

**Старая притча  
на новый лад!**

стр. 3-6

**«Борей»,  
сын «Автодормашсервиса»**

стр. 7

**Вот такое кино!**

О съемках фильма о СНТ

стр. 8

# В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

■ От первого лица

## В ногу со временем

В группе компаний «Спецнефтетранс» выстраивают эффективную систему взаимодействия



Продолжение

## «Спецнефтетранс» подвел итоги работы за 9 месяцев 2015 года

**В** Москве прошло совещание по итогам работы группы «Спецнефтетранс» за девять месяцев.

Доклад генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» Р.Ф.Габдуллина был посвящен оптимизации взаимодействия головной компании и дочерних обществ автотранспортного холдинга.

— Мы с вами выработываем совместно, я подчеркиваю, совместно управленческие решения, — отметил Роберт Фанузвич, обращаясь к участникам совещания. — И от того, насколько они эффективны, своевременны, корректно и точно просчитаны, зависит успешная деятельность каждого отдельного общества и холдинга в целом.

Генеральный директор отметил, что в целях наиболее полного удовлетворения потребностей заказчиков, повышения оперативности реагирования обществ на быстро меняющуюся конкурентную среду, ухода от излишнего администрирования головная компания готова делегировать на места ряд полномочий. Одновременно с этим речь идет о повышении уровня ответственности каждого руководителя за выполнение ключевых показателей и результаты работы.

Дочерним обществам предложено предоставить свои предложения, которые будут использованы в процессе совершенствования модели взаимодействия в группе «Спецнефтетранс».

Заместитель генерального директора по экономике О.В.Филиппов представил ос-

новные показатели работы компании за девять месяцев.

Было отмечено, что, несмотря на кризис, автотранспортные общества работают успешно. Объем услуг, оказанных почасовым транспортом, составил 105% к плану. При этом план выполнили все общества, предоставляющие заказчикам технологический транспорт. План по грузоперевозкам выполнен на 104%, а по сравнению с аналогичным периодом прошлого года — на 103%. В общей сложности за девять месяцев перевезено почти 3,9 млн тонн грузов. Коэффициент использования парка вырос на 3% по сравнению с результатами годичной давности. Выше плана доходы от автотранспортного обслуживания — 105%, от перевозки грузов — 115%. Доходы по дорожно-строительной деятельности составили 99% от плана, что, в первую очередь, связано со снижением объемов работ по отсыпке.

О ходе исполнения инвестиционной программы ЗАО «Спецнефтетранс» доложил начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения А.А.Самсонов. За отчетный период было приобретено 259 единиц техники на сумму около 650 млн рублей. Всего в этом году запланировано приобретение 445 единиц техники на сумму около 1,4 млрд рублей.

Дочерним обществам на совещании предложено более активно обновлять подвижной состав через участие в государственных программах по утилизации автомобилей и льготному



В совещании приняли участие руководители всех двадцати дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс».

лизингу. По этим программам за отчетный период было закуплено 154 единицы техники. Благодаря эффекту масштаба выгода компании от участия в госпрограммах составила около 50 млн рублей.

В связи со значительным ростом цен на автотранспорт и технологическое оборудование компания планирует организовать на базе ООО «Автодормашсервис» производство некоторых видов «верхнего» оборудования. Это позволит исключить посредников и снизить стоимость покупаемой техники.

О реализации проектов по оптимизации в сегменте перевозок светлых нефтепродуктов (СНП) доложил директор ОАО «ЛК-Транс-Авто» А.А.Жирноклеев. Предложенные волгоградскими автотранспортниками логистические схемы позволят заказчику — ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт» — снизить затраты на доставку топлива на АЗС и содержание нефтебаз, а

самому акционерному обществу увеличить объемы перевозок топлива в три раза.

Итоги объединения мощностей по перевозке СНП четырех дочерних обществ компании в одно подвел директор ООО «АТП-СНТ» П.Ю.Привалов. На сегодняшний день общество, расположенное в Москве, осуществляет доставку топлива 189 бензовозами в полтора десятках субъектов Российской Федерации. Средний возраст автопарка составляет три года. Приоритетами развития общества является внедрение системы контроля за доставкой нефтепродуктов, создание единой диспетчерской службы, замена парка стальных полуприцепов на алюминиевые.

Также на совещании был рассмотрен еще ряд вопросов по организации производственной деятельности в целях более полного удовлетворения потребностей заказчиков, снижения издержек, повышения конкурентоспособности компании.

## ■ Хроника года – 2015

■ Наиболее значимым проектом по развитию производственной инфраструктуры в ЗАО «Нижне-волжское УТТ» (г. Жирновск, Волгоградская область) в уходящем году стало начало строительства газовой котельной ТКУ-1.8 для отопления помещений и боксов Коробковского участка.

Кроме того, в котельной запроектирована водоподготовка автоматического непрерывного действия (взамен устаревшей) для заправки ППУ умягченной водой.

Ввод объекта позволит обществу обеспечить энергонезависимость от поставщиков тепловой энергии и снизить затраты по содержанию базы. Окончание строительства запланировано на первый квартал 2016 года.

■ В «Нефтедорстрое» (г. Урай, ХМАО) важное приобретение. Старый асфальтоукладчик, отработавший более двадцати лет, уступил место в строю новому AMMANN AFT 350 E.

Немец будет работать в паре со своим тезкой — дорожным катком AMMANN AV 130X, также закупленным по инвестпрограмме-2015.

Для проведения вскрышных работ на промерзших грунтах приобретен бульдозер «Четра» Т-15. Для работы на объектах «РН-Няганьнефтегаза» приобретена универсальная дорожная машина К-702МВА-УДМ2, оборудованная ковшем и съемным лесозахватом для укладки лежневки.

Всего в уходящем году обществом закуплено 18 единиц.

■ Важнейшим событием уходящего года для ООО «АТП-СНТ» (г. Москва) стало изменение структуры и значительное расширение географии перевозок.

В июне к нему было присоединено три других общества компании, также осуществлявших перевозку светлых нефтепродуктов: ООО «Мега-Транс» (г. Москва), ООО «АТП-2» (г. Ростов-на-Дону), ЗАО «АТП-3» (г. Н.Новгород). Сегодня общество осуществляет перевозки СНП парком из двух сотен бензовозов на АЗС в двух десятках субъектов РФ на европейской территории страны.

■ В этом году выросли объемы работ УТТ-1 (г. Когалым, ХМАО) на Пякяхинском промысле, расположенном на Гыданском полуострове в Ямало-Ненецком АО.

30 единиц техники УТТ-1 работало по заказу «Вышкомонтажного управления» и «Буровой компании «Евразия». В следующем году объемы оказываемых услуг на Ямале планируется увеличить.

Прибавляется у автотранспортников работы и на территории Югры. В мае «Когалым НПО-Сервис» определило УТТ-1 своим генеральным подрядчиком по транспортному обеспечению, дополнительно нарастив объем по году на 200 тысяч машино-часов.

■ Около ста единиц техники «Покачевского УТТ» (г. Покачи, ХМАО) работало в уходящем году на Ямале.

Посменно на обустройстве Пякяхинского месторождения, которое будет вводиться в эксплуатацию в 2016 году, работает около 30 единиц — вахтовки, бензовозы, вездеходы, снегоболотоходы «Витязь» и другая техника. Еще 54 машины обслуживают действующий соседний Находкинский промысел.

■ «Урайское УТТ» (г. Урай, ХМАО), которое в феврале отметило свое 50-летие, в этом году получило 17 единиц новой техники: четыре легковых автомобиля, пять грузовиков, семь единиц спецтехники, автобус.

Особая гордость — установка СИН-32. С ее приобретением качество операции по кислотной обработке скважин на месторождениях основного заказчика — ТПП «Урайнефтегаз» — значительно повысится, уверены транспортники.

В этом году в УУТТ произошло еще одно важное событие: с 1 июля ремонтные мастерские выделены в филиал, что призвано «оцифровать» ремонт, повысить качество услуг, сократить время нахождения техники на ремонте. С этой целью в РММ было приобретено новое гаражное специализированное оборудование.

## ■ Хроника года – 2015

■ В «Покачевском УТТ» продолжается работа по обновлению автопарка и повышению качества услуг.

На приобретение 25 единиц техники в рамках инвестиционной программы этого года было направлено 117 млн рублей.

Еще одним значимым приобретением стал модуль по проведению диагностики ТС. Это позволило существенно уменьшить сроки простоя техники на ремонте. Также для повышения качества обслуживания продолжается оборудование транспортных единиц системами спутникового мониторинга.

■ На базе «Ремдормаша» в этом году был открыт официальный сервисный центр «КАМАЗ», где обслуживается производимая камским автогигантом техника со всей Югры.

По инвестиционной программе 2015 года объемом свыше 9,5 млн рублей обществом приобретен стенд для ремонта редукторов мостов грузовых автомобилей и автобусов, специальные комплекты инструментов для ТО и ремонта автомобилей. В сервисном центре Когалыма такой «боекомплект» включает 49 позиций. Кроме того, здесь приобрели анализатор качества нефтепродуктов и прибор для регулировки света фар. В покачевском сервисном центре общества оборудован стенд для проверки тормозной системы автомобилей и также приобретен анализатор качества нефтепродуктов. Такой же анализатор закупили и для лангепасского подразделения РДМ. Следует добавить, что сервис-центр в Лангепасе имеет лицензию и соответствующее оборудование для проведения государственного техосмотра автомашин.

В месяц в РДМ обслуживается порядка трехсот единиц техники.

■ В «Чернушинском УТТ» в 2015 году приобретено 23 транспортных средства и 2 полуприцепа-цистерны.

Особого внимания заслуживают: «кислотник» СИН-32, «вакуумник» АКН 10, экскаватор-погрузчик JCB 3СХ, погрузчик JCB-175, заказчик внимательно следит за выполнением транспортными обязательствами по обновлению парка. Это оговорено условиями тендера и заключенными договорами на оказание транспортных услуг.

Отдельно следует сказать о двух седельных тягачах «Mercedes-Benz Actros 3 2641», пополнивших парк общества. Сегодня немцы в сцепке с цистернами объемом 26 кубометров бесперебойно работают на вывозе НСЖ на объектах нефтедобычи «РИТЭК» и «ЛУКОЙЛ-Пермь».

