

Чудеса лизинга

Покупаем грамотно
стр. 3

Один за всех!

Создан единый перевозчик СНГ
стр. 5

Секреты экономии

Из опыта коллег
стр. 6-7

В несколько строк

■ ООО «Чернушинское УТТ» участвует в пилотном проекте НК «ЛУКОЙЛ» по сланцевому газу.

В рамках перспективного проекта по освоению Курьино-Патраковской структуры в Республике Коми, где ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» завершает геологоразведочные работы, «Чернушинское УТТ» оказывает нефтяникам транспортные услуги, задействуя восемь единиц техники.

До конца апреля на участке, который включает в себя Рассохинское, Курьино-Патраковское и Анельское газовые месторождения, было пробурено пять скважин. Образцы керн поступили на исследование в КамНИИКИГС. Дальнейшее решение об освоении участка будет приниматься на уровне руководства НК «ЛУКОЙЛ».

Предположительно, как отмечает газета «Коммерсантъ», на этой территории может залежать до 3 трлн кубометров так называемых нетрадиционных ресурсов, которые после постановки на баланс можно будет считать запасами сланцевого газа.

Также в текущем году УТТ приобрело нового заказчика, выиграв тендер по оказанию транспортных услуг для филиала ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» «ПермНИПИнефть» на три года.

■ ООО «Дорстройсервис» продолжает наращивать объемы по содержанию дорог на Имилорском месторождении, запущенном ОАО «ЛУКОЙЛ» в промышленную эксплуатацию в октябре 2014 г.

Если на начало работ протяженность обслуживаемых дорог на месторождении и технологических проездов в зимний период составляла 30,3 км и 36 км, соответственно, то в настоящее время протяженность автодорог выросла до 47,3 км, а зимников – до 67 км.

■ Автотранспортные общества ЗАО «Спецнефтьтранс», принимавшие участие в северном завозе по автозимникам, подвели итоги завершившегося сезона.

ООО «Покачевское УТТ» доставило для ТПП «Ямалнефтегаз» 12,7 тыс тонн грузов. ЗАО «Нижегородское УТТ» по договору с ООО «ЛУКОЙЛ-Северозападнефтепродукт» осуществляло завоз топлива. С середины декабря по конец апреля обществом было перевезено 484 тонн топлива, грузооборот составил 138 486 тнкм. ООО «Усинское ТТУ» в рамках работ по зимникам оказывало транспортные услуги для ЗАО «Транс-Строй», отработав по этому направлению 9 333 машино-часа.

■ С 1 июня ОАО «ПТП» планирует привлечь дополнительные единицы специальной техники на производственной площадке стратегического заказчика – ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез».

В 2015 г. на заводе запланировано ввести в эксплуатацию комплекс переработки нефтяных остатков. Строительство КПО – один из крупнейших инвестпроектов НК «ЛУКОЙЛ» (с 2011 г. уже освоено 17 млрд рублей).

■ В первом квартале коллектив ЗАО «Нижегородское УТТ» перевыполнил план по прибыли до налогообложения в 4,8 раза, - на сумму 2 608 тыс рублей.

В обществе, объемы работ которого в начале 2014 г. снизились на 67%, а доходы на 77%, это воспринимают с оптимизмом.

Маленькому успеху способствовала большая работа по оптимизации затрат, выполнению выпавших объемов автотранспортных услуг. В частности, были реализованы производственные базы в г. Сыктывкаре, сданы в долгосрочную аренду производственные мощности в Печорском регионе, выведен из аренды невостребованный автотранспорт, а собственные недействующие ТС, реализованы или сданы в аренду. Приведена в соответствии с фактическими объемами работ и численность персонала.

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

От первого лица

«Мы должны доказывать нашу компетентность каждый день»

«И это нам по силам», – убежден генеральный директор ЗАО «Спецнефтьтранс».

Накануне ежегодного совещания руководителей обществ группы ЗАО «Спецнефтьтранс» генеральный директор компании Р.Ф. Габдуллин ответил на вопросы редакции.

- Роберт Фанузевич, каковы итоги работы компании за 2014 г.?

- Несмотря на негативные тенденции в экономике во второй половине 2014 г., нам удалось сохранить коллективы и объемы работ. Минувший год стал для ЗАО «Спецнефтьтранс» успешным. План по грузоперевозкам, машино-часам, грузообороту был перевыполнен, валовая выручка по году оказалась выше, чем мы запланировали, - более 27,5 млрд рублей. Компанией реализована инвестиционная программа на сумму около 2,9 млрд рублей, из которых 1,9 млрд было направлено на приобретение транспорта. Обществами закуплено более 830 единиц техники, 60% из них, импортного производства.

- На фоне пессимистических экономических прогнозов конца минувшего года, когда состояние многих участников рынка было близко к паническому, это выглядит маленьким экономическим чудом.

- Чуда не было. Была большая и слаженная работа тысяч людей, - водителей, ремонтников, инженеров, экономистов, менеджеров. Как и многие компании, мы также столкнулись с трудностями. Ситуацию осложнял тот факт, что именно в конце

2014 г. истек срок действия соглашения с ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Для понимания: дочерние общества ЗАО «Спецнефтьтранс», которые работают с нашим стратегическим заказчиком в этом регионе, формируют более 40% всей выручки группы.

Результатом переговоров стало заключение нового трехлетнего соглашения между нашими компаниями. Тарифы, по которым мы будем работать, зафиксированы на прежнем уровне. Этим мы взяли на себя определенные конъюнктурные риски, поскольку 80-90% стоимости наших услуг составляют расходы на зарплату, ГСМ и парк. Но мы рассчитываем, что наши внутренние резервы, которые ЗАО «Спецнефтьтранс» изыскивает через совершенствование управления бизнесом, снижение расходов, оптимизацию парка, повышение эффективности ремонтной деятельности, позволят нам обеспечить потребности заказчика в транспортных услугах без повышения их стоимости.

Наличие такого соглашения в значительной степени страхует наши общества от негативных изменений, как по объемам выполняемых работ, так и по их стоимости, дает возможность в плановом режиме совершенствовать свою производственно-техническую базу и развивать систему управления.

- Топливо, о чем Вы сказали чуть раньше, вторая по значимости составляющая в стоимости тарифов компании. Как, при по-



стоянном росте цен на ГСМ, не повышать стоимость услуг?

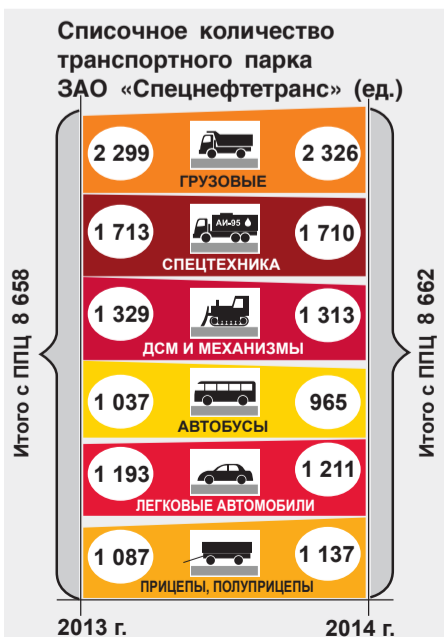
- Большая роль отведена работе по снижению удельного расхода топлива через систему спутникового мониторинга (ССМ). В 2014 г. в компании в промышленную эксплуатацию был введен единый Программно-технический комплекс мониторинга транспорта (ПТК МТ). На сегодняшний день комплекс позволяет контролировать свыше 3 300 единиц подвижного состава,

оснащенных соответствующим оборудованием. Совместно с подсистемой «Service Desk» ПТК МТ дает руководителям обществ возможность в режиме реального времени получать достоверную информацию о фактическом пробеге и работе топливнометра навесного оборудования.

Продолжение на странице 2



На объектах заказчиков ЗАО «Спецнефтьтранс» работает лучшая техника и лучшие специалисты.



В несколько строк

ООО «Покачевское УТТ» наращивает объемы.

Общество дополнительно заключает договоры по результатам торгов на транспортное обслуживание подразделений ООО «ЛУКОЙЛ ЭПУ-Сервис» в Западной Сибири. Также в текущем году получены дополнительные объемы на объектах Пяяхинского месторождения ТПП «Ямалнефтегаз». Для повышения оперативности и сокращения нулевых пробегов транспорт перебазируется на месторождения заказчика.

В 2015 г. УТТ закупит 19 единиц АТС. Также в рамках инвестиционной программы, составляющей в текущем году 84 млн рублей, будет приобретено оборудование для диагностики ТС на сумму 1,6 млн рублей, что позволит уменьшить сроки простоя техники в ремонте.

ООО «УТТ-1» восстанавливает исторические объемы работ.

Во втором квартале ООО «УТТ-1» подписало соглашение с ООО «Когалым НПО-Сервис», являющимся основным заказчиком, об увеличении объемов услуг транспортом, что по году составит 197 тыс машино-часов, и в мае общество уже приступило к работе.

Напомним, что в условиях нестабильной экономической ситуации в конце минувшего года заказчику пришлось свернуть часть запланированных объемов. Сегодня, когда экономическая ситуация стабилизировалась, сотрудничество продолжается.

Также к наиболее значимым проектам ООО «УТТ-1» относится существенное увеличение объемов работ с ООО «СТГ» с выделением обособленного участка на Пяяхинском месторождении ТПП «Ямалнефтегаз».

В ЗАО «Нижевожское УТТ» обновляет парк для заказчиков, используя предоставляемые государством возможности.

В 2014 г. обществом было приобретено 39 единиц техники, что на 12 больше, чем в предыдущем году. Благодаря участию общества в госпрограмме по утилизации АТС, часть техники была приобретена на льготных условиях. Размеры скидок дилера по утилизации и «трейд-ин» составили 350 тыс и 300 тыс рублей соответственно.

Закуп был осуществлен на основе программы обновления транспортных средств по ОАО «РИТЭК» на 2013-2015 гг. и программам по транспортному обслуживанию ООО «ЛУКОЙЛ-Нижевожскнефть» и филиала ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» «Волгоград-НИПИморнефть». А также для обеспечения вывоза растущих объемов НСЖ в ходе освоения новых месторождений на территории Волгоградской области.

