мы заинтересованы в максимально высокой стоимости нормо-часа, то стараемся отремонтировать машину качественно и как можно быстрее вернуть ее на линию.

Для того чтобы у нас оставалась большая часть БСР, мы осваиваем новые компетенции и замещаем субподрядчиков (в 2017 г. субпод-



Сергей Тупицын, слесарь по ремонту автомобилей 5 разряда «ПП», за 13 лет работы в профессии нашел подход практически к любому автомобилю. Тягач «Mercedes-Benz» – не исключение.

ряд составил около 20% от общего объема ремонта – ред.).

— Если говорить об итогах работы за первый год, как вы их оцениваете?

— Изначально планировалось, что первый год для нас будет убыточным, – этап становления потребовал значительных инвестиций. На 2018 г. мы заложили положительную рентабельность. Рост производственной программы по ремонту запланирован на 13%. У нас есть еще и план-максимум, предусматривающий рост на 38%. Очень амбициозно. Это совсем другой ориентир! И здесь все будет зависеть от динамики и мотивы команды.

— Кто ваша команда?

— Для меня команда – это процентов 70 всего коллектива. Это костяк, который идею роста поддержал и готов эту идею помочь вывезти. Это могут быть слесари, которые могут быть локомотивом даже для ИТР. Но тогда возникает закономерный вопрос: нужен ли будет такой инженерный состав?! Для меня, как руководителя, на этом этапе важно видеть, кто включился в работу, а кто решил отсидеться.

— И что вы видите?

— За год выработка выросла примерно на 35–40%. Есть отдельные сотрудники, которые «выстрелили» на 100–120%.

Этому, безусловно, способствовали шаги по оптимизации производства и организации труда – общество перешло на семидневку со скользящим графиком. Мы закупили диагностическое оборудование, пневмоинструмент, инструментальные тележки, шлифмашинки, болгарки. Уже в этом году был приобретен гидравлический выпрессовщик элементов ходовой части. На очереди – средства защиты для работы в емкостях цистерн и слесарный инструмент на технологические участки: моторный, гидравлический, ремонта электрооборудования.

Но еще большую роль сыграло изменение системы оплаты труда, – мы сделали ее максимально прозрачной и привязали к показателю эффективности предприятия.

— Остановитесь на вопросах материального стимулирования подробнее.

— Сегодня зарплата сотрудника состоит из трех частей. Первая – это оплата за выработанные часы. Вторая – премия, которая может составлять до 40% от месячной

выработки. И есть еще 20%, которые мы платим за достижение КТГ предприятием.

Но честно скажу, никого не волновал этот показатель, пока в декабре, по причине невыполнения КТГ, выплата не была произведена. Было много поскрипываний, но этот прецедент дал понимание, насколько для каждого работника важен итоговый результат предприятия.

И сегодня люди на ежемесячных собраниях интересуются, как у нас идет выполнение КТГ. Раз в неделю мы делаем сводку по этому показателю, ежедневно доводим до людей сводку по выработанным ими нормо-часам. У нас наряд-заказы закрываются каждый день в конце смены. Работник, увидев свои результаты на стенде в ремзоне, может посчитать свою зарплату здесь и сейчас.

— Судя по этим сводкам, у вас даже свои стахановцы есть.

— Почти с каждым из работников мы просчитали, сколько нормо-часов ему нужно сделать, чтобы получать столько, сколько он готов зарабатывать. И те, кто сознательные, а их большинство, начали работать. Проходу мастеру не дают, когда заканчивают что-то.

Есть три основные составляющие бизнеса: люди, процессы, оборудование. Не будет первого – не будет и остального. В связи с этим, для меня важен вопрос мотивации и стремления к профессиональному развитию. Поэтому, когда есть возможность выбрать опытного специалиста без мотива или молодого, но заинтересованного в развитии на нашем предприятии, второй более предпочтителен. Из таких у нас – автослесарь Даниил Фадеев, молодой парень, недавно после армии.

Из более опытных коллег я бы отметил Андрея Викторовича Лисина, слесаря по ремонту автомобилей 5 разряда. Алексей Сергеевич Исаков – слесарь-универсал, профессионально разбирается в гидравлике, в агрегатах, от работы не бегаёт. Михаил Александрович Бурлов – специалист по дорожно-строительным машинам и тракторам. Колоссальный опыт. Работает быстро и качественно, при этом дает полную оценку того, что он делает.

— Одна из задач ППП – привлечение внешних заказчиков. Учитывая высокую конкуренцию в городе-миллионнике, за счет чего это может произойти?

— В 2017 г. 97% доходов нам дали объемы ПТП. В этом году мы планируем увеличить долю внешних заказчиков до 25%.

Основное наше преимущество – мы предлагаем клиентам качество ремонта, условно говоря, на уровне А-сегмента. Просто из-за отсутствия специализации и разномарочности у основного заказчика мы делаем немного больше, чем официальный брендовый сервис, но результат гарантируем. При этом, по цене услуг мы ближе к более низкому С-сегменту.

— И как вы намерены достичь этих 25%?

— Во-первых, мы уплотняем работу по слесарному участку. Мы выбираем узкую специализацию и приложим усилия для того, чтобы заявить о себе на рынке услуг как лучший сервис по ремонту грузовых автомобилей «Mercedes-Benz» в В-сегменте.

Заклучен сервисный контракт с производителем полуприцепов «Граз», что позволяет обучить специалистов для работы с колбами бензовозов и с ходовой частью. Помимо ППЦ, «Граз» производит коммунальную и прицепную технику. И мы будем использовать эту возможность, чтобы закрепиться на рынке услуг.

Мы вообще многому учимся. Ранее, например, не меняли сайлентблоки на тягачах, отдавали на субподряд. Сегодня мы никому ничего не отдаем, – все делаем сами.

Второй момент – наращивать объемы по кузовному ремонту грузовых автомобилей и прицепной техники. Сегодняшние возможности позволяют нам отрабатывать по этому направлению до 1100 нормо-часов в месяц. И уже сегодня «ПП» готово предложить рынку качественную покраску коммерческой техники. В среднесрочной перспективе мы оцениваем возможность роста по кузовному ремонту втрое.

Третье направление – мелкооптовая реализация запчастей «Газель» и «КамАЗ».

Работа по развитию ООО «ПП» продолжается, и мы прикладываем усилия, для того чтобы из небольшого сервиса стать одним из передовых предприятий по слесарному и кузовному ремонту грузовой и прицепной техники на территории Пермского края.

Интервью вел Александр ЖУРБИН.