■ В ООО «Ремспецтранс-2» (г. Усинск, Республика Коми) в IV квартале проводится масштабная реконструкция здания центральной РММ.

В рамках годовой инвестпрограммы, стоимостью 30 млн рублей, проводится капремонт помещения, обновляется слесарный инструмент и оборудование цехов. Это позволит повысить качество ремонта и культуру производства, сократить время нахождения транспорта на ремонте, увеличит выработку персонала.

В этом году обществом приобретено инструментов и гаражного оборудования на сумму почти 2,5 млн рублей. На следующий год сумма, направляемая на эти цели, вырастет до 2,6 млн рублей. Это призвано улучшить условия проведения ремонта и обслуживания автомобилей, в том числе сторонних заказчиков.

■ В «Пермском транспортном предприятии» внедряют ресурсосберегающие технологии.

Во втором квартале произведен перевод административно-бытового корпуса на водоснабжение от собственной скважины. Для экономии электроэнергии на территории были установлены датчики освещенности, а в помещениях – датчики движения. Был заключен договор на восстановление автошин.

## ■ От первого лица (Продолжение. Начало на странице 1)

## В ногу со временем



Роберт Габдуллин, генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс».

**В** этом году ЗАО «Спецнефтетранс» исполнилось 10 лет. За эти годы компания не стояла на месте, росла и развивалась. В 2005 году в ее составе было девять обществ, сегодня – уже два десятка. Значительно расширилась география работ и перечень услуг. Выросла и конкуренция на рынке.

Все это требует все более совершенных подходов в управлении активами, выстраиванию внутри компании вертикальных и горизонтальных связей, оптимизации системы взаимодействия между головной компанией и дочерними обществами группы «Спецнефтетранс».

На это в своем докладе на совещании по итогам работы за 9 месяцев обратил внимание генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Р.Ф.Габдуллин.

– Система управления, принятая в СНТ, складывалась не одно десятилетие, – подчеркнул Роберт Фанузovich, – в составе компании работают «дочерние» общества, которым и 20, и 30, и 50 и более лет. Это продукт сложный, многолетний, труд усилий многих людей и поколений. И мы считаем, если есть возможность оптимизировать систему управления, улучшить ее в соответствии с требованиями сегодняшнего дня, развить систему, чтобы она больше удовлетворяла современным потребностям, это необходимо делать.

Что я имею в виду? Мы понимаем, с одной стороны, те конкурентные ситуации, которые возникают на местах, все чаще требуют от руководителей обществ, их заместителей, ведущих специалистов принятия самых оперативных решений и реакции. Это зачастую касается и вопросов приобретения транспорта, и привлечения субподрядных организаций и других вопросов общего ведения.

Полноправными представителями компании на местах являются руководители обществ, больше никто. И головная компания исходит из того, что директора принимают решения и действуют исключительно в интересах общества и эффективно развития группы в целом.

При этом мы понимаем, что одним из ключевых звеньев, которое определяет конкурентоспособность общества и холдинга в целом, является система управления.

И когда мы говорим о конкретных обществах, мы часто говорим об эффективности системы управления. И нам важно понимать: из чего она складывается, что включает в себя, результатом чего является?

Чем занимается водитель, понятно, это указано в путевом листе, у автослесаря – в наряд-заказе. А что делает директор, менеджер? Они генерируют управленческие решения. И от того, насколько они эффективны, своевременны, корректно и точно просчитаны, зависит успешная деятельность отдельного общества. То же самое на уровне холдинга. От того, как представители головной компании и дочерних обществ выработывают совместно, я подчеркиваю, совместно то или иное управленческое решение, которые потом те же водители, слесаря, инженеры воплощают в производственном процессе, во многом зависит, насколько эффективно работает каждое отдельное общество и автотранспортный холдинг в целом.

Если представить в укрупненном виде, то в совместной сфере деятельности структурных подразделений головной компании и дочерних обществ сегодня находятся следующие основные вопросы.

**Первое.** Выбытие активов и инвестирование в новые активы. В первую очередь речь идет о приобретении и выбытии автотранспорта. Все вопросы с данным направлением мы принимаем совместно, путем того, что вы представляете расчеты, мы их

совместно с вами верифицируем. И когда мы видим, что эти расчеты удовлетворяют определенным критериям, то мы принимаем соответствующее решение.

**Второе.** Координация стратегических тендерных решений в тех случаях, когда так или иначе есть польза от эффекта группы. Головное общество подключается, когда есть польза от сложения наших сил, чтобы получить синергетический эффект от сложения наших усилий. Когда такой необходимости нет, то общества выступают на тендерах самостоятельно.

**Третье направление.** Координация поставок по стратегически значимым товарно-материальным ценностям, услугам или работам. Например, у дорожных обществ есть регламентация привлечения субподрядных организаций, поскольку этот бизнес достаточно конкурентный. И в ходе этого сотрудничества удается приобретать определенные виды ТМЦ в дорожно-строительной деятельности максимально эффективно.

**Четвертое.** Контроль над соблюдением норм и правил охраны труда и безопасности движения. Думаю, никому не надо объяснять, насколько эти вещи важные в условиях промышленного производства, поэтому они у нас в компании четко регламентированы.

**Пятое.** Формирование системы контрольных показателей и анализ деятельности обществ через единую систему отчетности. В первую очередь, это данные, получаемые в режиме реального времени через нашу корпоративную информационную систему, наш бюджетный процесс. Здесь, благодаря выстроенной в компании системе обмена информацией, мы стараемся добиться максимальной прозрачности, чтобы и материнская компания понимала, что делается на местах, и общества, в свою очередь, понимали, что требуется от них.

**Шестое.** Обеспечение работоспособности систем управления. В том числе IT-среды. IT

решения мы централизовали и укрупнили, поскольку дробить по обществам это было бы неэффективно и затратно. Здесь решения у нас происходят из общего центра.

**Седьмое направление** – координация работы с персоналом. В первую очередь речь идет о Положении по работе с персоналом, которое утверждено и применяется в компании. И конечно, все вопросы с утверждением руководителей, их заместителей... эти решения также принимаются совместно. А на местах готовят представление на сотрудника, например ротацию. Соответственно, головное общество, при условии, что кандидат соответствует критериям и предъявляемым требованиям, удовлетворяет представлению. Сложившаяся практика показывает, что на 90% такие представления удовлетворяются.

**Восьмое.** Реализация поддержки инвестиционных и крупных производственных проектов обществ на этапе становления и развития. Как правило, такие решения осуществляются совместно, поскольку необходимо обеспечить на начальном этапе как корпоративное решение, так и зачастую быстрое, существенное и оперативное финансирование, которое мы осуществляем от лица материнской компании.

Для решения перечисленных вопросов и задач в компании сформированы определенные схемы и процедуры взаимодействия. Но эти процедуры не догма, раз и навсегда. Компания развивается, изменяется внешняя среда, в которой мы работаем, появляются новые более эффективные каналы коммуникаций. И мы не можем это не учитывать. Поэтому мы готовы совершенствовать, оптимизировать системы взаимодействия головной компании и дочерних обществ ЗАО «Спецнефтетранс».

На сегодня перечень бизнес-процессов между головной компанией и дочерними обществами включает 39 основных процедур. Мы готовы от каждого из обществ принять аргументированные предложения, что можно исключить из этого списка, что модифицировать, изменить, расширить, если кому-то очень хочется.

Для чего мы это делаем? Мы хотим предоставить обществам возможность работать более эффективно. Если необходимо по каким-то процедурам предоставить большую самостоятельность, больший набор полномочий при принятии решений, пожалуйста. Естественно, это будет сопрягаться и с большей ответственностью, возлагаемой на руководителей, специалистов дочерних обществ, принимающих конкретные решения.

Я приглашаю, подчеркиваю, вас к совместной работе, которая смогла бы оптимизировать систему управления и взаимодействия, чтобы увеличить мобильность обществ на местах. Это позволило бы повысить оперативность, расширило бы ваши возможности быстро реагировать на меняющуюся конкурентную среду. Задача предлагаемой оптимизации – сделать лучше, сделать общества и компанию в целом более эффективными и конкурентоспособными.

■ Мнение

# В СОВМЕСТНОМ ДВИЖЕНИИ – СИЛА!

Что дает работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс»?

Древняя притча. У одного старика было три сына. И они никак не могли ужиться вместе. Он решил научить детей этому.

Позвал отец их к себе и попросил разломать пополам веник. Сначала попробовал старший сын, но сколько он ни старался — ничего не получилось. Такие же неудачи постигли среднего и младшего. Тогда старик развязал веник и попросил каждого сына разломать по несколько соломинок. Это, конечно же, им с легкостью удалось.

Тогда отец сказал:

— Вот так же и в жизни. Если вы будете вместе, то вас никто не сломит, а по отдельности вас так же легко победить, как и сломать пару соломинок.

**В** каждой сказке, как говорится, есть доля сказки. В реальной же жизни, в каждом большом и серьезном деле все так и бывает, как в старинной притче, — вместе люди сила! Сила, способная горы свернуть. И 10-летняя история развития ЗАО «Спецнефтетранс» здесь не исключение, а, скорее, подтверждение народной мудрости. С небольшой поправкой на специфику нашей работы — в совместном движении — сила!

Мы задали директорам дочерних обществ компании простой вопрос: «Какие новые возможности открыла перед обществом работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс»?»

И вот какие ответы получили:



■ А.А.Жирноклеев, директор ОАО «ЛК-Транс-Авто»:

— В состав ЗАО «Спецнефтетранс» предприятие вошло в 2005 году. Какие новые возможности это открыло перед нами? Прежде всего, мы получили доступ к финансированию серьезных инвестиционных проектов, в том числе за счет льготного кредитования средствами компании. Это позволило значительно обновить парк техники, увеличить грузооборот, добиться стабильности.

Большую роль в росте производственных показателей играет также внедрение современного программного обеспечения, методологическое обеспечение систем организации производства и труда, корпоративная помощь при выполнении производственных задач, возможность обмениваться опытом работы с коллегами из других обществ холдинга, организация системы обучения и подготовки кадров.

Работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс» позволяет нам зарабатывать и предлагать нашим клиентам новые передовые формы работы. Например, сейчас на стадии реализации находится такой крупный проект, как проект по замене железнодорожного транспорта автомобильным при доставке СНП на АЗС.