В ООО «Урайское УТТ» готовятся к выделению ремонтных мощностей в рамках «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса ЗАО «Спецнефтьтранс».

Завершены работы по концентрации ремонтных цехов, которые ранее располагались разрозненно. Перенесены медницкий, сварочный, плотницкий цеха. Ремонтный бокс переведен в стояночный. Отремонтированы производственные помещения с заменой устаревших светильников на светодиодные и оконных рам на металлопластиковые, что позволило снизить затраты на содержание базы и улучшить условия труда ремонтников.

С 1 июля ремонтное производство будет выделено в филиал общества.

ООО «Усинское ТТУ» в 2015 г. укрепляется в Ненецком АО.

Наряду с выходом в январе на Южно-Хыльчюское месторождение ТПП «Севернефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», общество в первом квартале победило в тендере на оказание транспортных услуг для ООО «КРС «Евразия» по Пермскому филиалу (месторождения им. Р. Требрса и А. Титова, генеральный заказчик ООО «Башнефть-Полюс») и Усинскому филиалу (Восточно-Тэдинское и Субборское месторождения, генеральный подрядчик ТПП «Усинскнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми»).

В марте-апреле обществом приобретено 22 единицы АТС для работы на месторождениях в труднодоступных территориях. Общий объем инвестиционной программы на этот год составляет 204,9 млн рублей (в 2014 г. - 160,8 млн рублей).

От первого лица (Продолжение. Начало на странице 1)

«Мы должны доказывать нашу компетентность каждый день»



Сотрудничество нефтяников «ЛУКОЙЛа» и автотранспортников носит исторический характер. Большая часть активов ЗАО «Спецнефтьтранс» - это бывшие автотранспортные подразделения нефтяной компании.

Откровенно говоря, не всем выгодна такая прозрачность. Те, кого ССМ бьет по рукам, лишает незаконного обогащения на топливе, заинтересованы в обратном.

Поддержание комплекса в актуальном состоянии - кропотливая и трудоемкая работа, но она того стоит. Анализ результатов позволяет говорить, что средняя экономия расхода топлива при грамотном оснащении парка составляет от 5 до 15% и выше. В масштабах компании - это сотни миллионов рублей.

Прошедшее в конце апреля в г. Перми обучение специалистов дочерних обществ по работе с ССМ показало, что у нас есть пока неиспользуемые резервы в этом направлении. Семинар актуализировал ряд вопросов к разработчикам оборудования, нашим обществам и подрядчикам, которые осуществляют монтаж и сервисное обслуживание установленного оборудования.

Какие еще значимые проекты, реализованные в компании в 2014 г., Вы бы отметили?

Значительно выросли объемы по строительству и содержанию автотрасс в труднодоступных регионах Крайнего Севера. ООО «Дорстройсервис» к имеющимся 176 км временных дорог на Ямале получило дополнительно 247 км. Под этот проект общество защитило дополнительную инвестпрограмму. В январе техника вышла на работу в тундру. Объемы ЗАО «Транс-Строй» по автотрассам выросли на 35% и составили 796 км.

По итогам тендера ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» в сентябре 2014 г. ООО «Усинское ТТУ» получило значительные объемы работ на Южно-Хыльчюском месторождении в НАО, которое разрабатывает ТПП «Севернефтегаз». На приобретение техники под эти объемы было направлено около 200 млн рублей. А всего в прошлом году «УТТУ» приобрело 125 единиц техники.

В минувшем году пятилетие отметила «Стратегия в области ремонта», реализуемая в компании. Как Вы оцениваете ее результаты?

В 2014 г. была произведена передача ремонтной функции от ОАО «ПТП» в ООО «Автотдор-машсервис». В конце года на совещании в г. Усинске были подведены итоги пятилетней работы по реализации «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса». Мы однозначно положительно, несмотря на все сложности, оцениваем эффект, полученный от разделения функ-

ций эксплуатации транспортных средств и его ремонта. Сегодня начата работа по выделению в филиал ремонтных мощностей в ООО «Урайское УТТ».

В мае в ЗАО «Спецнефтьтранс» завершена реорганизация обществ, занятых в сегменте перевозки светлых нефтепродуктов в Центральном и Приволжском регионах. Какова ее цель?

За последние четыре года компания инвестировала в это направление работы свыше одного миллиарда рублей. Мы обновили парк тягачей и полуприцепов, повысив среднюю грузоподъемность, совершенствовали систему мониторинга и логистику перевозок.

Высокая конкуренция в этом бизнесе обязывает нас находить наиболее экономичные формы организации производства. И создание на базе ООО «АТП-СНТ» единого оператора, в который переданы базы, техника и персонал из ООО «АТП-2», ЗАО «АТП-3», ООО «Мега-Транс», стало логическим шагом, позволяющим оптимизировать производственную структуру и снизить издержки. В составе нового общества, обслуживающего сети АЗС в двух десятках регионов России, более 200 автопоездов.

Одним из важнейших направлений работы обществ диверсификация бизнеса, поиск новых заказчиков.

Диверсификация - это не самоцель. Поиск новых заказчиков вести нужно, но это должны быть проекты, которые приносят экономический эффект. В этом направлении, думаю, коллегам должен быть интересен опыт ООО «Нефтедорстрой», которое успешно работает не только с компаниями группы «ЛУКОЙЛ», но и другими нефтяными компаниями, действующими на юге Ханты-Мансийского АО.

Мы не можем себе позволить уйти на какие-то новые, но низкомаржинальные рынки, поскольку потеряем там время, направим туда свою компетенцию, оставим там людей... Оголять фронт по нашим историческим объемам недопустимо.

Для того чтобы работать с нашим стратегическим заказчиком - ОАО «ЛУКОЙЛ», надо ежедневно доказывать свою компетентность. И проводимые нефтяниками тендеры, на которые они с каждым годом выносятся все большие объемы работ, являются для нас хорошим стимулом для повышения эффективности деятельности.

И если цена в ходе торгов оказывается недостаточной для того, чтобы обеспечить качественное и безопасное предоставление услуги, мы не идем на ее дальнейшее понижение.

Каким образом на производственных планах компании на 2015 г. отразилась экономическая ситуация в отрасли и стране?

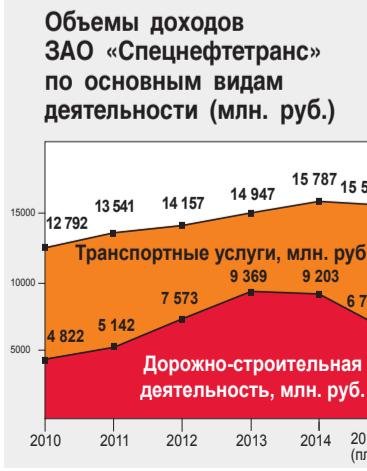
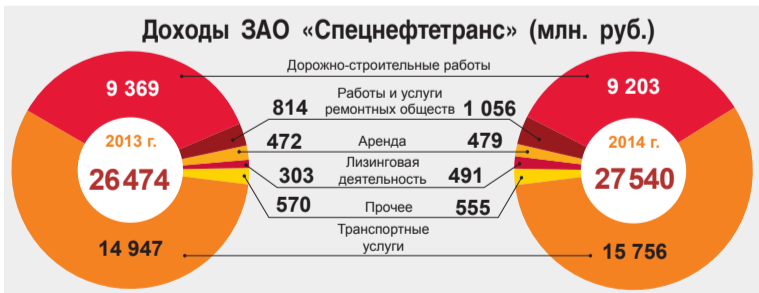
Снижение программ по разведывательному и эксплуатационному бурению сказалось на дочерних обществах, оказывающих услуги в области капремонта, - ЗАО «Транс-Строй» и ООО «Дорос». Тем не менее, они не ждут у моря погоды, а ищут дополнительные объемы. Например, «Дорос» перебросил часть задействованных людей и техники из Пермского края на объекты в Республику Коми. В этом - одно из преимуществ нашей компании, которая имеет возможность мобилизовать необходимые ресурсы из одного региона в другой.

Вторая сложность связана с падением рубля. Значительную часть парка мы приобретаем за валюту. В связи с этим нам пришлось снизить объемы закупок импортной техники. Здесь необходимо отметить, что за последние четыре года компанией приобретено более 3 600 единиц техники, что позволило переломить отрицательную динамику старения парка.

Основными технико-экономические показатели группы ЗАО «Спецнефтьтранс» в 2015 г. ожидаются нами на уровне, сопоставимом с плановыми цифрами 2014 г. Имеющийся фронт работ позволяет нам рассчитывать на то, что обществу удастся сохранить высокий производственный потенциал, наработанные компетенции и коллективы. И сегодня эти задачи являются для нас главными. При должном администрировании и рациональном использовании ресурсов со стороны руководства компании и общества это нам сделать по силам.

Спасибо за беседу, Роберт Фанузович.

Интервью вел Олег ОПУТИН



Особенности инвестиционной политики



На рассмотрении у заместителя генерального директора по экономике О.В. Филиппова очередной договор по лизингу.

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

В 2014 г. ЗАО «Спецнефтетранс» реализовало инвестиционную программу на сумму 2873 млн рублей. Это самая значительная программа в истории компании. Помимо запланированных, ряд дочерних обществ, в связи с увеличением объемов работ, реализовали дополнительные инвестпрограммы. Например, ООО «Дорстройсервис» под дополнительные 247 км автозимников на Ямале, было согласовано приобретение техники и оборудования. Этот регион, который сегодня активно осваивает наш стратегический заказчик – НК «ЛУКОЙЛ» и другие нефтегазодобывающие компании, мы считаем перспективным.

Программа обновления Усинского ТТУ была увеличена в четвертом квартале до 395 млн рублей в связи с победой общества на тендере по Южно-Хыльчюскому и Ярейскому месторождениям. Это для нас новые объекты ООО «ЛУКОЙЛ-Коми», на которых задействовано 56 единиц техники. Окупаемость проекта, который рассчитан на два года, чуть больше трех лет. В этом есть некий риск, но мы рассчитываем зафиксировать на данной производственной площадке и по окончании срока договора, поскольку при проведении нового тендера наши затраты на мобилизацию техники будут ниже.

