

**Конец света
отменяется**
стр. 4

**Доход не придет
без хлопот**
стр. 5

**Будни
председателя**
стр. 7

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Коронакризис: ВЫЗОВ И ВОЗМОЖНОСТИ



Десять «Mercedes-Benz Actros 3341 AK» грузоподъемностью 23,8 тонн, приобретенных в рамках инвестиционной программы компании «Спецнефтетранс», пополнили парк ЗАО «Транс-Строй» в конце марта. Практически с марша, сразу после презентации заказчику, новые машины вступили в бой.

«На сегодняшний день, – сообщил заместитель директора предприятия по производству и общим вопросам **П. А. Пономаренко**, поделившийся фотографией, – эти автомобили задействованы на строительстве

автодороги к Прохоровскому нефтяному месторождению, обустройство которого ведет ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз». Объем отсыпки – более 500 тыс. кубов».

Грунт вывозится с карьера Бокнюр, разработку которого также осуществляет «Транс-Строй». Работы ведет ПУ № 1, которым руководит один из самых опытных строителей общества – **С. П. Яцковский**. Дорога, протяженностью 28,6 км соединит объекты месторождения с федеральной трассой и позволит организовать круглогодичный проезд к кустовым площадкам.

Эксперты от экономики сходятся в одном – такого кризиса, как нынешний, в мире еще не было. О том, как ЗАО «Спецнефтетранс» выстраивает свою работу в новых условиях, рассказал генеральный директор Р. Ф. Габдуллин.

- Роберт Фанузевич, каковы результаты работы компании с начала года? Какое влияние на них оказали такие внешние факторы, как коронавирус и разрыв сделки «ОПЕК+»?

- План по доходам за I квартал компанией был выполнен. Показатели эффективности и рентабельности также оказались выше плана и факта 2019 г. Доходы дорожно-строительного комплекса составили 101 % к плану. Производственная программа автотранспортными обществами выполнена на 103 %.

Но уже к началу II квартала начали сказываться негативные факторы, связанные с пандемией, снижением экономической активности и объявленным в марте прекращением сделки «ОПЕК+». Как следствие, в апреле цена на нефть,

по сравнению с началом года, упала более, чем втрое. Это отразилось на деятельности наших заказчиков и на нашей работе.

С введением режима самоизоляции по коронавирусу, мы практически повсеместно были вынуждены остановить легковой и оперативный транспорт, связанный с перевозкой людей. В связи с этим сокращение производственной программы по легковому автопарку за период с 30 марта по 31 мая составило более 70 тыс. машино-часов. Это 10-12 млн рублей неполученных доходов в день.

Из-за обвала цен на нефть с мая полностью прекращен вывоз с месторождений нефтесодержащей жидкости. Это серьезно повлияет на результаты «Чернушинского УТТ», «Нижевожского УТТ», «ЛК-Транс-Авто» уже в текущем квартале. Для понимания, по Нижевожскому региону на вывозе НСЖ в пиковые нагрузки нами было задействовано до 70 автосцепок.

- Как в условиях коронавируса организована работа?

- Компания выполняет предписания и ограничения, которые введены на федеральном и региональных уровнях, Роспотребнадзором, а также со стороны заказчиков. Кого было возможно, мы перевели на удаленную, дистанционную работу. Для занятых на непрерывном производстве постарались создать максимально безопасные условия труда и быта. Рядом обществ, чтобы минимизировать угрозу заражения, была скорректирована продолжительность вахт.

- Какие общества Вы бы отметили?

- Хорошо начало год ООО «Нефторестрой», которому в июле исполняется 10 лет. Доходы за I квартал составили 134 % к плану.

Нарастают объемы ЗАО «Транс-Строй». В минувшем году предприятие хорошо законтрактовалось по капитальному строительству и автотранспорту. Летом планируется дополнить портфель заказов объемами по асфальтированию в Усинске.

Продолжение на странице

2



Наша Победа!

9 Мая – главный праздник для нас и нашей страны. Даже, несмотря на то, что страны-победительницы нет уже почти три десятилетия, этот священный день остается с нами. Это – наша великая радость и незаживающая рана в самом сердце.

В начале девяностых, освобождаясь от советских идолов и идеологов, мы отказались от многих прежде «красных дней» календаря. Ревизия ценностей превратила «Праздник освобожденного труда» в шашлык на природе, а «Великую Октябрьскую социалистическую революцию» – в «октябрьский переворот». И теперь, вместо 7 Ноября мы празднуем 4-е – День народного единства. Это полезно уже хотя бы тем, что год от года ширится круг людей, кто хоть что-то слышал об изгнании в 1612 году из Москвы ополчением Минина и Пожарского польско-литовских захватчиков. Но критическая масса, способная забурлить в этот день национальным самосознанием и многолюдными демонстрациями, вряд ли уже когда-нибудь будет достигнута. Это предположение не менее верно и при оценке Отечественной войны 1812 года. Какого числа и какого месяца мы отмечаем день победы над Наполеоном?