Известность и положи-

тельный имидж транспортной компании, «эффект группы» облегчили расширение географии деятельности. Сегодня мы имеем возможность оказывать качественные услуги не только нашим стратегическим партнерам — компаниям группы «ЛУКОЙЛ», но и другим крупным промышленным корпорациям — «Северсталь-метиз», «Праксайр».

Чтобы не быть голословным по поводу имиджа, добавлю, что в нашем городе даже была создана одноименная фирма, а не так давно она провела ребрендинг своего фирменного знака, который теперь очень похож на наш логотип.

Большую роль в развитии коллектива играет активная общественная жизнь: конкурсы профессионального мастерства, спартакиады, семейные мероприятия.



■ В.Б.Касаткин, директор ООО «Автотормашсервис»:

ООО «Автотормашсервис» было создано в декабре 2009 года после утверждения концепции по централизации ремонтных мощностей предприятий ЗАО «Спецнефтетранс» по югу Пермского края.

Это дало возможность, в первую очередь, собрать ремонтные мощности ООО «Чернушинское УТТ» и ООО «Дорос» на одной площадке, ликвидировать дублирование и практически вдвое сократить затраты на содержание ремонтных площадей.

Во-вторых, благодаря тому что ремонтные услуги стали самостоятельным бизнес-процессом, удалось уйти от уравниловки в оплате труда, измерить эффективность «слесаревой» работы рублем, чего раньше никогда не было. Теперь авторемонтники свою зарплату не получают, как бывало раньше, а зарабатывают — оплата заказчиком производится только за сделанную и принятую работу. Традиционно убыточные ремонтные процессы сегодня приносят прибыль компании. Сегодня общество закупает новое оборудование и инструменты. Это позволило в полтора-два раза повысить про-

изводительность труда по многим операциям, облегчило труд рабочих. Как результат, сокращен простой техники в ремонте.



■ С.Б.Снурницын, директор ООО «Дорстройсервис»:

— Вхождение ООО «Дорстройсервис» в состав ЗАО «Спецнефтетранс» в октябре 2009 года расширило географию оказания транспортных и дорожно-строительных услуг, предоставило новые возможности удовлетворения потребностей заказчиков и повышение конкурентоспособности.

Основные достижения общества за период работы в составе ЗАО «Спецнефтетранс»: надежность и качество оказываемых услуг, обеспечение сопровождения процессов нефтедобычи и нефтепереработки, самые современные решения в сфере управления автотранспортными активами и высокие стандарты работы, социальное партнерство и уважительный диалог с местными сообществами, твердые и надежные отношения с деловыми партнерами.

Стратегическим для нашего общества можно назвать проект по строительству и содержанию автозимников на полуострове Гыдан на нефтегазовых месторождениях ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Мы участвуем в этой работе с 2011 года, и сегодня в зоне ответственности нашего предприятия более 400 километров временных автодорог и около 6000 километров автодорог различных категорий.

За шесть лет численный состав парка вырос почти на 45%, до конца года мы доведем его до 552 единиц. При этом средний возраст техники, напротив, сократился.



■ В.А.Некрасhevич, директор ООО «Лангепасское УТТ»:

— Работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс» (с конца октября 2009 года) дала возможность значительно обновить парк транспортных средств, внедрена автоматизированная программа «1С: Предприятие» и доработана под специфику учета функционирования транспортного предприятия, построена прозрачная система первичного и управленческого учета. Новый транспорт приобретается по до-

говорам финансовой аренды (лизинга).

За это время мы серьезно обновили парк автотракторной техники: приобретено 250 единиц на общую сумму 540,7 млн рублей. Например, объем инвестиционной программы этого года в десять раз выше, чем в 2009-м. За счет модернизации парка, списания и реализации неликвидных АТС удалось более чем в полтора раза снизить средний возраст подвижного состава и время техники в ремонте, повысить конкурентоспособность.

За этот период удалось произвести значительную оптимизацию производственных баз общества, реализовав более 100 тысяч кв. м избыточных, незадействованных в производственном процессе зданий и площадей, что снизило затраты на содержание баз.

Если говорить о крупных структурных изменениях, то в рамках разработанной в ЗАО «Спецнефтетранс» стратегии развития технического сервиса в октябре 2013 года из состава общества были выведены на аутсорсинг функции проведения ТО и ремонта автотранспортных средств, с передачей объемов в ООО «Ремдормаш».



■ В.А.Балаев, директор ООО «Ремдормаш»:

— ООО «Ремдормаш» начало свою производственную деятельность с марта 2013 года, объединив ремонтные мощности, выведенные из состава ООО «Дорстройсервис», ООО «Лангепасское УТТ», ООО «Покачевское УТТ».

Это позволяет оказывать дочерним обществам ЗАО «Спецнефтетранс» широкий спектр услуг по ТО, текущему и капитальному ремонту узлов, агрегатов, дорожно-строительных машин и автотракторной техники.

Особое направление работы — проведение диагностики автотракторной техники.

Благодаря мобильному диагностическому комплексу на шасси КАМАЗа-4310, мы можем производить проверку рабочих систем автотракторной техники на объектах работ и местах базирования практически без отрыва от производства.

Это позволяет обеспечивать бесперебойную и высокопроизводительную работу техники дочерних обществ компании на объектах нефтедобычи при минимальных затратах времени, труда и средств.

■ Хроника года – 2015

■ В рамках инвестиционной программы 2015 года ООО «Дорстройсервис» (г. Когалым ХМАО) приобрело 45 единиц техники на сумму почти 336 млн рублей.

Крупнейшее дорожно-строительное общество компании приобрело 14 бульдозеров и 7 автогрейдеров, 5 снегоборочных машин. Парк самосвальной техники пополнили 10 автомобилей.

■ АТП-СНТ – первое в ЗАО «Спецнефтетранс» общество, где для перевозки СНП будут использованы алюминиевые полуприцепы.

В рамках инвестиционной программы 2015 года будет приобретен 31 алюминиевый ППЦ, оборудованный системой нижнего налива на общую сумму 170 млн руб. С целью внедрения новшества специалистами общества разработаны технические требования к цистернам, обеспечивающие перевозку максимального объема СНП в рамках установленных ограничений по общей массе транспортного средства и нагрузке на ось. Исходя из этого бочки объемом 34 кубометра будут использованы для перевозки бензинов с седельным тягачом 4x2 и для перевозки дизельного топлива с тягачом 6x4.

■ В 2015 году коллектив общества «Дорстройсервис» традиционно участвовал в развитии социальной инфраструктуры городов, где ведет свою деятельность основной заказчик – «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

В нынешнем сезоне сданы две кольцевые развязки. На строительство одной из них (на пересечении улиц Степана Повха, Сибирской и проспекта Шмидта) было уложено более 8 тысяч квадратных метров асфальта. На второй — в районе железнодорожного вокзала на пересечении улицы Дружбы народов и проспекта Нефтяников — было уложено более 10,6 тысячи квадратных метров асфальта, благоустроены клумбы, уложены бордюры.

Всего на двух АБЗ в г. Когалыме и г. Лангепасе обществом в этом году было выпущено 35,5 тысячи тонн асфальтобетона.

■ В 2015 г. ОАО «ПТП» (г. Пермь) увеличило объемы перевозок для ООО «ЛЛК-Интернешнл».

По результатам тендера на оказание транспортно-экспедиционных услуг по перевозке фасованной продукции автомобильным транспортом из г. Обнинска для нужд «ЛЛК-Интернешнл» пермские автотранспортники до конца 2016 года планируют получить более 35 млн рублей дополнительных доходов.

Значимым проектом для общества стало участие в строительстве комплекса глубокой переработки нефтяных остатков на ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», стоимостью 28 млрд рублей, который был запущен 24 ноября. Дочерние общества ЗАО «Спецнефтетранс» были задействованы при реализации этого масштабного проекта.

Для обслуживания этих двух основных заказчиков в 2015 году обществом в лизинг через ЗАО «Спецнефтетранс» приобретено пять автопогрузчиков. А всего в целях обновления подвижного состава приобретено 17 единиц новой техники на сумму около 38 млн рублей. Также приобретено и установлено на автомобили 40 тахографов на сумму 1,8 млн рублей. Начато проектирование модуля теплой стоянки для спецтехники на центральной базе общества.

■ ООО «Ремспецтранс-1» (г. Когалым, ХМАО) в этом году получило сертификат соответствия системы менеджмента качества стандарта ISO 9001:2008 в отношении ТО и ремонта АТС и расширяет перечень услуг.

На СТО легковых автомобилей оборудуется участок покраски. Для его оснащения приобретено два радиальных вентилятора низкого давления ВР-86-77М и фильтрующий материал для покрасочной камеры на общую сумму около 300 тысяч рублей.

Также в уходящем году общество стало участником государственной программы обновления автотранспортных средств. РСТ-1 было включено в перечень пунктов утилизации автомобилей.

Продолжение

■ Хроника года – 2015

■ В 2015 году ООО «Дорос» (г. Чернушка, Пермский край) успешно осваивало новый регион деятельности.

В феврале обществом был организован дорожный участок в г. Усинске для ведения работ по строительству объектов нефтедобычи ТПП «Усинскнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». За 11 месяцев построено три кустовые площадки с подъездными дорогами общим объемом отсыпки 150 тысяч кубометров грунта. Участок дает возможность автономной работы за пределами Пермского края в отрыве от основных баз и расширяет географию работ.

В г. Перми «Доросом» в текущем году был осуществлен капремонт асфальтобетонного покрытия семикилометрового участка по ул. Промышленной общей площадью 56 тысяч квадратных метров. Именно на этом объекте обществом была применена новая система оплаты труда в бригаде по укладке асфальтобетона: от количества уложенного асфальтобетона и качества выполненных работ. Данный метод показал свою эффективность и на капремонте участка автодороги в г. Чайковский.

■ В декабре на финишную прямую вышел совместный проект «АТП-СНТ», «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт» и «ЛУКОЙЛ-Интер-Кард» по созданию заправки на территории ПАО «Северсталь».

С этой целью две автоцистерны общества будут переоборудованы в автозаправщики, оборудованные терминалами, для заправки по топливным картам «Ликард», а также системами контроля отпуска нефтепродуктов и средствами видеオフィкации процесса заправки.