Следует отметить, что в ходе проработки инвестиционных проектов, общества стали более грамотно подходить к выбору приобретаемого подвижного состава. С одной стороны, ориентируясь на заказчика, они стараются предугадать его потребности в услугах и согласовывают тарифы. При этом все большее внимание уделяется универсальной технике, способной выполнять несколько операций. С другой стороны, наши специалисты учитывают производительность, надежность и условия эксплуатации техники.

Положительный эффект такого подхода и стремления просчитать наперед возможные варианты, положительно сказывается в нынешней непростой экономической ситуации.

Во-первых, техника, а большая ее часть импортного производства, была приобретена своевременно, – по ценам, суще-

ствовавшим до снижения курса рубля. Сегодня эти же самые машины стоят почти вдвое дороже. Обновление парка позволило нам не только повысить производительность, но и снизить затраты на ремонт. Все это помогает компании оставаться конкурентоспособной и удовлетворять потребности заказчиков без удорожания тарифа.

Еще одним примером служит оптимизация дорожно-строительными обществами расходов на привлеченный транспорт. В минувшем году ЗАО «ТрансСтрой» приобрело 20 самосвалов «КамАЗ», ООО «Дорос» – 14 самосвалов «Мерседес» и «Татра». Начатая тогда работа по замещению транспорта субподрядчиков, позволила в этом году перебросить часть самосвального парка «Дороса» на объекты в Республике Коми. В свете сокращения заказчиками объемов по отсыпке, это дает возможность частично компенсировать выпадающие доходы.

Еще одна важная составляющая успешного инвестиционно-го развития компании связана с активным внедрением внутрикорпоративного лизинга. В 2014 г. в лизинг было приобретено 472 единицы техники из 831. Впервые через лизинговое финансирование в минувшем году был запущен колоссальный объем средств – 1 955 млн рублей. Для сравнения, сумма всех лизинговых договоров по нашей компании на сегодня составляет 3 050 млн рублей.

У некоторых может возникнуть вопрос: как лизинг может быть эффективным инструментом обновления подвижного состава, если он предполагает увеличение расходов за счет удорожания предмета лизинга в виду маржи лизингодателя и роста амортизации за счет примене-

ния ускоренного коэффициента? Остановлюсь чуть подробнее на этом моменте.

Компания может получать экономию по налогу на прибыль (если говорить совсем точно, налоговый кредит) в размере 6 млн рублей с каждых инвестированных в обновление парка 100 млн рублей. По всей контрактной базе 2011-2014 гг. эта сумма составляет около 230 млн рублей.

Учитывая, что материнская компания является лизинговой компанией, удорожание предмета лизинга для группы в целом не происходит, поскольку маржа остается в группе. Кроме этого, механизм лизинга позволяет компании оперативно перераспределять временно свободные денежные средства от одних обществ другим, обеспечивая этим своевременное финансирование привлекательных инвестиционных проектов.

Еще один важный момент, происходит реклассификация контрольных финансовых показателей в бухгалтерском учете дочерних обществ. В период реализации лизинговой программы происходит уменьшение бухгалтерской прибыли при одновременном увеличении свободного денежного потока. То есть, может получиться так, что прибыль отдельно взятого дочернего общества уменьшилась, но группа ЗАО «Спецнефтетранс» в целом выиграла.

И в текущем году мы будем активно использовать лизинговый механизм. Тем более что государство в качестве меры поддержки отрасли, предоставляет дополнительные возможности. С 1 апреля начала действовать программа Минпромторга РФ по льготному лизингу. Ее условия заключаются в субсидировании части авансового платежа по договорам лизинга колесной

автомобильной техники. Выпадающие доходы участвующих в программе организаций (заключивших в минувшем году не менее 100 договоров лизинга автотранспортных средств) в размере 10% от цены транспортных средств (но не более 500 тыс. рублей на один предмет лизинга и 5 млн. рублей на одного лизингополучателя) будут возмещаться за счет средств федерального бюджета. Мы подали заявку на участие в этой программе.

Разумеется, что общая ситуация в экономике и отрасли не могла не повлиять на планы развития компании в 2015 г. По сравнению с предыдущим годом, принятая инвестиционная программа скромнее, – 1 485 млн рублей. Это связано с тем, что требования к эффективности проектов, представляемых обществами на рассмотрение, стали жестче, поскольку тарифы остались на прежнем уровне, а затраты на топливо, содержание и закупку техники выросли. Были утверждены только те проекты, которые вписались в новые реалии.

Из наиболее значимых проектов 2015 г., пожалуй, можно назвать ОАО «ЛК-Транс-Авто», где запланировано приобретение 16 тягачей «Мерседес» и 20 полуприцепов. По сути, общество завершило работу по обновлению подвижного состава в сегменте перевозки светлых нефтепродуктов, начатую в прошлом году. Реализация данного инвестпроекта можно сравнить с «принципом домино»: значительно снизилось время простоя при загрузке на Волгоградской нефтебазе (благодаря «нижнему наливу»), выведен из эксплуатации более затратный малотоннажный устаревший парк, как следствие, существенно сокращены издержки на ТО и ремонт. Итогом стало увеличение средней грузоподъемности, как следствие, повысилась рентабельность в этом сегменте перевозок. Таким образом, в условиях высокой конкуренции на рынке транспортных услуг общество получило дополнительные преимущества.

В заключение хотелось бы отметить, что в ходе рассмотрения инвестиционных проектов были выявлены случаи, когда при его расчете используются некорректные входные данные (например, КИП, среднесуточная выработка или расходы на ремонт и т.п.).

В связи с этим, обществам необходимо уделить особое внимание обучению и повышению квалификации специалистов в части освоения приемов оценки эффективности разрабатываемых инвестиционных проектов. Это позволит избежать неэффективных инвестиционных решений и потерь для компании.

В несколько строк

■ ОАО «ЛК-Транс-Авто» в минувшем году приобрело 68 единиц транспорта, из которых 54 закуплены по лизингу.

Наиболее значимой частью инвестиционной программы стало приобретение в лизинг 27 автопоездов для перевозки СНГП в составе седельных тягачей «Mercedes-BenzAxor 1840LS» и полуприцепов-цистерн «Капри» и «SERIN» большой вместительности.

В этом году будет продолжено увеличение средней грузоподъемности парка предназначенного для перевозки СНГП. С этой целью запланировано приобрести 16 тягачей «Mercedes-BenzAxor 1840LS» и 20 ППЦ «Капри». Всего обществом будет приобретено 42 единицы техники, (из них 38 – по лизингу).

■ ООО «Лангепасское УТТ» приобретет в текущем году 31 единицу автотранспортных средств и один полуприцеп на сумму 106 млн рублей.

Одним из наиболее значимых является закуп специального автомобиля АДПМ 12/150 на шасси «КамАЗ-43114» для выполнения работ по тепловой обработке скважин. Ранее данный объем выполнялся силами субподрядной организации.

Общий объем инвестиционной программы на 2014 г. был согласован в размере 95 млн рублей. Но в связи с поздней поставкой, на 2015 г. был перенесен закуп по лизингу двух автобусов «НЕФАЗ» и заправочной автоцистерны «НЕФАЗ 66062» на сумму 14 млн рублей.

■ В рамках инвестиционной программы на 2015 г. ОАО «ПТП» во втором квартале приобрело два автомобиля «Toyota Corolla».

Всего в текущем году обществом запланирована покупка семи автомобилей для замены устаревшего пассажирского транспорта, обслуживающего предприятия группы «ЛУКОЙЛ», и полуприцепа-трала, грузоподъемностью 40 тонн.

А в инвестпрограмме минувшего года акцент был сделан на спецтехнику. Вакуумная машина АКН-10 на базе КАМАЗ, экскаватор-погрузчик JCB и четыре вилочные погрузчики Komatsu пользуются постоянным спросом заказчика, что дает предприятию дополнительные конкурентные преимущества.

■ В ЗАО «Нижневожское УТТ» обновляет парк для заказчиков, используя предоставляемые государством возможности.

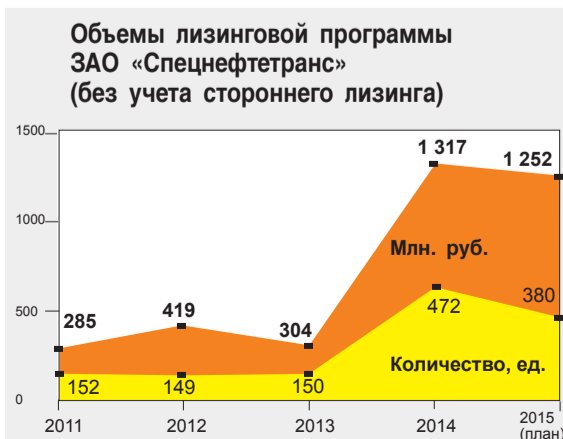
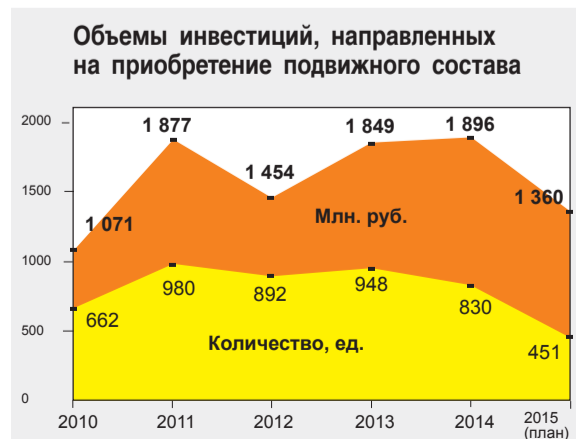
В 2014 г. обществом было приобретено 39 единиц техники, что на 12 больше, чем в предыдущем году. Благодаря участию общества в госпрограмме по утилизации АТС, часть техники была приобретена на льготных условиях. Размеры скидок дилеров по утилизации и «трейд-ин» составили 350 тыс и 300 тыс рублей соответственно.