Но при всем драматическом сходстве исторических моментов, когда судьба Отечества была на краю, 9 Мая 1945 года – дата для нас совершенно бесспорная. Она объединяет всех: фронтовиков и молодых, коммунистов и монархистов, «старых» и «новых» русских...

1 418 дней и ночей продолжалась Великая Отечествен-

ная, 872 – блокада Ленинграда. На шести страничках блокадного дневника Тани Савичевой уместилась история всей ее большой семьи: «Савичевы умерли. Умерли все». 27 миллионов жизней советских людей... Этот перечень страшных цифр бесконечен – у каждого из нас свой счет к этой войне: «Нет в России семьи такой, где б не памятен был свой герой...».

Победа над нацизмом – это то немногое, что не смогли отнять у нас на рубеже столетий и что делает нашу страну Великой. Мы перестанем ею быть, как только уравнием в праве на нее союзников-победителей, как только будет поставлен знак равенства между «мясорубкой» на Восточном фронте и ленд-лизовой тушенкой.

Чтобы так не считали хотя бы наши дети, нам еще предстоит одержать верх над цинизмом тех, кто пытается представить Великую Отечественную всего лишь эпизодом Второй мировой, а Советский Союз – агрессором и пособником Гитлера.

В Восточной Европе, Прибалтике и на Украине историю уже старательно переписывают – сносят памятники освободителям и героизируют бывших эсэсовцев и их поделывиков. Всем этим занимаются половозрелые, образованные и в целом не глупые люди. Их

Продолжение на странице

2

Начало на странице

1

Наша Победа!



нравственные принципы недалеко ушли от откровений в июне 1941-го **Гарри Трумэна** (ставшего президентом США четыре года спустя): «Если мы увидим, что выигрывает Германия, то нам следует помогать России, а если выигрывает будет Россия, то нам следует помогать Германии, и, таким образом, пусть они убивают как можно больше...». В наступившую эпоху «политкорректности» о подобных заявлениях на Западе вспоминать не принято.

Нынешний хозяин Белого дома, который родился всего через год после окончания Второй мировой, хотя и менее циничен своего недалекого предшественника, но в беспамятстве ему не откажешь: «8 мая 1945 года США и Великобритания выиграли войну над нацистами. ... Американский дух всегда будет выигрывать».

Эта заокеанская трактовка истории уже давно обосновалась в тамошних учебниках истории и в фильмах о войне, которые Голливуд поставляет по «ленд-лизу» по всему миру. Спасет ли могучая Америка рядового Райана, а заодно и весь мир? Для миллионов из тех, кто переживает за простого американского парня, наша Великая Отечественная так навсегда и останется «неизвестной войной». Так «важнейшее из искусств» позволяет одержать победу над умами без единого выстрела.

Но есть и другое кино, которое не любят показывать на Западе. Кадры старой кинохроники – беззвучное дыхание смерти. Вот из-за колючей проволоки нацистского концлагеря на сегодня живущих глядят инакомыслящие дети. Нарвавшись на убийственный свинец, неуклюже оседает чей-то отец, муж и сын. Разбомбленные города; умирает, но не сдается блокадный Ленинград, чадят трубы Освенцима, Красное Знамя Победы реет над рейхстагом...

И это уже не кино, а адская правда той войны, в которой мы сломали хребет Третьему рейху.

Начало на странице

1

Коронакризис: вызов и возможности

Основные производственные показатели деятельности ЗАО «Спецнефтетранс» за 4 месяца (январь-апрель) 2020 г.

ПОКАЗАТЕЛИ	ЕД. ИЗМЕРЕНИЯ	ФАКТ	К ПЛАНУ %
ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ПРОГРАММА ПО АТС	тыс. маш-ч	5 647,8	97,6
ГРУЗОПЕРЕВОЗКИ, В Т.Ч.:	тыс. тн	789,2	82,7
ПЕРЕВЕЗЕНО СНП	тыс. тн	364	78,1
ПЕРЕВЕЗЕНО НСЖ	тыс. тн	282,3	106,7
ГРУЗОБОРОТ СНП	тыс. тнк	17 392,3	81,7
ГРУЗОБОРОТ НСЖ	тыс. тнк	66 561,9	111,5
СРЕДНЕСПISОЧНОЕ КОЛ-ВО СОБСТВ. ТС	ед.	5 925	100,1
КИП ПО ТС	%	0,68	94,6
ПРОИЗВОДСТВ. ПРОГРАММА ПО РЕМ. ОБЩЕСТВАМ	н-час	92 732	97,1
СОДЕРЖАНИЕ АВТОДОРОГ	км	13 217,4	98,3
СТРОИТЕЛЬСТВО И СОДЕРЖАНИЕ АВТОЗИМНИКОВ	км	1 379,1	111,5
КАПРЕМОНТ ДОРОГ И ПЛОЩАДОК	тыс. м²	555,2	98,75
КАПСТРОИТЕЛЬСТВО ДОРОГ И ПЛОЩАДОК	тыс. м³	1 407,6	132