■ В «Дорстройсервисе» перспективы развития предприятия связывают с Ямалом.

Для наращивания объемов работ и совершенствования системы управления когалымскими дорожниками рассматривается вопрос о создании на базе дорожно-транспортного участка «Ямал» филиала.

Как считают в «Дорстройсервисе», при выделении филиала позиции общества на территории ЯНАО, где общество строит и содержит более 420 километров автозимников, значительно укрепятся. Возрастет эффективность использования материально-технических ресурсов. Кроме этого перенос управления деятельностью из Когалыма непосредственно в регион деятельности, расположенный за 800 километров, позволит повысить мобильность и оперативность подразделения на рынке услуг в этом активно развивающемся регионе.

■ Проектом года в ЗАО «Транс-Строй» (г. Усинск, Республика Коми) называют работы по обустройству Верхневозейского нефтяного месторождения, где общество вело строительство двух кустовых площадок.

На 101 км в этом сезоне увеличилась протяженность обслуживаемых обществом автозимников для ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз». Это произошло в рамках пролонгации договоров с ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» на строительство и содержание временных зимних автодорог.

Для укрепления парка дорожно-строительной техники ЗАО «Транс-Строй» приобрело в лизинг 10 бульдозеров и автогрейдер на общую сумму почти 46 млн рублей.

Еще один важный объект строительства – устройство детской площадки во дворе домов №43 и 45 по улице Нефтяников в г. Усинске. В рамках реализации проекта «ЛУКОЙЛ – детям!» «Транс-Строй» построил игровой современный комплекс со спортивными тренажерами и волейбольной площадкой. Силами работников общества было устроено асфальтобетонное покрытие на площади 2200 квадратных метров, резинового покрытия – 2000 квадратных метров, устройство бордюрного камня – 194 метра; смонтирован 21 комплект детского спортивного и игрового оборудования

■ Мнение Продолжение. Начало на стр. 3

# В СОВМЕСТИМ ДВИЖЕНИИ – СИЛА!



■ И.М.Новиков, директор ОАО «ПТП»:

– Одним из важных моментов работы в структуре ЗАО «Спецнефтетранс» (с 2005 года) для нас является возможность обновления транспорта с использованием ресурсов компании, лизинга по льготным процентам в рамках корпоративной инвестиционной политики, маневрирования парком в составе холдинга.

Большим плюсом является отлаженная схема бизнес-процессов, упорядоченность организации труда, единые нормативные акты и стандарты управления, принятые в компании. С использованием опыта других дочерних обществ компании произведена оптимизация производственной структуры: предприятие избавилось от неэффективных и непрофильных активов. Если в 2005 году производственная база состояла из 33 участков в Перми и крае, то сегодня их 14.

В минувшем году ремонтная служба была передана в состав ООО «Автодормашсервис», что позволило сконцентрировать трудовые, производственные и финансовые ресурсы общества на основном виде деятельности – оказании транспортных услуг.

Это дало возможность увеличить объемы и расширить спектр услуг, упрочить долговременные связи с предприятиями группы «ЛУКОЙЛ».

Положительную роль на развитие предприятия и специалистов оказывает сила бренда крупной компании. Принадлежность общества и сотрудника к холдингу выгодно выделяет их среди других. Прозрачные схемы оплаты труда и чувство защищенности для многих работников являются приоритетом при выборе места работы. А стабильность и уверенность в завтрашнем дне, в свою очередь, мотивируют работника, позволяют ему планировать свою карьеру и жизнь на несколько лет вперед. Работа с молодыми специалистами на уровне холдинга дает возможность подняться по карьерной лестнице не только в своем предприятии, но и посредством ротаций в других дочерних обществах компании. Наши специалисты получили возможность общаться, советоваться с коллегами из других предприятий, делиться опытом.

В ЗАО «Спецнефтетранс» уделяется большое внимание нематериальной мотивации сотрудников в виде проведенных корпоративных мероприятий, спортивных соревнований и культурных программ, регулярные курсы повышения квалификации.



■ Ю.В.Швалеv, директор ООО «Покачевское УТТ»:

– Работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс» позволила нашему предприятию занять доминирующее положение в инфраструктуре услуг автотранспорта и спецтехники по обслуживанию основного заказчика – ТПП «Покачевнефтегаз», участвовать в освоении нового региона – Ямала, ежегодно обновлять парк. Подтверждением тому служит тот факт, что если средний возраст парка в 2009 году составлял 13 лет (554 единиц техники), то уже в этом он снизился до восьми лет (518 единиц техники). В этом году приобретено 25 единиц техники на сумму 117 млн рублей.



■ Е.И.Батурев, директор ООО «Ремспецтранс-2»:

– ООО «Ремспецтранс-2» образовано в июне 2011 года в рамках программы по централизации ремонтных и сервисных мощностей обществ группы компаний ЗАО «Спецнефтетранс» в г. Усинске путем объединения ремонтных баз ООО «УТТУ» и ЗАО «Транс-Строй».

Основными достижениями коллектива предприятия за этот период я бы выделил следующие. Во-первых, это переход на повременно-премиальную систему оплаты труда с нормированным заданием, мотивирующую к росту производительности труда. Во многом благодаря этому шагу выработка основного производственного персонала увеличилась с 22% до 53%, таким образом, рост составил 240%. Во-вторых, оптимизация производственных мощностей путем вывода из аренды невосстановленного движимого и недвижимого имущества основных заказчиков. Третье: оптимизация затрат по содержанию производственно-технических баз путем реконструкции систем наружного и внутреннего освещения, за счет частичного перехода на консигнационный метод закупки и хранения запасных частей.

В январе 2014 года была создана мобильная выездная бригада для проведения технического обслуживания и сопутствующего ремонта, а также диагностическая лаборатория для выявления и предупреждения неисправностей АТС, выполняющих работы в условиях значительной

отдаленности от производственных баз. Эти работы мы совмещаем с ТО-1, что позволяет снизить затраты наших основных заказчиков – ООО «УТТУ» и ЗАО «Транс-Строй». Следует отметить, что именно работа в составе крупной компании помогла реализовать этот проект, поскольку вахтовый автобус на базе КАМАЗа под мобильный диагностический комплекс выделено ЗАО «Транс-Строй».

Организован новый вид деятельности – автомойка, растет среди заказчиков доля третьих лиц в основном и прочих видах деятельности. Сейчас мы завершаем масштабную реконструкцию РММ на центральной базе. Общая стоимость работ – 30 млн рублей, что также не было.



■ А.И.Мигунов, директор ЗАО «Нижневолжское УТТ»:

– Предприятие, созданное в 1951 году, вошло в состав группы «Спецнефтетранс» в июне 2007 года, после выделения из состава ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть».

Работа в составе холдинга повысила рейтинг общества и открыла новые возможности по оказанию транспортно-технологических услуг подразделениям ПАО «ЛУКОЙЛ» и ОАО «РИТЭК». В рамках компании появилась возможность сравнивать технико-экономические показатели работы с профильными предприятиями, обмениваться опытом по оптимизации производственных процессов и выполнении производственных заданий.

Несмотря на жесткую конкуренцию, нам удалось по результатам проводимых тендеров доказывать нашу экономическую привлекательность на тех площадках, где мы работаем на протяжении не одного десятилетия в Волгоградской и Астраханской областях и на новых площадках по договорам на оказание транспортных услуг с ООО «ЛУКОЙЛ-Транс», ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть-Калмыкия». Как результат, наблюдается в целом рост объемов работ, который в 2014 году составил 1 163,64 тысячи машино-часов и увеличение доходов.

Общество совершенствовало структуру парка по видам, грузоподъемности и типу транспортных средств. За это время приобретено 105 единиц техники на общую сумму около 190 млн рублей. Общее количество техники в 2015 году достигло 600 единиц.

Проведена работа по оборудованию подвижного состава системой «Глонасс» и GPS-навигацией, системами объективного контроля за режимом работы водителя – тахографами.

Общество сумело за это время оптимизировать производственные площади и сократить количество объектов недвижимого имущества. Как следствие, снижены затраты по аренде земельных участков и содержанию баз.



■ С.Б.Воробьев, директор ЗАО «Транс-Строй»:

– Работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс» предоставила нам возможность инвестирования средств, в том числе посредством льготных и лизинговых операций при приобретении подвижного состава. Это позволило нам значительно обновить парк дорожно-строительной техники, укрепить самосвалный парк общества.

Основным достижением за этот период является утверждение нашего общества как генерального подрядчика на территории производственной деятельности ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» по строительству и содержанию временных зимних автодорог, кустовых площадок, содержанию внутрипроектных автомобильных дорог. И здесь роль и поддержку материнской компании сложно переоценить.

В уходящем году был пролонгирован договор на строительство и содержание временных зимних автодорог, а также произошло увеличение общей протяженности обслуживаемых автозимников на территории производственной деятельности ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» на 101 километр.

Наиболее значимым пилотным проектом для нас в 2015 году стала работа по обустройству Верхневозейского нефтяного месторождения, где мы осуществляли строительство двух кустовых площадок.



■ В.Г.Колотило, директор ООО «УТТ-1»:

– ООО «Управление технологического транспорта-1» было образовано в 2010 году посредством выделения части парка из состава ООО «Когалымское УТТ».

За пять лет работы в составе ЗАО «Спецнефтетранс» обществу удалось значительно оптимизировать парк, активно приобретается более современная и производительная техника. По некоторым группам АТС средний возраст был снижен в

2-2,5 раза. Это позволило снизить общую численность парка на 70%, однако это практически не повлияло на общую производительность предприятия. Вместе со списанием морально и физически устаревшей техники снизились затраты общества на услуги ремонта.

В рамках реализуемой в ЗАО «Спецнефтетранс» программы внедрения системы спутникового мониторинга и создания единого программно-технического комплекса мониторинга транспорта в ООО «УТТ-1» приборами учета за три года было оснащено 75% автопарка – 193 единицы техники из 243. За этот период удалось добиться значительного снижения удельного расхода топлива, экономия составила 55,6 млн рублей.