Закуп был осуществлен на основе программы обновления транспортных средств по ОАО «РИТЭК» на 2013-2015 гг. и программам по транспортному обслуживанию ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневожскнефть» и филиала ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг» «ВолгоградНИПИморнефть». А также для обеспечения вывоза растущих объемов НСЖ в ходе освоения новых месторождений на территории Волгоградской области.

■ В ООО «Чернушинском УТТ» в текущем году продолжают работы по оптимизации затрат на содержание производственных баз.

На центральной базе должно быть завершено строительство стояночного бокса для двух автоколонн, взамен цехов, введенных в эксплуатацию около сорока лет назад. Высвобождаемая территория с расположенными зданиями будет предложена к реализации.

Идет работа по концентрации производства Ножовского участка на одной площадке - в д. Суханово. Теплоснабжение базы для снижения затрат будет переведено на газ.



В несколько строк

■ В середине мая ООО «Дорстройсервис» приступило к строительству двух кольцевых развязок в г. Когалыме. Общая площадь асфальтирования - три футбольных поля, - 21 тыс кв м.

В минувшем году общество уже построило в городе две современные кольцевые развязки по ул. Дружбы народов. На одной из них был открыт памятник «Покорителям Западной Сибири», возведенный на средства Президента ОАО «ЛУКОЙЛ» В.Ю. Алекперова.

Общество давно и успешно сотрудничает с муниципалитетами ХМАО-Югры. Недавно ООО «Дорстройсервис» было признано победителем аукциона на асфальтирование четырех участков улиц в г. Когалыме (общая площадь асфальтирования 49,5 тыс кв м), а также конкурса по реализации производимой асфальтобетонной смеси.

■ Удельный вес доходов ЗАО «Транс-Строй», получаемых по тендерным договорам, составляет 70% от общего объема работ. Это самый высокий показатель, среди дорожно-строительных обществ компании.

В ООО «Нефтедорстрой» этот показатель находится на уровне 33,5%, у ООО «Дорос» - 28%. Как сообщили в ООО «Дорстройсервис», объем дорожно-строительных работ, получаемых на конкурсной основе, в портфеле общества не превышает 5-10% от общего объема.

Как отметили в ЗАО «Транс-Строй», обычно в ходе тендеров происходит снижение стоимости услуг. Так, например, по итогам тендера № 2879 стоимость услуг по строительству внутрипромысловых автодорог и кустовых площадок была снижена на 26%.

■ ООО «Дорос» ведет переговоры по заключению договора с новым заказчиком - ООО «ЛУКОЙЛ-Энергоинжиниринг» по объемам работ в Республике Коми.

Обществом поданы документы к участию в строительстве под г. Ухтой энергоцентра «Ярега» ГТУ-ТЭЦ на попутном газе. Строительству газотурбинной ТЭЦ мощностью 100 МВт, производящей электрическую и тепловую энергию, включено в инвестиционную программу группы «ЛУКОЙЛ» на 2014-2016 гг., как один из значимых объектов в бизнес-секторе «Энергетика». Участие в строительстве позволит задействовать около 60 единиц техники и обеспечить работой 100-120 человек.

■ ООО «Нефтедорстрой» продолжает работу по выводу из эксплуатации неиспользуемых в производстве земельных участков и реализации зданий и сооружений.

В 2015 г. общество запланировало вернуть муниципалитету земельный участок общей площадью 10 016 кв м, что позволит снизить арендную плату еще на 120 тыс рублей в год. От продажи ремонтно-механического участка площадью 1 803,9 кв м ООО «Нефтедорстрой» предполагает получить 730 тыс рублей.

■ ЗАО «Транс-Строй» во втором квартале завершило работы по строительству разведочных кустовых площадок на Средне-Мичаельском, Центральном-Мичаельском и Южно-Юрьянском нефтяных месторождениях.

Оттепели, которые минувшей зимой в Республике Коми были не редкостью, стали серьезной проверкой для дорожников, по причине большой дальности возки грунта, используемого для строительства кустовых площадок.

■ В первом квартале ООО «Дорстройсервис» продолжило работу по оптимизации и концентрации производства.

Реализована часть базы в г. Когалыме (ул. Озерная, 5), выведенная из эксплуатации: РММ-2, теплая стоянка с пристроем, два арочных склада - запчастей и шин. А в минувшем году обществом была реализована пилорама, бытовое здание, АБК (ул. Геофизиков, 12), земельный участок выведен из аренды.



■ А.Г. Карымов, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефетранс» по строительству и эксплуатации автодорог:

В 2014 г. четырема дорожными обществами компании получено общих доходов на 9 791,3 млн рублей при плане 9 462,5 млн рублей, из них собственными силами, - 7 244 млн рублей (при плане 7 028 млн рублей). Прибыль, полученная дорожными обществами, составила почти половину от общей прибыли компании.

В минувшем году протяженность автозимников увеличилась на 422 км, - в Республике Коми и Ненецком автономном округе на 175 км, в Ямало-Ненецком автономном округе на 247 км. Таким образом, мы осуществляли строительство и содержание 1 220 км временных дорог на общую сумму 997,0 млн рублей. Было отсыпано 5,5 млн кубометров грунта при строительстве автодорог, кустовых оснований и подъездов к ним, было отремонтировано капитальным и текущим ремонтом 525 км автодорог, выпущено 119 тыс тонн асфальтобетона.

В Ненецком АО и Республике Коми зима в этом году выдалась капризная, неустойчивая, метели чередовались с оттепелями. Поэтому строить и поддерживать зимники в рабочем состоянии дорожникам ЗАО «Транс-Строй» было непросто. Тем не менее, программу по ввозу грузов наши заказчики выполнили досрочно, - 24 апреля. Также с опережением, к 20 апреля, были завезены на Ямал все грузы для ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

Наши зимники в Ненецком округе эксплуатирует автотранспорт не только нашего основного заказчика в этом регионе - «ЛУКОЙЛ-Коми», но и другие нефтедобывающие компании: «РН-Северная нефть», «Сургутнефтегаз», «Башнефть-Полюс», «Русьпетро».

Следует сказать не только о сезонных дорогах. В минувшем году на содержании дорожного комплекса компании находилось 10 102 км дорог различного назначения - от внутрипромысловых до региональных, которые требуют постоянного внимания и заботы.

Сегодня сократились объемы капитального ремонта автодорог по линии региональных и муниципальных образований. Например, в Пермском крае, где традиционно одним из крупных заказчиков ООО «Дорос» выступало региональное «Управление автодорог», в этом году пока не объявлено ни одного конкурса.

Так сложности, с которыми во второй половине минувшего года столкнулась отечественная нефтяная отрасль и экономика страны, отразились на наших объемах работ в 2015 г. В связи с этим, мы планируем общие доходы дорожно-строительных обществ на этот год на уровне 7 082,9 млн рублей.

Это, в первую очередь, связано с сокращением программ

Дорожникам затагнули пояса

Одна из главных причин - сокращение объемов по бурению

по бурению - разведочному и эксплуатационному. Соответственно, снизились и объемы капитального строительства кустовых площадок и подъездных путей к ним. Как следствие, у ООО «Дорос» плановые объемы по этому направлению работы сократились в 3 раза, у ЗАО «Транс-Строй» - в 2,5 раза.

В целях восполнения выпаших объемов, в феврале «Доросом», в г. Усинске, за тысячи километров от дома, был создан дорожный участок для работы на Центрально-Мичаельском месторождении. Надо сказать, что общество уже имеет опыт работы в этом регионе, поэтому больших проблем с передислокацией техники и развертыванием участка в Республике Коми не возникло. Оперативно из Пермского края было переброшено около 20 единиц дорожно-строительной и самосвальной техники, созданы условия для работы и быта людей. В составе каждой вахты, направляемой предприятием на север ежемесячно, около 50 работников.

На ООО «Дорстройсервис» и ООО «Нефтедорстрой», у которых объемы по капитальному строительству незначительные, снижение объемов по бурению практически не отразилось. У

них есть рост объемов по содержанию дорог.

В условиях наличия свободных мощностей еще большую актуальность приобретает задача снижения объемов работ, передаваемых на субподряд.

Также дорожные общества продолжают работу по снижению затрат на содержание неиспользуемого имущественного комплекса. В прошлом году по этому направлению было реализовано баз и площадей на сумму около 40 млн рублей. Например, в рамках мероприятий по концентрации производства ООО «Нефтедорстрой» был реализован стояночный бокс площадью 2 000 кв м. Вывод из аренды земельного участка площадью 17 000 кв м дал обществу экономию по арендной плате 190 тыс рублей в год.

Также следует отметить интересный опыт ООО «Дорос» в 2014 г. по сокращению затрат, примененный в ходе капитального ремонта автодороги «Чернушка-Ермия». Специалисты общества предложили внести изменения в конструктив дорожного покрытия, которые были согласованы проектной организацией и заказчиком. В результате, срок эксплуатации покрытия увеличился, а экономия по материалу составила 10 млн рублей.

Еще одним внутренним резервом является внедрение прогрессивных методов организации производственного процесса. Применение ЗАО «Транс-Строй» бригадного подряда на отсыпке кустовых оснований повысило выработку на 15%, при этом рост зарплаты работников составил 12%. А ООО «Дорос» ежегодно экономит на доставке инертных материалов. Отпускная цена тонны щебня с железнодорожным тарифом в зимний период на 17% ниже «летней». Зимняя закупка битума приносит ежегодно до 4,5 млн рублей экономии.

Из таких вот маленьких «кирпичиков» складывается успех развития дорожно-строительного комплекса компании и ЗАО «Спецнефетранс» в целом. Научиться находить и использовать эти резервы сегодня особенно важно.



Дорожники ЗАО «Транс-Строй» завершают работы по обустройству буровой площадки.

Обновляют парк

Несмотря на трудности, дорожно-строительные общества в этом году планируют приобрести около 90 единиц новой техники.

Инвестиционная программа ООО «Дорстройсервис», направленная, в основном, на обновление парка, составляет 198,7 млн рублей. Запланировано приобрести 36 единиц техники (12 из них перешло с 2014 г.), один жилой вагончик и десять единиц оборудования.

Уже в текущем квартале в общество поступит шесть единиц автотранспортной и гусеничной бульдозерной техники, а также два понтона ПМП-60, предна-

значенных для оборудования мостовых и паромных переправ, иное оборудование.

Инвестпрограмма ООО «Дорос» на 2015 г. составляет 54 млн рублей, 95% из которых будет направлено на приобретение 14 единиц техники. В последние годы общество активно вкладывало средства в обновление автопарка. Как следствие, средняя грузоподъемность выросла почти на 10%, а объем перевозок собственными силами - до 3 854 тыс тонн, что на 44% больше, чем в 2013 г. и на 107% - по сравнению с 2011 г.

ЗАО «Транс-Строй» было приобретено в прошлом году

43 единицы техники, объем инвестиций в подвижной состав составил более 135 млн рублей. В 2015 г. обществом предусмотрена покупка 25 единиц транспорта на такую же сумму, 22 из них приобретается в лизинг. Наиболее значимой представляется покупка 10 гусеничных бульдозеров, что позволит снизить средний возраст по этой группе техники и сократить издержки на ремонт.

Инвестиционная программа ООО «Нефтедорстрой» в теку-



щем году составляет почти 91 млн рублей (88 млн рублей в 2014 г.). Предприятие намерено приобрести 12 автотранспортных средств и механизмов (15 в минувшем году).



Проект

Один за всех!

В компании реализован серьезный структурный проект

На днях завершена реорганизация в сегменте перевозки светлых нефтепродуктов – создан единый оператор-перевозчик. Подробнее об этом проекте рассказывает И.Д. Климович, директор ООО «АТП-СНТ».

- Игорь Дмитриевич, как в последние годы изменялись объемы перевозок СНП?

- Объемы меняются из года в год незначительно, дополнительные объемы появляются в результате победы на тендерах или приобретения сетей АЗС заказчиками.

- Какие шаги были предприняты обществом в рамках реорганизации?

- Была разработана и внедрена новая организационная структура ООО «АТП-СНТ». На базе реорганизованных четырех обществ (напомним, кроме ООО «АТП-СНТ», это ООО «АТП-2», ЗАО «АТП-3», ООО «Мега-Транс» - ред.), участвующих в проекте, создано пять автоколонн, занимающихся перевозкой СНП и одна автоколонна легкового транспорта, работающая до этого в составе нашего общества.

Для сохранения управляемости создано два региональных центра - в городах Воронеж и Н. Новгород. Из Нижнего регионального управляющего руководит работой двух автоколонн - Кстовской и Вологодской. Они, как и прежде, работают по объемам, которые ранее закрывало ЗАО «АТП-3». Воронежская автоколонна обрабатывает объемы ООО «АТП-2» в Черноземной зоне. В Московском регионе

расположено три автоколонны. В свою очередь, в автоколоннах создано 14 участков. Такая разветвленная структура позволяет осуществлять доставку топлива на АЗС в двух десятках регионах европейской части России.

В рамках реорганизации произведено сокращение избыточного, в основном, административного персонала. Сегодня общая численность управленцев снизилась до 113 человек, 77 из которых, – это линейные руководители.

- Насколько данная реорганизация соответствует существующим тенденциям в сегменте перевозок СНП?

- Рынок потребления СНП

склонен к быстрым изменениям. Приобретаются и продаются сети АЗС, строятся новые заправки, меняются нефтебазы, в целом растет потребление топлива. И наша реорганизация отвечает этим тенденциям. Она позволяет компании более гибко и с наименьшими затратами удовлетворять растущие потребности заказчиков.

Сегодня в сегменте перевозок СНП у нас задействовано 413 единиц техники, включающей в себя, тягачи, полуприцепы, бензовозы. В основном, это техника импортного производства. Средний возраст автопоездов, например, составляет менее трех лет. И эту производственную мощь мы способны оперативно мобилизо-

вать для решения задач, поставленных нашими заказчиками.

- Как заказчики отнеслись к появлению единого оператора?

- Ответить на этот вопрос однозначно – сложно. Работа по принципу «одного окна» дает нашим заказчикам очевидные преимущества. Перечислю только основные плюсы: оптимизация затрат в цепочке поставок нефтепродуктов, возможность доставки напрямую с НПЗ до сети АЗС, объединение системы контроля над подвижным составом через ССМ, передача рисков по планированию и распределению маршрутов перевозчику, сокращение персонала НПО, внедрение единых технических стандартов, контроль над исполнением требований охраны труда и промышленной безопасности.

Некоторые опасения по поводу угрозы монополизации рынка, мы рассчитываем, будут окончательно развеяны в ходе нашего дальнейшего сотрудничества.

Интервью вел Олег ОПУТИН

Точка зрения

Всего за два года



На ежегодном совещании руководителей обществ в мае прошлого года был рассмотрен доклад по оптимизации в сегменте перевозки СНП. По сути, он стал предтечей завершившейся недавно структурной перестройки этого направления.

Представивший год назад проект П.Ю. Привалов, и как его разработчик, и как коммерческий директор ООО «АТП-СНТ», участвовал в нем с самого начала.

- Задача консолидации транспортных активов, занятых на перевозке СНП, впервые была актуализирована во второй половине 2013 г., - вспоминает Павел Юрьевич, - когда стало ясно, что общества сегмента «Сбыт» ОАО «ЛУКОЙЛ» будут все активнее распределять объемы перевозок через тендеры.

В рамках проекта были проанализированы технико-эксплуатационные показатели обществ, занятых на перевозке СНП, рассчитана производственная программа и бюджет единого перевозчика. После совещания в мае 2014 г. проект был

переведен в практическую плоскость. И сегодня можно с уверенностью сказать, что реорганизация - это есть логическое завершение проекта, начатого менее двух лет назад. Для такого масштабного проекта - это очень сжатые сроки. С другой стороны, эти сроки нам установили рынок.

Говоря о перспективах, следует отметить, что последние изменения в законодательстве дают возможность использовать автопоезда общей массой до 44 тонн. В связи с этим, изучается возможность приобретения соответствующих полуприцепов. Из-за роста цен на импортную продукцию, в том числе, на стальные ППЦ, интересными стали предложения по более легким алюминиевым «бочкам».

Комментарий

Мы получили преимущества



■ А.А. Самсонов, начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс»:

- Переход на схему с единым оператором по доставке

продукции ООО «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт», ООО «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт», ООО «ЛУКОЙЛ-Черноземнефтепродукт» фактически был произведен с 1 января. Покашел процесс реорганизации, имущественный комплекс ООО «АТП-2», ЗАО «АТП-3», ООО «Мега-Транс» находится у ООО «АТП-СНТ» в аренде.

В мае реорганизация была завершена, и «АТП-СНТ» выступило правопреемником по договорам остальных обществ, к нему перешла и большая часть производственного и имущественного комплекса ЗАО «АТП-3» и «Мега-Транса». Из ООО «АТП-2» в состав единого оператора вошла только

воронежская автоколонна, занимающаяся перевозкой СНП. Остальные три автоколонны, - в г. Ростове-на-Дону, г. Саратове, г. Вологодске, обслуживавшие ООО «ЛУКОЙЛ-Ростовэнерго», ООО «Саратоворгсинтез» были переданы в ОАО «ЛК-Транс-Авто». Это совершенно логичный шаг, поскольку волгоградцы уже давно сотрудничают с компаниями группы «ЛУКОЙЛ», входящими в сектора «Энергетика» и «Нефтехимия», расположенными в Поволжском и Южном регионах.

Объединение перевозчиков СНП главной задачей ставило оптимизацию производства за счет ликвидации дублирующих функций аппарата управления

на местах. При этом, линейный руководящий состав на местах был максимально сохранен, а наиболее опытный менеджмент сегодня сконцентрирован в Москве. Это дает экономии по административному персоналу и позволяет нам планомерно внедрять передовые практики. Повышение квалификации линейного управляющего персонала способствует выстраиванию лучшего взаимопонимания с заказчиками.

Наличие мощного и современного парка автопоездов и бензовозов позволяет обществу сегодня оперативно перераспределять и направлять технику туда, где она нужна, сортировать парк по возрасту, тоннажу, что дает дополнительные преимущества при участии в тендерах на перевозку СНП.

В несколько строк

■ ЗАО «АТП-3» в результате реорганизации, вошло в состав ООО «АТП-СНТ» далеко не «бедным родственником».

Общество завершило обновление парка бензовозов, приобретя в минувшем году по договорам лизинга 16 тягачей «Mercedes-Benz» и 24 ППЦ «Sefin» на сумму 93,7 млн рублей.

Также в портфеле предприятия два трехлетних договора с ООО «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт» на оказание услуг по перевозке СНП в регионе, который включает Нижегородскую область, Республику Марий Эл, Республику Мордовия (Кстовская, Арьевская и Шатковская нефтебазы), а также во Владимирской области (Вязниковская нефтебаза) и Вологодской области (нефтебазы в Вологде, Великом Устюге и Череповце).

■ ОАО «ЛК-Транс-Авто» приняло от ООО «АТП-2» дополнительные объемы на новых объектах работ.

Прежде всего, речь идет о транспортных услугах компаниям группы «ЛУКОЙЛ», действующим в секторе «Энергетика» и «Нефтехимия» данного региона: ООО «ЛУКОЙЛ-Ростовэнерго», ЦС «Саратовэнерго-нефть» ВРУ ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети», ООО «Волгодонские тепловые сети», ООО «ЛУКОЙЛ-ТТК», ООО «Саратоворгсинтез».

■ В Лангепасе экономят воду, время и деньги.

В ООО «Лангепасское УТТ» пущена в эксплуатацию установка системы водоподготовки и очистки воды для котлов ППУА. Установка сократила время на заправку химически подготовленной водой и исключила холостой пробег до пункта заправки специализированного предприятия.