Находясь в составе ЗАО «Спецнефтетранс», ООО «УТТ-1» открыло для себя возможность совместной работы с другими дочерними обществами. Так, со второго полугодия 2015 года наше общество активно сотрудничает с ООО «Лангепасское УТТ».



**Е.Е.Аржанников, директор ООО «Уральское УТТ»:**

– В результате вхождения в состав ЗАО «Спецнефтетранс» в 2009 году «Уральское УТТ», отметившее в этом году полувековой юбилей, стало более рыночным предприятием, более конкурентным.

Благодаря присоединению к разработанной в компании корпоративной информационной системы управления (КИС) общество получило возможность доступа в режиме реального времени к информационным базам данных, сформированным по всем существенным технико-экономическим параметрам. Это позволяет четче планировать работу управления, дает возможность просчитывать финансовый результат по реализуемым проектам, тендерам, по каждой конкретной единице техники.

Условия рынка потребовали от УУТТ серьезного обновления парка техники, и здесь большую роль играет предоставляемая материнской компанией возможность приобретать технику на льготных условиях, с использованием лизинга.

Сегодня мы используем опыт компании в области реализации «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса ЗАО «Спецнефтетранс». На его основании в июле были выделены в филиал ремонтные мастерские общества с перспективой вывода этого неосновного вида деятельности на аутсорсинг и создание самостоятельного ремонтного общества в г. Урае.



**А.Л.Симанов, директор ООО «Чернушинское УТТ»:**

– Работа в составе ЗАО «Спецнефтетранс» дает возможность обеспечивать производственную деятельность денеж-

ными средствами, необходимыми для нормального функционирования общества, что положительно сказывается на платежеспособности и финансовой устойчивости.

Благодаря эффекту масштаба компании и ее географической разветвленности появляется возможность оптимально управлять и распределять производственные мощности, при необходимости концентрировать их для выполнения работ или оказания услуг на новых объектах заказчиков, совершенствовать структуру отдельных обществ и компании в целом.

Например, в 2010 году в отдельное общество были выведены ремонтные, вспомогательные работы, содержание зданий и стоянок. В 2012 году нашему обществу были переданы объемы ООО «Краснокамское УТТ», вследствие чего объемы транспортных услуг общества выросли в 2,5 раза, а затраты компании сократились.

Создание собственной лизинговой компании позволило значительно увеличить количество приобретаемых транспортных средств, что привело к снижению среднего возраста парка. Если в 2005 году средний возраст техники составлял 12,3 года, то в этом году этот показатель по обществу составляет 7,8 года. Это привело к снижению расходов на содержание техники, повысило эффективность ее использования и производительность труда.

В рамках компании проводится активная работа с молодыми специалистами. Ротация кадрового резерва в дочерних обществах ЗАО «Спецнефтетранс» позволяет осуществлять обмен накопленного опыта внутри компании и передовых управленческих и производственных практик.



**С.Г.Владимиров, директор ООО «Ремспецтранс-1»:**

– ООО «Ремспецтранс-1» уже фактом своего создания в июне 2011 года обязано проводимой в ЗАО «Спецнефтетранс» политике вывода ремонтных мощностей из состава автотранспортных и дорожно-строительных обществ.

За этот период проведена значительная работа по оптимизации и модернизации ремонтных мощностей, переданных нам из состава ООО «Когалымское УТТ». Обновлено технологическое оборудование и инструмент, создана система технического и ремонтного диагностирования АТС. Обществу присвоен статус официального сервисного центра ОАО «КАМАЗ». Получен сертификат соответствия системы менеджмента качества требованиям стандарта ISO9001.

В составе предприятия были созданы новые подразделения и участки: линия по изготовлению рукавов высокого давления, создан участок по техническому контролю АТС и получен аттестат аккредитации по техническому годовому осмотру. Благодаря созданному диагностическому комплексу на базе микроавтобуса «Форд Транзит» мы способны оказывать соот-

ветствующие услуги не только в ремонтных мастерских, но и на выезде, на местах проведения работ. Это снижает время в простое, холостые пробеги техники автотранспортным обществам компании, а в итоге приводит к снижению затрат на ремонт.

Кроме этого мы сегодня имеем возможность оказывать услуги сторонним организациям.



**В.П.Моряков, директор ООО «Нефтегорстрой»:**

– Общество было создано в июне 2010 года путем выделения дорожно-строительного направления из состава дочернего предприятия ЗАО «Спецнефтетранс» – ООО «Уральское УТТ».

В новых, рыночных условиях мы расширили круг заказчиков и начали работать по новым направлениям: строительство дорог и кустовых площадок, капремонт автодорог с укладкой асфальтобетона, благоустройство улиц и дворов, капремонт городских дорог. Мы традиционно активно работаем с группой компаний «ЛУКОЙЛ», укрепляем сотрудничество с ООО «РН-Няганьнефтегаз», муниципалитетами региона. Нельзя не назвать еще одного важного партнера – ЗАО «Евротэк-Югра» (контролируется испано-аргентинской нефтегазовой группой Repsol YPF), которое ведет разведку и нефтедобычу. Все эти шаги привели к увеличению объемов работ и прибыли.

Кроме этого была произведена оптимизация производственных площадей, были запущены собственные автономные газовая котельная и водяная скважина, утеплены боксы, что значительно снизило затраты на содержание производственной базы.

Дополнительные доходы позволили обновить парк техники и оборудования. Для сравнения: на конец 2012 года у нас было 79 единиц техники, средний возраст которой составлял 13 лет. Сегодня общество располагает 86 единицами техники при среднем возрасте парка 7 лет.

Только в этом году, благодаря предоставленной в рамках компании возможности приобретать технику в лизинг на льготных условиях, нами закуплено 13 единиц техники. Всего в этом году мы пополнили парк дорожно-строительной и автомобильной техники на 18 единиц на общую сумму свыше 97 млн рублей. Вся техника приобреталась под потребности наших заказчиков, это один из важнейших принципов обновления парка, реализуемых в компании, и задействована она на их объектах.



**П.Ю.Привалов, директор ООО «АТП-СНТ»:**

– 1 декабря ООО «АТП-Спецнефтетранс» отметило свою первую круглую дату – пять лет с начала своей работы. За этот период общество прошло путь от филиала ЗАО «Спецнефтетранс» до крупного предприятия

с объемом перевозки 3 млн тонн светлых нефтепродуктов в год.

Благодаря тому что компанией была поставлена задача повысить эффективность работы в сегменте перевозок СНП, мы получили уникальную возможность изначально комплектовать парк современной техникой. С этой целью, на приобретение импортных тягачей и полуприцепов большой вместимости, компанией было направлено несколько сотен миллионов рублей.

На сегодняшний день парк предприятия – это 380 автомобилей, 190 полуприцепов-цистерн. Средний возраст техники – 3,7 года, в том числе задействованной в перевозках СНП – 3,2 года.

Мы имеем возможность использовать наработанные в других дочерних обществах компании опыт по организации перевозок, сами активно участвуем в совершенствовании этого направления, имеем возможность делиться наработанным опытом с коллегами.

Например, с мая 2015 года обществом полностью осуществляется диспетчеризация перевозок СНП для нужд ООО «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт». Реализация проекта диспетчеризации предъявляет новые требования к качеству оказываемых услуг, так как договорными отношениями предусмотрены серьезные финансовые санкции за остановку реализации нефтепродуктов на АЗС по причине их несвоевременной доставки. Вместе с тем это позволяет полностью управлять перевозочным процессом, максимально эффективно использовать транспорт, нарабатывать компетенции в логистике перевозок.



**Д.И.Донцов, директор ООО «Когалымское УТТ»:**

– За период работы в составе ЗАО «Спецнефтетранс» обществу удалось достичь целого ряда положительных изменений.

Во-первых, было выделено в отдельное общество ремонтное производство, проведена оптимизация численности ремонтного персонала, что повлияло на повышение выработки ремонтниками, минимизацию участия водителей в ремонте и снижение стоимости нормо-часов ремонта.

Во-вторых, проведено обновление парка. С октября 2009 года численный состав автопарка снизился с 1909 единиц техники до 987. В том числе за счет выбытия неликвидной техники, а также передачи объемов услуг и транспорта в арендное пользование ООО «УТТ-1». За этот период приобретено 617 единиц техники, что позволило снизить средний возраст парка с 14 до 8 лет и, как следствие, сократить простой транспорта в ремонте, и при ежегодном росте стоимости расходных материалов, запчастей и автошин не допустить роста общих затрат на содержание автотранспорта. Такой основной производственный показатель для любого автотранспортного предприятия, как коэффициент использования парка, вырос на 50%.

Продолжение

## ■ Хроника года – 2015

**■ В год 70-летия Великой Победы «Дорстройсервис» принял активное участие в строительстве мемориального комплекса Парк Победы в г. Когалыме.**

Здесь тружениками общества было уложено 9 тысяч квадратных метров тротуарной плитки, 686 тонн асфальтобетонной смеси; завезен торф и разбиты клумбы, установленна военная техника. Рядом с мемориалом на радость детям дорожники смонтировали самый большой в городе игровой комплекс.

**■ Почти 400 млн рублей направлено в этом году ООО «Когалымское УТТ» на обновление парка.**

До конца года обществом будет приобретено в общей сложности 106 единиц техники, в том числе спецтехники: ППУ, АНРВ, ГПА, НЗАС, АКН на шасси КАМАЗ для обслуживания объектов нефтедобычи, а также прицепной состав и легковые автомобили.

В числе последних новинок – пять комфортабельных автобусов НЕФАЗ на 50 мест. Они уже доставляют нефтяников в цеха добычи нефти и газа Тевлино-Русскинского и Повховского месторождений общества «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Важным приобретением стал и тягач MAN, предназначенный для перевозки крупногабаритных грузов и гусеничных машин. С его помощью можно оперативно перебрасывать с промысла на промысел снегоболотоходы, экскаваторы и другую технику, что позволит сократить время подготовки кустовых площадок в бурении новых скважин и ввода их в эксплуатацию.

Еще 1,1 млн рублей из инвестпрограммы уходящего года обществом было направлено на разработку проектной документации АЗС, построенной в 80-е годы без оформления проекта, на производственной базе в г. Когалыме.

**■ 44 единицы техники приобретено «Лангепасским УТТ», отметившим в этом году свое 35-летие, в этом году на сумму свыше 131 млн рублей.**

Среди новинок – экскаватор-планировщик IVECO-AMT 693920, две универсальные паровые установки (ППУ) на базе КАМАЗа для депарфинизации скважин, четыре единицы с агрегатами АНРВ для ремонта и обслуживания станков-качалок и для наземного ремонта водоводов. Парк автобусов, которые доставляют нефтяников на месторождения, пополнился двумя малогабаритными автобусами «Bravis» (совместное российско-бразильское производство) на 22-24 места, а также тремя автобусами большого класса НЕФАЗ на 50 мест.

Но наиболее значимым инвестиционным проектом в обществе считается покупка специального автомобиля АДПМ12/150 на шасси КАМАЗ-43114 для выполнения объемов работ по тепловой обработке скважин.

Ранее данный фронт работ общество закрывало силами субподрядной организации. Но в связи со систематическими срывами графика проведения работ, чтобы не краснеть перед нефтяниками, в УТТ было принято решение о приобретении данной единицы технологического транспорта в собственность.

**■ В «Когалымском УТТ» в 2015 году была продолжена работа по оснащению парка оборудованием для спутникового мониторинга.**

На 1 декабря оборудованием ГЛОНАСС охвачено 676 единиц техники, что составляет 95% от задействованного в производственной программе транспорта. Это позволяет контролировать маршруты движения техники, минимизировать нецелевое использование АТС, снизить удельный показатель расхода топлива.

Также была продолжена работа по установке приборов учета и контроля над режимом труда и отдыха водителей. На 1 декабря тахографами уже оснащено 294 единицы техники.

■ Хроника года – 2015

■ Парк ОАО «ЛК-Транс-Авто» (г. Волгоград) в этом году пополнили полтора десятка автопоездов на базе седельного тягача «Мерседес Бенс», приобретенных в лизинг.

Поступившая техника будет задействована при реализации совместного проекта с ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт» по замене железнодорожного транспорта на автомобильный при доставке СНГ с Волгоградской нефтебазы на АЗС в Саратовской области. Этот проект дает обществу значительное увеличение грузооборота и абсолютной прибыли.

Также предприятием был произведен выкуп техники и лизинговых обязательств АТП-2 в связи с его реорганизацией. Общая стоимость инвестиционной программы волгоградского автотранспортного общества в 2015 году составила 194 млн рублей.

■ Лучший в г. Лангепасе специалист по охране труда работает в УТТ.

Ведущий инженер по технадзору П.Н.Шкробко, работающий в отделе охраны труда и промышленной безопасности «Лангепасского УТТ», занял I место в городском смотре-конкурсе и получил право представлять муниципалитет на окружном уровне.

Окружной смотр-конкурс проходил во второй раз в г. Ханты-Мансийске. 27 участников проходили проверку теоретических знаний и практических навыков. В итоге Павел Николаевич попал в десятку лучших специалистов округа, подтвердив свою профессиональную компетентность.

■ ООО «Нефтедорстрой» (г. Урай, ХМАО) продолжает наращивать фронт работ и расширять круг заказчиков.

В 2015 году общество заключило три новых договора с ОАО «РН-Няганьнефтегаз» на общую сумму 150 млн рублей. И на сегодня предприятие работает на всех четырех укрупненных нефтепромыслах заказчика. На УПНА «Каменное» НДС ведет содержание и текущий ремонт автодорог, поддержание в эксплуатационном состоянии кустовых площадок и трубопроводов, содержание карьера и строительство трех кустов. На УПНА «Юг-Талинка» осуществляет поддержание в эксплуатационном состоянии кустовых площадок и трубопроводов на УПНА «Ем-Ега» ведет строительство куста. Результатом победы на тендере по содержанию и текущему ремонту автодорог на УПНА «Север-Талинка» стало заключение договора до конца 2017 года.

■ В 2015 году на приобретение новой техники «Нижневолжское УТТ» направило более 60 млн рублей.

Приоритетным направлением инвестиционной политики общества стало обновление и модернизация автотранспортных средств, работающих на основных заказчиков.

Все 22 единицы техники были приобретены только после подтверждения объемов работ заказчиками – «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть», «ЛУКОЙЛ-ВолгоградНИПИморнефть», ОАО «РИТЕК» филиал ТПП «Волгограднефтегаз», ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети» и ООО «ЛУКОЙЛ-Коробковский ГПЗ».

Кроме традиционных заказчиков, в 2015 году были заключены новые договоры на оказание транспортных услуг с ООО «ЛУКОЙЛ-Транс» и ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть-Калмыкия».

Обществом впервые были приобретены принципиально новые транспортные средства, которых ранее не было: два экскаватора-погрузчика JCB 3CX14M2WM и усовершенствованная модификация экскаватора-планировщика UDS-114R 10 на шасси TATRA T815-220R21, микроавтобус Mercedes Sprinter Luxury VIP Class.

Для стимулирования водителей, перевозящих НСЖ, была введена сдельная оплата труда. В результате в условиях бездорожья общество перевозит около 700 кубометров сырой нефти негазированной в сутки.

■ Мнение Продолжение. Начало на стр. 3

# В СОВМЕСТНОМ ДВИЖЕНИИ – СИЛА!

Третий важный момент, также повлиявший на улучшение экономики предприятия, – концентрации производства на производственных базах и объектах, что позволило снизить затраты на их содержание. Высвобождено пять производственных баз, в том числе 37 объектов. Передача их в аренду позволяет нам дополнительно получать доход до 2 млн рублей ежемесячно.



■ О.Ю.Бабиков, директор ООО «Усинское ТТУ»:

– Наше общество вошло в состав ЗАО «Спецнефтьтранс» с момента образования в 2005 году. Благодаря соглашению, заключенному между руководителями нефтяной и автотранспортной компаний, между ООО «УТТУ» и ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» был заключен долгосрочный договор на оказание транспортных услуг в 2006-2010 годах. Таким образом, мы получили возможность оказывать услуги транспортом на бестендерной основе. Это позволило подготовиться к работе в условиях высокой конкуренции: оптимизировать парк техники, подготовить персонал, выработать схемы взаимодействия с заказчиками. За этот период УТТУ увеличило объемы услуг и расширило географию обслуживания. Кроме Усинского, Возейского и Харьгинского нефтяных месторождений, общество вышло на обслуживание нефтепромыслов на Леккерском, Южно-Шапкинском, Пашшорском, Инзырейском,

Тэдинском, Сарутаюском, Баяндыском и Тобойском месторождениях.

Сегодня, в рыночных условиях, когда объемы работ распределяются по итогам конкурсов, мы уверенно стоим на ногах. С января этого года, после победы на тендере, мы начали работать на Южно-Хыльчуском и Ярейюском месторождениях в НАО. Это для нас новые объекты «ЛУКОЙЛ-Коми», где задействовано более полусотни единиц техники. Под этот проект обществом была реализована дополнительная инвестиционная программа, сформирована автоколонна, приняты люди.

В силу удаленности от «большой земли» для нас очень важна оказываемая компанией поддержка в области информационно-технологического обеспечения, кадровой работы, возможность обмена опытом с коллегами из других регионов. В соответствии с принципами кадровой политики транспортной компании мы стремимся обеспечить работникам достойную заработную плату, безопасные условия труда, реализуем меры социальной поддержки.



■ А.Г.Бобошин, директор ЗАО «Нижнедесское УТТ»:

– Благодаря работе в составе ЗАО «Спецнефтьтранс» общество получило возможность участвовать в крупнейшем инвестиционном проекте последних лет основного заказчика – ПАО «ЛУКОЙЛ», – строительство горно-обогатительно-

го комбината на алмазоносном месторождении в Архангельской области.

Мы понимали свою ответственность перед «ЛУКОЙЛом» и нашей компанией, которая доверила нам этот объект. Ведь ни для нас, ни для нефтяной компании алмазодобыча не является основным, а значит, хорошо известным видом работ. Соответственно, здесь мы столкнулись с разными нюансами. Породы здесь, например, обладают низкой прочностью, слоистостью и сильной обводненностью. Много грунта пришлось потаскать.

Свыше миллиарда долларов вложено в этот проект нефтяной компанией. Комплекс, в строительстве которого мы принимали участие, был построен за три года и сдан летом 2014-го. Сегодня наше сотрудничество продолжается: на данном объекте ОАО «Архангельскгеолдобыча» с максимальной нагрузкой работает 44 единицы спецтехники.



■ А.К.Галиханов, директор ООО «Дорос»:

– Работа в составе транспортной компании «Спецнефтьтранс» открыла перед обществом новые возможности по освоению рынка услуг основного заказчика ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». Благодаря договорам генерального подряда мы на протяжении нескольких лет могли получать объемы ремонта, строительства и содержания дорог на бестендерной основе. Единый корпоративный

стиль, система управления, большое внимание созданию условий труда для работников и охране труда также оказали положительное влияние на имидж предприятия.

К основным достижениям общества в составе компании можно отнести увеличение в 3-4 раза объемов выполняемых работ по объектам капитального строительства и ремонта. Существенно расширился сектор услуг по строительству, содержанию и капитальному ремонту в части географического положения и капитальному ремонту в части географического положения. Нами выполнялись работы не только в Прикамье, но и в Кировской области, НАО, Республике Коми.

Ключевым звеном обеспечения экономического роста в последние годы явился инвестиционный прорыв. За последние пять лет сумма капитальных вложений составила 524 млн рублей, из которых 444 млн было направлено на обновление и пополнение парка транспортных средств, рабочих машин и оборудования.

Это позволило существенно изменить численный состав и средний возраст автопарка. Если в 2009 году он составлял 195 единиц техники (100 автомобилей, 92 единицы ДСТ и 3 прицепа) со средним возрастом парка 11,4 года, то на начало декабря 2015 года численность парка – 272 единицы техники (143 АТС, 121 – ДСТ, 8 прицепов) при среднем возрасте 7,9 года.

Реализованный на юге Прикамья проект централизации ремонтных мощностей, в котором принимал участие «Дорос», помог обществу повысить эффективность бизнеса за счет ликвидации дублирующих бизнес-процессов.

Масштабы компании и ее географическая разветвленность позволили нам в 2015 году выйти на рынок дорожно-строительных услуг Республики Коми и Ненецкого автономного общества. Благодаря этому сегодня на созданном Усинском участке работает вахтовым методом около ста человек. В условиях объективного сокращения объемов работ в домашнем регионе этот проект является для нашего коллектива чрезвычайно значимым.