Это уже второй важный проект по очистке воды, реализованный обществом за последнее время. В прошлом году на автомойке УТТ была смонтирована установка ультрафильтрации воды мембранная УФМ-05(М). Вода, очищенная при помощи установки, используется для финишной мойки, ополаскивания транспорта. Кроме этого, режим замкнутого цикла водоснабжения позволил существенно уменьшить затраты на работы по очистке отстойников.

■ Новыми объектами для ООО «Когалымское УТТ» по тепловой обработке скважин горячей нефтью с целью профилактики гидратопарафиноотложений в текущем году стали Восточно-Перевальное и Имильорское месторождения.

В конце минувшего года общество победило в тендере ТПП «Когалымнефтегаз» и заключило соответствующий соответствующий договор.

■ В ООО «Чернушинском УТТ» в текущем году продолжатся работы по оптимизации затрат на содержание производственных баз.

На центральной базе должно быть завершено строительство стояночного бокса для двух автоколонн, взамен цехов, введенных в эксплуатацию около сорока лет назад. Высвобождаемая территория с расположенными зданиями будет предложена к реализации.

Идет работа по концентрации производства Ножовского участка на одной площадке - в д. Суханово. Теплоснабжение базы для снижения затрат будет переведено на газ.

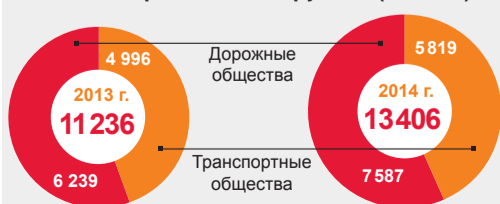
■ В ОАО «ПТП» идет подготовка к участию в тендере по перевозке фасованной продукции ООО «ЛЛК-Интернешнл», который состоится в июне.

Для ОАО «ПТП» очень важно сохранить за собой перевозки по данному заказчику, учитывая объемы перевозок и полученные доходы.

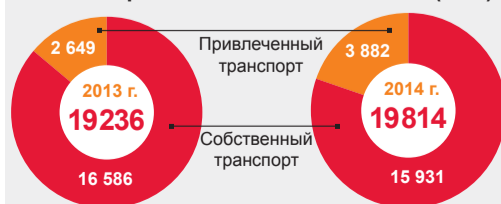
■ ООО «Когалымское УТТ» в 2015 г. планирует замену двух трансформаторных подстанций на производственных базах Повховского и Вать-Еганского месторождений.

Также обществом прорабатывается вопрос обеспечения собственной генерации тепловой энергии путем строительства газовой котельной.

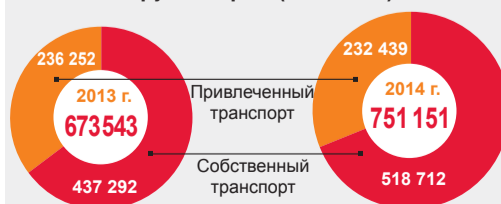
Объем перевезенных грузов (тыс. тн)



Объем отработанных машино-часов (тыс.)



Грузооборот (тыс. ткм.)



100 миллионов сэкономили на топливе



Опыт по организации работы по сокращению затрат поделился директор самого крупного автотранспортного общества компании - ООО «Когалымское УТТ» Д.И. Донцов:

- Необходимым условием успешной работы УТТ является конкурентоспособность транспортной услуги, что определяется уровнем ее себестоимости и качества. Снижение себестоимости достигается за счет повышения производительности парка, экономии топлива, запчастей, ремонтных материалов, шин.

Показательным в этом плане стало участие общества в 2014 г. в подготовке к запуску основным заказчиком ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» в опытно-промышленную эксплуатацию Имилорского, Западно-Имилорского и Восточно-Перевального месторождений. Общество принимало активное участие в заводе оборудования, доставке специалистов заказчика на месторождения, вывозе НСЖ.

Для сокращения затрат заказчика по транспорту при реализации этого проекта мы произвели замену энергоемких автомобилей «КрАЗ» и «Урал» на более экономичные «КамАЗ-4306» и «ГАЗ Егерь». Проведено замещение гусеничных бульдозеров колесными универсальными дорожными машинами. Это позволило повысить производительность и маневренность, снизить затраты по топливу и перебазировке техники трейлерами.

Если говорить с цифрами в руках, то переход от устаревших «КрАЗов» на «КамАЗы» позволяет нам снизить расход топлива с 45 до 26 литров на 100 км пробега. Переход с двигателей «КамАЗ» на «Cummins» и с коробки передач «КамАЗ» на «ZF» сэкономит еще до 3 литров на 100 км пробега и увеличивает ресурс до капремонта. Ввод в эксплуатацию автомобилей «ГАЗ «Егерь» с экономичными ДВС «Евро-4» позволяет сокращать затраты на содержание и расходы на топливо.

Значительная экономия по топливу обществом достигнута благодаря внедрению системы спутникового мониторинга. За три года оснащено необходимым оборудованием 588 единиц техники, объем инвестиций по этому направлению составил 17,6 млн рублей, включая НДС.

Эффект от инвестиций в транспорт, замены модельного ряда на более экономичный и внедрения Программно-технического комплекса мониторинга транспорта в 2014 г. от уровня 2011 г. (при аналогичной производственной программе) составил 2,9 тыс тонн экономии топлива или около 99,1 млн рублей. Удельный расход топлива за этот период снизился на 17% - с 8,07 литров до 6,66 литров на 1 машино-час.

В этом году мы планируем оснастить ССМ еще 87 единиц техники на сумму 3,3 млн рублей. Дальнейшее развитие системы мы видим в увеличении контролируемых параметров автомобиля: температурный режим работы ДВС, его давление в системе, величина оборотов, работа без смазки и др. Следует рассмотреть возможность контроля манеры вождения водителя, (резкое ускорение или торможение), из-за чего расход топлива на одном и том же автомобиле может отличаться до 10%.

Опыт

Борьба за живучесть ПТП



Эта сценка поступила из ОАО «Пермское транспортное предприятие».

Безвыходных положений не бывает! Это на практике доказывает ОАО «Пермское транспортное предприятие».

Нет, это закон подлости какой-то! В начале 2014-го ПТП заключило договор на приобретение в лизинг 18 новеньких седельных тягачей «Mercedes Ахог» с полуприцепами большой вместительности для перевозки светлых нефтепродуктов, и на тебе... Нету былых объемов... Обидно? Конечно, но это не повод работать в убыток, посыпать голову пеплом или ждать манны небесной.

Год назад, когда перевозка СНП, которая занимала значительную часть в производственной программе пермских транспортников, «усохла» втрое, многие замерли: что будет дальше? Пессимисты рисовали мрачные перспективы и подыскивали новые места, а тут еще и кризис, - цена на нефть упала, а вместе с ней и рубль... Но прогнозы отчаявшихся не сбылись, - сегодня Пермское транспортное предприятие живет и успешно работает.

Новенькие тягачи и ППЦ, оставшиеся не у дел, оперативно были перенаправлены в другое дочернее общество. Вот еще одно преимущество крупной компании: сегодня эта техника работает в ООО «АТП-СНТ», а не подпирает забор.

Решительным шагом по пути оптимизации затрат стало вы-

деление из состава предприятия ремзоны. Прежде разбросанные по автоколоннам и базам ремонтные мощности в июле прошлого года были сконцентрированы на одной площадке, - в созданном в г. Перми филиале чернушинского «Автодор-машсервиса». Туда же на работу перешел практически весь ремонтный персонал ПТП - 53 человека из 65.

Изначально на этот проект директор ОАО «ПТП» И.М. Новиков, как он сам признавался в одном из интервью нашему изданию, смотрел «с осторожным оптимизмом». Но, как показало время, оптимизм был оправдан, - вывод ремонтной функции стал самым значимым проектом 2014 г. для общества. Помимо снижения расходов по ФОТ, помещениям и мощностям, были сокращены простои транспорта в ремонте, вырос коэффициент готовности ТС, уменьшилось количество водителей, участвующих в ремонте. В итоге, этот проект помог транспортникам выстоять в самый сложный период.

Также был проведен анализ эффективности использования имущественного комплекса. Как следствие, часть производственных баз на «Пермском НПЗ» была выведена обществом из аренды.

- Большое значение имеет разъяснительная работа с водителем в составе в части режима эксплуатации ТС, - рассказы-

вает директор ОАО «ПТП» И.М. Новиков, тридцать лет отдавший предприятию. - Приоритетом является бережное отношение к имеющейся технике, снижение количества поломок, продление срока службы, более тщательный подход к ремонту и ТО.

В обществе, которое за долгие годы работы стало «вторым домом» не только для руководителя, но и для многих работников, сегодня стараются сэкономить каждый рубль. Этой весной административно-бытовой корпус был переведен на водоснабжение от собственной скважины. В целях экономии электроэнергии устанавливаются датчики движения в помещениях и освещенности на территории базы. Кроме этого, заключен договор на восстановление автошин, начата работа по проведению специальной оценки условий труда по всем рабочим местам.

Было бы неправильно умолчать о том, что в этой борьбе за живучесть предприятия не обошлось и без непопулярной

меры, - сокращения части высвободившегося персонала: аппарата управления, водителей. Все увольнения были проведены с полным соблюдением норм трудового законодательства.

Сегодня общество, несмотря на утрату значительной части объемов по перевозке СНП, живет лучше прошлогодних прогнозов.

- Доходов, да, стали меньше, но эффективность работы общества стала выше, - говорит О.В. Филиппов, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по экономике, - даже выше наших ожиданий. Это позволило в конце минувшего года поднять работникам ПТП заработную плату на 5%. Разумеется, все это было бы невозможно, если бы не успешно реализованные коллективом мероприятия. Большую роль здесь сыграла работа, проведенная лично И.М. Новиковым. У нас, как говорится, все карты сошлись! И в этом большая заслуга директора и всего коллектива ОАО «ПТП».

Единая скидка на АЗС

Цены на топливо растут, а заказчики не спешат повышать тарифы. Не будешь снижать затраты на топливо, - вылетишь в трубу.