## Новоселье под Новый год

Хороший подарок к Новому году получат работники автоколонн №3 и №4 «Чернушинского УТТ». И Дед Мороз здесь ни при чем.

На центральной базе общества завершено строительство гаража площадью



2880 кв. м. Новый стояночный бокс (48 х 60 м) сможет вместить около 60 автомобилей указанных автоколонн. Кроме этого в новом здании расположены рабочие кабинеты линейных ИТР, раздевалки, санитарно-бытовые помещения, актовый зал.

Новый гараж вводится вместо старого бокса, построенного около 40 лет назад, ресурс службы которого давно истек. Комиссия по приемке объекта в эксплуатацию назначена на 3 декаду декабря. После этого спецтехника предприятия обретет новый дом.

Гараж, построенный по современным технологиям, позволит «Чернушинскому УТТ» оптимизировать затраты по содержанию производственной базы, улучшить условия труда работников и хранения техники. Высвобождаемая территория центральной базы площадью более 11 т. кв. м, вместе с расположенными на ней зданиями, будет предложена к реализации.

КОРОТКО

В ООО «Автодормашсервис» наладили выпуск нестандартного оборудования по чертежам заказчика.

По заявке МЧС здесь взяли за изготовления емкостей для воды на пожарных автомобилей. На базе ремонтно-механического участка уже изготовлено четыре емкости, и три емкости восстановлено капитальным ремонтом. У бригады в составе двух слесарей по ремонту автомобилей, которые выполняют кузовные и слесарные работы, электрогазосварщика и токаря на изготовление одной емкости уходит месяц работы.

Заказчик доволен качеством работ и минимальными сроками простоя специальной техники, а ремонтное общество – наличием заказов и нагрузкой производственных мощностей.



■ Новаторство

# Чернушка – родина «Борея»

**В**ООО «Автодормашсервис» собран своими силами первый снегоболотоход. На чернушинском предприятии, расположенном на юге Пермского края, планируется развернуть его производство.

Идею создания участка по производству снегоболотоходов подсказала сама жизнь и... материнская компания. Авто-транспортный холдинг «Спецнефтетранс» нуждается в подобных машинах – география его деятельности простирается до Крайнего Севера, а в тундре дорог нет. Поэтому нужна техника, способная перевозить пассажиров и грузы по бездорожью и снежной целине.

Три месяца потребовалось специалистам «Автодормашсервиса», чтобы собрать первый снегоболотоход. Руководителем участка сборки стал Павел Кочкин, команда которого трудилась над созданием опытного экземпляра. Сварщик Владимир Сергеев, автослесари Александр Женин и Максим Коромыслов, автоэлектрик Николай Бобровнический и слесарь Андрей Кузьминых трудились не покладая рук.

– Эта ударная, творческая команда собрала вездеход с нуля, – рассказывает главный инженер предприятия Олег Деткин. – Изначально были разработаны основа и приспособления для производства, закуплены необходимые комплектующие и материалы. Покупных агрегатов, кстати сказать, немного: двигатель, коробка передач, раздатка, детали рулевого управления. Рама, кабина, пассажирский модуль, бортовые редукторы и подвеска – все это изготовлено в «Автодормашсервисе».

Что из себя представляет снегоболотоход? Это полноприводный колесный вездеход 8x8 на

основе двухзвенной сочлененной рамы. Достаточный дорожный просвет, продольные балансиры и «ломающаяся» в горизонтальной плоскости рама исключают диагональное вывешивание и обеспечивают исключительную приспособляемость ходовой части к любому рельефу.

Оригинальная конструкция повышает гибкость и маневренность транспортного средства, которое способно двигаться по глубокому снегу, болотам, преодолевать глубокие рвы. Шины низкого давления позволяют не повреждать природный слой тундры. На «вездеходе» установлена также централизованная система изменения давления в шинах для преодоления различных грунтов и лебедка. Все это делает снегоболотоход сверхпроходимым. При всех своих достоинствах он еще прост в управлении и универсален.

Надо заказчику – и легким движением руки (ну, если объективно, может, не совсем легким и не одной руки, но довольно быстро) вместо пассажирского модуля может быть установлен либо кузов для груза, либо цистерна для перевозки жидкости. Таким образом, болотоход может



На испытаниях новинки в г. Чернушке.

брать на борт до семи пассажиров или 1,5 тонны грузов.

– «Автодормашсервис» с поставленной задачей справился, – отметил заместитель генерального директора по строительству и эксплуатации автодорог ЗАО

«Спецнефтетранс» Александр Карымов, после того как сам испытал новинку на болотинах южного Прикамья. – Благодаря конструкции новый колесный снегоболотоход гораздо более устойчив к опрокидыванию, чем известные и имеющиеся в распоряжении дочерних обществ модели. Машина обладает высокой плавностью хода, хорошей звукоизоляцией, комфортным салоном. Такую бы машину нам лет двадцать пять назад, когда мы прокладывали дороги в Западной Сибири, цены бы ей не было!

– Новое производство, созданное в Чернушке, – подчеркнул Александр Григорьевич, возвращаясь к текущим делам, – хороший подарок к 10-летию компании и задел на будущее. Надо эту машину на следующий год представить на нефтегазовой выставке в Сургуте, где традиционно собирается много потенциальных заказчиков.

«Борею» (таково рабочее название машины) еще предстоит курс напряженных испытаний на выносливость в зимних условиях. Эта проверка на живучесть призвана выявить слабые места конструкции, определить ресурс узлов и агрегатов. Все это позволит повысить надежность новой машины.

Но уже сейчас ясно, что новинка – реально существующая альтернатива и гусеничным вездеходам, которые дороже по стоимости, в эксплуатации и менее комфортабельны. А значит, такая машина с хорошими потребительскими и эксплуатационными качествами позволит экономить на доставке грузов и людей на удаленные участки.

– Сейчас ведется работа по доводке машины, получению сертификата на изготовление снегоболотохода.

Планы у предприятия большие: выпуск не только вездеходов, но и производство спецтехники на автомобильном шасси: автоцистерны для перевозки нефтепродуктов, фургон, техпомощи, ППУ. Сборка первых машин начнется уже в этом году, – говорит руководитель ООО «Автодормашсервис» Владимир Касаткин. – Это позволит нам выйти на новый уровень. И тогда... Помимо авторемонтных услуг мы сможем производить технику, необходимую для обеспечения технологии нефтедобычи.



«Борея» пройдет по любому бездорожью!

КОММЕНТАРИЙ



■ Владимир Касаткин, директор ООО «Автодормашсервис»:

– Учредителями была поставлена задача: в короткий срок создать надежный автомобиль. Специально для этой машины выделили отдельный механосборочный участок. Для развития этого нового направления у нас есть самое главное – люди, которые хотят и умеют работать. Они могут и производственные мощности создать. Например, наши ребята придумали специальный стол, так называемый кондуктор для сборки рамы. А на базе токарного станка наши умельцы сделали углубочный.

Работа велась под техническим контролем главного инженера и начальника производства. Плюс производственно-техническая служба, которая все наши задумки отразила на бумаге в виде конструкторских чертежей.

Формулу шасси мы взяли стандартную, но многие элемен-

ты ходовой части создали сами. Изменили посадку колес на ступицы, сделали корпуса бортовых редукторов более жесткими, поработали с салоном...

Все – от первого до последнего болта – собрали наши мастера. Машина получилась мощная. Мы добились самого главного: проходимости по любой местности. Испытания, которые прошли в августе на водозаборе, это подтвердили.

Рабочее название у машины «Борея», в честь бога северного ветра. Ведь именно, в первую очередь, для работы в суровых условиях вечной мерзлоты предназначена машина. Впрочем, окончательное решение по названию пока не принято.

Какими достоинствами обладает «Борея»? Во-первых, проходимость и адаптированность к условиям работы. Нами был использован полученный опыт работы в условиях севера. Во-вторых, цена существенно ниже аналогов. В-третьих, машина имеет ряд технических преимуществ при проведении ремонта в полевых условиях.

Кроме того, наш снегоболотоход характеризуется более комфортными условиями, например низким уровнем шума. Кузов, в котором смонтирована автономная система отопления, рассчитан на пять спальных мест. Но вместо

пассажиров можно перевозить грузы и различное оборудование.

От задумки до полевых испытаний прошло три с половиной месяца. Первый экземпляр готов к отправке заказчику, еще три стоят на сборочной платформе. Уже в процессе сборки первого автомобиля появились новые мысли, как усовершенствовать систему подкачки, приборную панель и другие агрегаты. Поэтому сегодня сказать, что второй «Борея» будет копией первого, нельзя. Он будет лучше.

Как снег ляжет, мы машину планируем презентовать руководству пермских нефтяников. Интерес к новинке проявили и главы двух муниципалитетов. Их интересовало: возможно ли эти снегоболотоходы переоборудовать в мини-пожарные машины для работы в удаленных и труднодоступных населенных пунктах? Наш ответ был: ничего невозможного нет!

При наличии устойчивого спроса на машину нами будет разработана программа по обустройству участка современными, производительными и более технологичными станками и оборудованием.

В частности, хотелось бы приобрести раскроечный станок с лазерной резкой, обновить токарные, фрезерные и зубонарезные станки.

МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА



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

– Снегоболотоход, созданный в Чернушке, – это венчурный проект, в котором материнская компания выступает инвестором. Мы представляем этот проект сегодня на совещании руководителей обществ, чтобы вы посмотрели, поняли, что он способен делать, и исходя из этого, подумали, где могли бы предложить вашим заказчикам.

Продолжая тему развития производства, скажу, что мы дополнительно прорабатываем проект организации производства верхнего оборудования на шасси грузовых автомобилей внутри компании. На первом этапе речь идет о таких надстройках, как автомастерская, ППУ, автоцистерны.

Недавно с этой целью мы посетили ряд заводов по производству верхнего и навесного оборудования. Мы договорились с производителями, чтобы они поделились технологиями производства и наработками установки этого оборудования.

Конечно, никто нас не ждет на этом рынке, ничего простого не будет. Но мы готовы это делать под потребности наших обществ. Используя эффект масштаба компании, мы сможем более полно загрузить свои производственные мощности.