- Снижение цен на нефть на производственных программах автотранспортных обществ компании отразилось пока в значительно меньшей степени, чем на дорожниках. В большей степени на показателях эффективности работы транспортников сказывается рост цен на топливо, - говорит А.А. Самсонов, начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс». - Топливо - это вторая по значимости статья расходов в тарифе, после заработной платы, а условие об индексации прописано не во всех договорах. В зависимости от объемов потребления топлива, каждое дочернее общество имело индивидуальную скидку на АЗС нашего стратегического партнера - ОАО

«ЛУКОЙЛ». До недавнего времени максимальный размер скидки для большинства обществ не превышал 3%.

Компанией были предприняты шаги с целью снизить «топливную» нагрузку на общества. По результатам переговоров с ООО «ЛУКОЙЛ-Интер-Кард», ЗАО «Спецнефтетранс» была представлена дополнительная скидка в системе безналичных расчетов за топливо «Ликард» на АЗС нефтяной компании. С 1 апреля для всех обществ компании единая эффективная скидка на топливо составляет 6,5%. Если представить в рублях, то по итогам года мы прогнозируем получить по картам «Ликард» существенную экономию по этой статье расходов, - около 140 млн рублей в год.

Со «Спутником» нам по пути

Повысить эффективность средств радионавигационного контроля над работой транспорта, - одна из основных задач информационно-технологического направления в Стратегии развития ЗАО «Спецнефтетранс».

- Подходя несколько лет назад к решению этой задачи, мы понимали, что надо не просто установить приборы контроля, - говорит директор Информационно-технологического центра компании Р.Ф. Габдуллин, - но и добиться эффекта в виде снижения удельного расхода топлива. В процессе работы мы эволюционировали к необходимости настройки целой системы спутникового мониторинга в рамках компании, так как основным условием эффективной эксплуатации приборов является поддержание их работоспособности при обеспечении достоверности дан-

ных. Это возможно только при комплексном подходе путем создания единого программно-технического комплекса мониторинга транспорта.

Комплекс, который в полном объеме заработал с апреля 2014 г., позволяет осуществлять контроль над транспортными средствами в режиме реального времени, показывать расход топлива, заправки и сливы, детальные маршруты движения с указанием скорости автомобиля.

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

Например, в ООО «УТТ-1» за три года системой спутни-

кового мониторинга оснащено 75% автопарка, - 193 единицы техники из 243. По итогам 2012 г., когда ССМ было оборудовано 25% парка, снижение удельного расхода топлива относительно 2011 г. составило 2,3%. В 2013 г., когда было оборудовано уже 66% техники, расход топлива снизился еще на 11,3%. В минувшем году этот показатель выровнялся и держится на уровне 2013 г. - 7,65 л/час. Таким образом, благодаря «спутнику» сумма экономии по топливу в ООО «УТТ-1» за три года составила 55,6 млн рублей. И это при том, что УТТ-1 не самое крупное общество в компании!

В ООО «Дорстройсервис» в рамках внедрения ПТК МТ на базе системы спутникового мониторинга «АвтоТрекер» за два года оснащено 275 единиц техники. Это привело к снижению расхода топлива на 4% и позволяет обществу экономить до 5

млн рублей в год, что с лихвой окупает инвестиции в этом направлении, которые составили 3 735 тыс рублей.

Кроме этого, руководство дорожного общества теперь имеет возможность отслеживать движение АТС по маршруту выполнения работ, контролировать качество и своевременность исполнения заявок заказчиков.

- Сегодня, благодаря статистической отчетности подсистемы КИС «Service Desk», - рассказал руководитель направления мониторинга транспорта ИТЦ И.В. Чумак, - мы имеем представление о причинах, препятствующих поддержанию в работоспособном состоянии ССМ и выхода из строя бортового оборудования.

Анализ причин неисправностей выявил, что основными причинами выход оборудования из строя являются: завышенное значение электропитания (511

«Стратегия» оцифровала ремонт

Продолжается развитие «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса ЗАО «Спецнефтьтранс». На прошлогоднем совещании руководителей обществ была поставлена задача по переводу ремонтных обществ на единую стандартизированную форму отчетности.

По сути, была поставлена задача посредством разработки и внедрения единой системы отчетности, оцифровать ремонт, — говорит **О.В. Филиппов**, заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтьтранс» по экономике. — До этого, в каждом обществе работали по-своему, так, как понимали необходимость управления и формировали свой отчет.

По видам ремонта отчетности практически не было. А ведь есть ТО-1, есть ТО-2, кроме этого, есть диагностика, ремонт текущий, капитальный. Заказ-наряды оформлялись у всех по-разному. Расчет натуральных показателей не был автоматизирован, а значит, он не верифицирован, поскольку проверить его было нельзя. Больше всего показателей эффективности — пять, контролировали в ООО «Автодормашсервис». Дирек-



В ремонтных обществах должны иметь возможность анализировать свою работу по натуральным показателям.

В.Б. Касаткин стратегически пытался мыслить, а где-то ограничивались только одним показателем — считали доходы в рублях. Ни количество машин в ремонте, ни нормо-часы, ни выработка на одного работника. Показатель, по которому были серьезные споры, как его посчитать: сколько машин находится

в ремзоне. Кто-то, помню, даже сказал, а мне, мол, этого не надо.

Неужели руководитель не должен знать, сколько у него заказов в работе? Это же удобно, когда открываешь документ и видишь, что сегодня в ремзоне столько-то автомобилей. При накоплении статистики ты уже

будешь понимать: много это или мало? Допустим, в среднем, должно быть 30, а у меня их 70! Значит, или у меня не хватает слесарей, запчастей, или парк изношен и его пора обновлять. Либо виной другие причины, которые также можно проанализировать на основе баз данных, созданной системы.

Получается, что по большому счету сам отчет, — это финиш. Но чтобы к нему прийти, нужно было большую работу головой и руками проделать. Предстояло настроить систему один раз и хорошо, чтобы потом уже не лезть в нее. Один из принципов любой системы, — она должна жить сама и сама себя поддерживать.

Один из документов, который касается отчетности по ремонтным обществам, уже внедрен, и по итогам квартала мы получили первую отчетность. Сейчас дорабатывается задание на автоматизацию процессов по диагностике транспортного средства.

Нам удается реализовать задачу создания карточки транспортного средства. Это, как у человека в больнице, только не пухлая и бумажная, а компьютерная, и по каждому автомобилю: какие запчасти, что ремонтировали, диагностировали, когда, кто занимался ремонтом? Это поможет мастеру, когда техника к нему придет, отследить тот же гарантийный срок, контролировать качество работы, выработку персонала. В конечном счете, это должно привести к управлению затратами на ремонт: мы увидим, есть ли смысл в машину вкладывать или проще ее заменить?

Комментарий

Сделан верный шаг

И.Б. Рунов, зам начальника управления автотранспортно-технологического обеспечения по техническому сервису ЗАО «Спецнефтьтранс»:

Цель, которая стояла перед нами, — получать и формировать статистику о работе, проблемах, колебаниях в производственной программе ремонтных обществ. Не имея объективной информации, руководству ремонтных обществ не просто принимать верные управленческие решения. Не имея базы данных для производственной программы, финансовых показателей, сложно выстраивать работу на перспективу.

За эти годы мы наработали определенный опыт, пришли к пониманию, какие данные необходимы для успешной деятельности. Когда шесть лет назад мы начали создавать ремонтные общества, то по большей части работа велась практически вслепую: никогда там такой учет не велся. Порой решения директоров приходилось принимать на интуитивном уровне.

Сейчас мы уже видим, что происходит в этом направлении, видим, над чем надо работать. Мы видим разрывы, когда у транспортных обществ растут простои в ремонте, а у ремонтных обществ, при этом, роста

производственной программы не происходит.

Раньше каждое общество вело отчетность, как считало необходимым и удобным. Поскольку у всех все было по-своему, свести всю эту арифметику в рамках компании к одному знаменателю было практически невозможно. Мы не могли понять, насколько эти данные точные, объективные. Их нельзя было использовать для сравнения между обществами, рассматривать в динамике, вести анализ и прогнозирование. А сегодня, благодаря консолидированному учетным формам, которые разработаны и внесены в состав КИС, мы это уже делать можем.

На этом мы не остановились и разработали аналогичные формы для обществ, имеющих

в своем составе ремонтные мощности, — ООО «ЛК-Транс-Авто», ЗАО «Нижевожское УТТ».

В Волгограде, кстати, уже проявили заинтересованность к выделению ремзоны. Мы никого к этому шагу не подталкиваем, — решение должно созреть внутри самого общества, — это залог успешной реализации проекта. В ООО «Урайское УТТ» оно созрело. Там пошли по схеме, которая была использована при создании ООО «Ремдормаш». Ремонтные мощности будут выделены в качестве филиала, который с 1 августа должен будет приступить к самостоятельной производственной деятельности. В конце апреля в компании были подписаны все необходимые документы и работа началась.

случаев), короткое замыкание, обрыв цепи питания, нарушение интерфейсного соединения (736 случаев), нарушение условий эксплуатации, механическое повреждение, наличие жидкости или ее следов, постороннее вмешательство (328 случаев).

Кроме этого, в распоряжении руководства обществ и сотрудников, осуществляющих управление и контроль над ССМ, имеется немало фактов, доказывающих, что, к сожалению, не все заинтересованы в том, чтобы система работала эффективно. Прежде всего, это связано с топливом, которое нечистые на руку работники воспринимают как источник дополнительного обогащения, незаконного, между прочим. Особенно актуальна эта проблема в обществах, осуществляющих перевозку в сегменте СНП, где, видимо, велик соблазн зачерпнуть большой ложкой из «верхнего» бака.

Это ставит задачу перед руководителями обществ не только совершенствовать уровень надеж-

ности системы, но и принципиально, вплоть до уголовного наказания, реагировать на попытки хищения топлива и факты вандализма по отношению к бортовому

оборудованию. Только последовательно и целенаправленно решая эти задачи, общество сможет получить от ССМ стабильный экономический эффект.

Иначе, выдаваемые системой аналитические данные будут бесполезны, а сама ССМ останется лишь дорогостоящей игрушкой.

27-28 апреля в г. Пермь прошло обучение специалистов по ССМ дочерних обществ ЗАО «Спецнефтьтранс».

Кроме сотрудников Информационно-технологического центра, в качестве докладчиков выступили представители компаний-производителей оборудования, разработчики ПО, интеграторы систем мониторинга транспорта.

Диалог между ООО «Нави», осуществляющим поддержку ССМ в дочерних обществах, и аудиторией получился непростым, но полезным для обеих сторон: было много вопросов, связанных с надежностью оборудования и его обслуживанием.

В ходе презентации компанией «ТС Сенсор» ультразвуковых датчиков уровня топлива был обсуж-

ден целый ряд вопросов: от особенностей их работы, связанных с плотностью топлива, до саботажа со стороны недобросовестных водителей.

Компания «Gurtam» представила ССМ «Wialon», которая применялась пока только в ООО «Мега-Транс». Слушатели узнали, возможно ли получать разные типы уведомлений об открытии двери на стоянке для разных ТС; можно ли получить групповой отчет о посещениях машинами точек слива; как решить задачу учета заправок карьерной техники; возможен ли мониторинг вне зоны покрытия GSM.

Отдельно был рассмотрен вопрос интеграции «Wialon» и 1С — возможность работы с путевыми листами, отчетами и другими данными мониторинга непосредственно в 1С. Компания-интегратор «Wialon»

В несколько строк

■ Во втором квартале 2015 г. ООО «Ремспецтранс-2» планирует начать проведение реконструкций объектов производственной базы в г. Усинске.

Общая сумма проекта составляет более 39 млн рублей. Реконструкция затронет все основные здания и сооружения связанные с производственным процессом общества. Проведение реконструкции нацелено на улучшение условий труда, оптимизацию затрат на коммунальные услуги, улучшение общей культуры производства.

Также запланировано в провести реконструкцию котельной на производственном участке п. Верхнеколвинск с переводом на газ и строительством газопровода.

■ Да будет свет экономичным! В 2015 г. ООО «РемДорМаш» будет проведена масштабная модернизация осветительного оборудования.

В производственных помещениях на участках Повх и Тевлин общей площадью 3 078 кв м будут установлены энергоэффективные светильники, будет обеспечена гибкость управления осветительными сетями, что позволит, при необходимости, отключать отдельные участки или уменьшать освещенность.

Это снизит потребление электроэнергии на 45%, увеличит эффективность использования энергоресурсов, улучшит условия труда. Стоимость проекта — 946 тыс рублей.

■ ООО «Автодормашсервис» продолжает расширять сферу своей деятельности.

В минувшем году обществом, в рамках вывода ремонтных мощностей ОАО «ПТП» был создан пермский участок ТО и ТР. А в мае этого года на центральной базе в г. Чернушке открыт механосборочный участок. Новое структурное подразделение создано для реализации проекта по производству снегоболотохода.

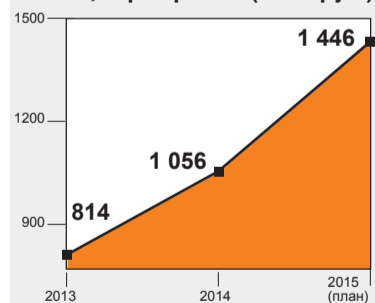
■ В 2014 г. ООО «Ремспецтранс-1» увеличило объем услуг, оказываемых сторонним заказчикам, по сравнению с предыдущим годом, на 40%, — до 6 124 нормо-часов.

Этому способствовало получение статуса официального сервисного центра ОАО «КазАЗ» и аккредитации по годовому техническому осмотру автотранспортных средств.

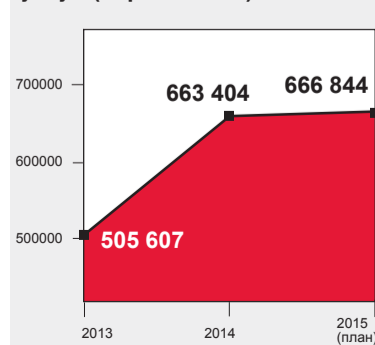
На привлечение сторонних заказчиков рассчитан проект по запуску в текущем году участка покраски АТС. Во втором квартале запланировано приобрести необходимого оборудования.

В текущем году в ООО «РСТ-1» также планируют внедрить систему менеджмента качества ISO 9001:2008 в отношении технического обслуживания и ремонта АТС.

Объемы работы и услуг по ТО, ремонту АТС и ДСМ ремонтных обществ ЗАО «Спецнефтьтранс» (млн. руб.)

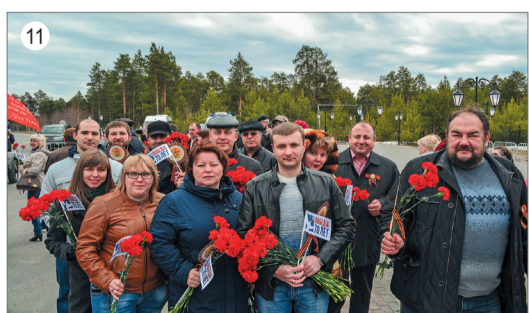
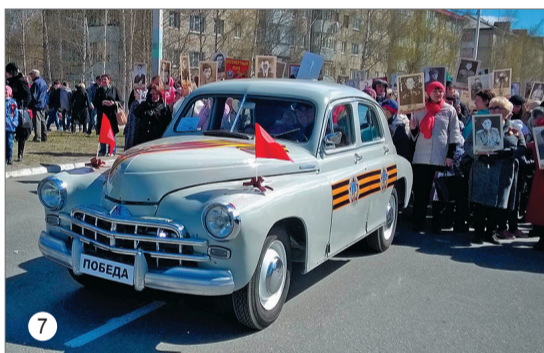
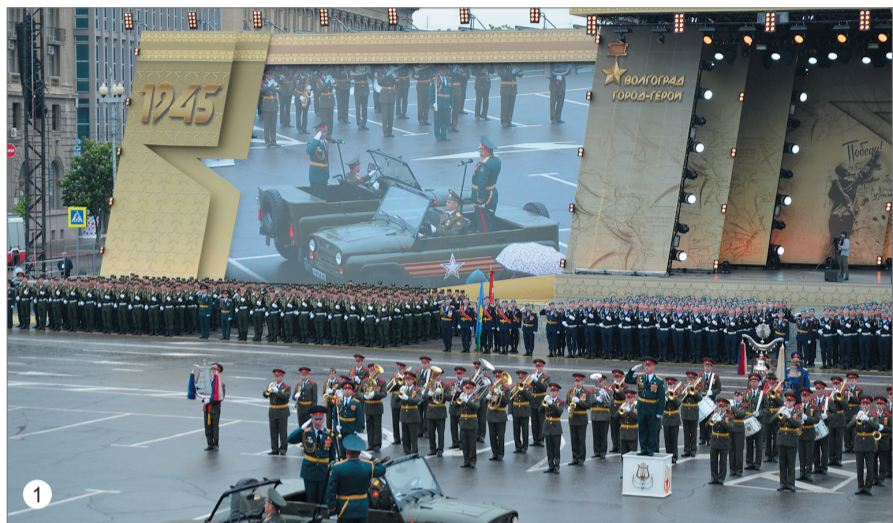


Объем оказанных ремонтных услуг (нормо-часов)



1945
2015
ПОБЕДА!
70 ЛЕТ

Это наша Победа!



Коллективы дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс» приняли активное участие в подготовке и праздновании 9 Мая. Ниже представлен краткий фототчет:

1. Представители ОАО «ЛК-Транс-Авто» приняли участие в Параде Победы на площади Павших борцов в г. Волгограде.

2. Ветеран тыла и ПТП Андрей Романович Емельянов на «Уроке Славы» в 3 «а» классе лицея №31.

3. В шествии «Бессмертный полк» приняли участие не только работники ООО «Усинское ТТУ», но других дочерних обществ, расположенных в г. Урае, Когалыме, Лангепасе, Перми, Волгограде, Чернушке, Покачи. Всех нас связывает память и боль о той страшной войне.

4. Воспоминания фронтовика **Анатолия Павловича Анисимова**, ветерана ПТП, взволновали учеников 3 «а» класса лицея №31. Для подрастающего поколения сегодня разговор с участниками Великой Отечественной – редкая возможность узнать правду о войне из первых уст.

5. Работники «Усинского ТТУ» стали участниками флэш-моба, посвященного 70-летию Победы.

6. У здания управления ОАО «ПТП» ветераны и работники общества высадили Аллею славы – 20 молодых сосен.

7. В параде Победы в г. Урае приняли пять экспонатов из музея ретро-автомобилей ООО «Урайское УТТ». Колонну возглавила «Победа», за которой следовала легендарная «полупорка» ГАЗ-АА, а также «ГАЗ-63», «ГАЗ-69», «Москвич 403». Старые автомобили приобретают вторую жизнь благодаря мастерам РММ, которые вкладывают в них свои сердца и души.

8. Работники ООО «Почаевское УТТ» вышли на шествие 9 Мая в форме танкистов.

9. «Спасибо за Победу, Федор Максимович!». Работники УТТУ поздравили ветеранов Великой Отечественной войны с Усть-Уса и побывали в гостях у ветерана войны **Ф.М. Канева**.

10. В г. Когалыме к 70-летию Победы открыт Парк Победы. В центре мемориала бронзовая скульптура солдата, который держит в руках Знамя Победы Рядом Вечный огонь, пламя – символ бессмертия. Мемориальный комплекс – идея депутата окружной Думы **С.А. Кочкурова**, вице-президент ОАО «ЛУКОЙЛ», генерального директора ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», была воплощена менее чем за год. В создании Парка Победы приняли участие и дочерние общества ЗАО «Спецнефтетранс».

11. Работники ООО «Дорстройсервис», ООО «Когалымское УТТ», ООО «УТТ-1», ООО «РДМ» и ООО «РСТ-1», расположенных в г. Когалыме, возложили цветы к монументу в Парке Победы.

12. Разбомбленное детство не должно повториться! Об этом – театрализованное представление 9 Мая на центральной площади г. Лангепаса.