В этом случае мы не будем переплачивать логистам, а речь идет о 20-30% от стоимости машины, будем эти средства оставлять в компании, на ее развитие, на зарплаты нашим людям.



Квадрокоптер в воздухе: к съемкам готов!



Пока студенты спят, сделаем еще один дубль! Со скольких камер ведется съемка? (Подсказка в правом нижнем углу снимка).

■ Как это было

# По ту сторону объектива

или рассказ о том, как снимался фильм «Самый Надежный Транспорт»

**У**ходящий год в России был Годом литературы. Наступающий год объявлен Годом российского кино. В связи с этим можно смело сказать: ЗАО «Спецнефтетранс» свою программу-минимум по поддержке культуры выполнило на две-три процента! В юбилейном для автотранспортного холдинга 2015 году вышла в свет книга и фильм о компании.

Слово — съемочной группе фильма «Самый Надежный Транспорт».

От Каспия до Белого моря, от Санкт-Петербурга до Ямала. Многочасовые перелеты. 30 тысяч километров шоссе и непролазных направлений. Так и просится добавить, чтобы восхитить читателя: столько же километров отснятой пленки, но на дворе век «цифры», не поверят ведь! Тогда просто, без преувеличения, — 600 гигабайтов видео. Аэросъемки, креативный монтаж, визуальные и графические эффекты. «Медиа-холдинг «Западная Сибирь» завершил работу над фильмом к юбилею ЗАО «Спецнефтетранс».

Телевизионный проект такого масштаба был внове и для съемочной группы, и для транспортников. «Нас в кино никогда не показывали», — обычно отвечали нам в обществах и немного стеснялись попадать в кадр. Эта скромность — врожденная, от многолетней привычки быть не на первых ролях в процессе нефтедобычи, а только помогать.

— Принимаясь за работу, мы даже не представляли себе масштаб компании, — признается режиссер Евгений Кузнецов. — Мы, люди, живущие в краях, где добывают «черное золото», знаем: «Спецнефтетранс» работает с нефтяниками. И это все. На самом же деле оказалось, что все многообразие направлений деятельности компании не описать в двух словах. Это и транспортное обслуживание нефтеперерабатывающих заводов, и выполнение услуг по организации работ объектов нефтедобычи, и перевозка светлых нефтепродуктов, и строительство, реконструкция и капитальный ремонт автодорог, содержание автозимников. Как все это отразить в одном фильме? Началась многочасовая погоня за удачными кадрами.

## «Везде нам везло на людей!»

— На наше счастье, рядом всегда оказывались люди, готовые помочь, — говорит оператор Рустам Солтукиев. — Так было, например, в Волгограде. Представьте, по мосту едет колонна бензовозов. Казалось бы, что сложного запечатлеть идущие друг за другом машины?! Проблема заключалась в том, что все три автопоезда не успевали проехать, пока горит зеленый свет светофора. А снимать отдельно движущиеся две машины и третью, ждущую разрешающего сигнала, не логично. Руководству дочернего общества «ЛК-Транс-Авто» удалось договориться с местными полицейскими, и заветные кадры были готовы уже через три часа. А так, мы бы на этой дороге дежурили днями!

Кстати, о днях. Собираясь в Москву, ребята мечтали, что погуляют по Красной площади, город посмотрят, в подземку спустятся... Намечали, так сказать, культурный отдых после съемок. Нужно-то было всего лишь видео бензовоза на МКАДе. Но на обочине камеру не поставишь — этой самой обочины просто нет. Пришлось идти на творческий эксперимент. «Нас спасла... телескопическая швабра. Этому нехитрому приспособлению для мытья тягача и огромной бочки, которую он таскает, дали вторую жизнь. Прикрепили к швабре камеру, и получился отличный монопод, или, как говорят в народе, сэлфи-палка.

Сели в микроавтобус, едем впереди «опасника». Задняя дверь открыта, я держу камеру, режиссер держит и меня, и монитор, где видно, что именно я снимаю, да еще и водителю дает команды «налево», «прямо», «притормози», — раскрывает секреты наиболее удачных кадров Рустам.

«Дублились», то есть снова и снова снимали один и тот же кадр, долго. Воспоминания о Москве — только съемки на Кольцевой. Ни Красной площади тебе, ни Кремля. Зато на территории МГУ и Москва-Сити облазили каждый сантиметр! Автомобили с логотипом СНТ снимали и там.

В Северной Пальмире не обо-

шлось без курьезов. В небо над Дворцовой площадью подняли квадрокоптер. Задача — набрать кадры курсирующих по Санкт-Петербургу бензовозов «Спецнефтетранса». Вообще говоря, ни одна правоохранительная служба никогда не допустит, чтобы над исторически ценным для страны объектом «летали» подобные устройства. Чтобы не мешать туристам, работали ночью, благо летом в Питере они белые. Тишину спящего города пришлось немного нарушить, громко сообщая водителю, в какую сторону начинать движение. От такой авантюры смелых сибирских телевизионщиков полицейские были, мягко говоря, в шоке. Но отнеслись к гостям города с пониманием: никого не задержали, не оштрафовали, оборудование и отснятый материал не изъяли. Так в фильм вошли уникальные кадры.

## СНТ: знакомый незнакомец

А далее командировка в Череповец — на «Северсталь-метиз», которому «Спецнефтетранс» оказывает транспортные услуги. Так мы открыли для себя еще одно направление работы компании, с нефтянкой напрямую не связанное. Кадров набрали — на полнометражное кино хватило бы. А в фильм вошел лишь самый яркий трехсекундный эпизод. Режиссер Евгений Кузнецов вздыхает: увы, так бывает — без «работы в корзину» не снимается ни один проект. И добавляет: «Хотя весь отснятый материал мы передали заказчику, и при необходимости вы сможете использовать и не вошедшие в фильм кадры».

К работе в Пермском крае готовились основательно: здесь «Спецнефтетранс» обслуживает всю вертикаль «ЛУКОЙЛа» — от нефтедобычи до переработки и реализации нефтепродуктов. Из аэропорта краевого центра до места назначения — города Березники, «столицы» Верхнекамья, добрались 170 километров. Ради нескольких красивых планов уникальных буровых в пойме Камы и промысловой дороги к ним, которую строят дорожники «Спецнефтетранса», работники чернушинского ООО «Дорос», потратили целый день. Но не на-

прасно, в фильме эти кадры впечатлят любого.

## Без права на ошибку

Без права на ошибку — в этом стиле проходил весь съемочный процесс. Упустишь момент, и вернуть ничего уже нельзя. Только представьте: мощный 300-тонный кран, стрела которого выше чем 12-этажный дом, работающий на площадке «ЛУКОЙЛ-Пермнефтеоргсинтез», или целая колонна длинномеров. Разве можно заставить такие махины «отыграть» десять дублей?! Для них один разворот чего стоит!

— При этом более мобильной и легкой на подъем команды, чем специалисты «Спецнефтетранса», — представить себе трудно, — говорят ребята. — Выполняли любой «каприз» съемочной группы. Могли четыре часа выстраивать многотонные грузовики ради красивой картинки, целый день ждать на обочине ради десяти минут съемки, раз за разом с ювелирной точностью проезжать в нескольких сантиметрах от миниатюрной action-камеры ради эффектного плана.

Уже дома, в Западной Сибири, выяснилось, что для полноты картины не хватает нескольких кадров. Обратились к местным «дочкам» компании, те откликнулись мгновенно. Сами начали предлагать интересные идеи. Видно, что для них это не просто работа. Глаза загораются, когда начинают рассказывать о своем предприятии, будь то водитель, механик или директор.

Все хотели, чтобы фильм получился самым-самым!

Поэтому для работы над «Самым Надежным Транспортном» съемочная группа использовала самые современные технологии и гаджеты. Применяли и новейшую цифровую Canon Cinema C100, и две action-камеры, которые при помощи различных приспособлений (а не только швабры) крепились к автомобилям. С их помощью удалось показать нестандартные ракурсы. Скажем, с крыши бензовоза или из-под колес идущего на скорости большегруза. Таким образом, за один проход снималось сразу несколько кадров. Для этого съемочная группа возила с собой целый че-

модан, нет, чемоданище различных операторских приспособ.

Потом отобранный для фильма материал обрабатывался с использованием специальных компьютерных программ. Монтаж, цветокоррекция, графика — для каждого этапа своя технология.

## Правда жизни, а не глянец

При этом нам хотелось, чтобы фильм меньше всего напоминал красивое кино, гляцевую картинку, а отражал правду жизни, непростой характер работы транспортников и дорожников.

— В Усинске мы снимали отсыпку кустовых площадок, — вспоминает Евгений Кузнецов. — Тогда стало ясно, через что приходится проходить этим людям. Они часами пробиваются по бездорожью, чтобы доставить груз в пункт назначения. Под колесами — каша, за окном — непрекращающийся морозящий дождь, небо, которое, кажется, вот-вот зацепится за верхушки елей, и практически нулевая видимость. Ощущение такое, будто облако опустилось на землю — водяные капли просто висят в воздухе. Вышел из машины, и уже через несколько секунд ты насквозь мокрый. Нам камеру приходилось кутать, как младенца, только объектив оставался снаружи. А ведь эти ребята работают в таких условиях (а бывает и покруче, под минус 50!) изо дня в день.

Премьера фильма состоялась 31 октября уходящего года в отраслевой телепрограмме «От Даниловки до Повха», выходящей в эфире «Медиа-холдинга «Западная Сибирь». Многогатышная команда транспортников увидела себя глазами авторов фильма.

— Запомнился один телефонный разговор, — вспоминает Рустам Солтукиев. — Позвонил знакомый водитель из одной из когалымских «дочек» «Спецнефтетранса» и среди многого произнес: «А я и не знал, что мы такие...!».

Для человека, привыкшего просто хорошо делать свое дело, фильм о компании, в которой он работает, стал настоящим открытием. В этой незаконченной фразе, просто не оказалось в словах, — нескрываемая гордость простого работника за себя, свое предприятие, своих коллег, работающих в 37 регионах России, — от моря до моря!

Добавить к этому телеоператору, человеку, который также по большей части остается за кадром, было нечего.

Александра СВЕТЛОВА