Инвестпрограмма на 2020 г. была запланирована на уровне предыдущего года. В середине мая принято решение приостановить ее реализацию до конца II квартала. Это позволит скорректировать наши инвестиции с учетом изменений потребностей наших заказчиков.

Обеспечить выполнение производственных задач заказчиков, а наших работников нормальными рабочими местами, могут только качественные машины. Исходя из этого, например, в ЗАО «ТрансСтрой» в I квартале были приобретены и поступили 10 новых автосамосвалов «Мерседес-Бенц», стоимостью около 140 тыс. евро каждый. Также обществом была приобретена дорожно-строительная техника – бульдозеры, катки, экскаваторы.

«Экономить» на технике – значит подрывать основу своего существования. Поэтому мы обновляем парк, реализуем IT-проекты, направленные на совершенствование системы управления ресурсами компании, добиваемся повышения

эффективности как каждого отдельного дочернего общества, так и группы «Спецнефтетранс» в целом. Никакого иного подхода нет и не будет.

Также в соответствии с графиком продолжается строительство нового завода полуприцепов ЗАО «Капри». Еженедельно строительный комитет на своих заседаниях рассматривает ход работ. Работы на площадке идут в соответствии с графиком.

В заключение отмечу, что, несмотря на все сложности коронакризиса, финансово-экономическое положение компании «Спецнефтетранс» остается стабильным и устойчивым. Кризис – это не только вызовы, но и новые возможности. Слабые игроки будут покидать рынок, и мы должны постараться не только укрепить свои позиции, но и привлечь новых заказчиков. Помимо этого, кризис актуализирует задачу повысить эффективность и снизить затраты.

- Спасибо за интервью.

Беседу вел
Олег ОПУТИН.

По ООО «Дорос» ситуация пока непростая, но мы уже видим, что предприятие выполнило квартальный план по доходам на 102%. При этом целенаправленно сокращается доля экономически непривлекательных и неэффективных проектов, которые были набраны ранее.

ООО «Дорстройсервис», которое передало в ООО «ДТК Ямал» значительную часть объемов людей и техники для строительства автозимников, продолжает оставаться крупнейшим обществом компании по доходам. Сокращение заказчиками производственных программ, усиление конкуренции ставят сегодня перед предприятием задачу по повышению эффективности и рентабельности деятельности, достижению соответствующего финансового результата.

Во многом благодаря поддержке коллег из «Дорстройсервиса», ООО «ДТК Ямал» встало на ноги. Свой первый зимний дорожно-строительный сезон предприятие завершило лучше, чем планировалось. У общества, которое сейчас участвует в ряде тендеров, есть возможности для развития в перспективном для нашей компании Ямальском регионе.

В целом по дорожному блоку в текущем году мы ожидаем более высокие показатели, чем в прошлом.

- Какова ситуация по автотранспортным обществам?

- Здесь ситуация сложнее. В большинстве регионов заказчик вынужден сокращать программы по транспорту. Ряд примеров был озвучен выше. Радует, что несмотря на все трудности, в Республике Коми ООО «Усинское ТТУ», напротив, наращивает объемы работ. Предприятие выходит в новый регион деятельности, – на объекты ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз» и НШПП «Яреганефть». Там большая производственная программа, рассчитанная на три года, – более 3

млн машино-часов, 400 ед. техники.

Сейчас прорабатывается вопрос о возможности привлечения в этот регион мощностей других дочерних обществ компании. Это, в какой-то мере, позволит компенсировать сокращение объемов по причинам, о которых мы уже говорили.

- Как может измениться производственная программа компании на 2020 г. в свете нынешней экономической ситуации?

- Мы надеемся, что ситуация стабилизируется в ближайшие месяцы-два, и мы сможем оперативно отреагировать на изменение производственных программ наших заказчиков. В новых условиях общества должны выполнять задачи технологически качественно и на безубыточном уровне, чтобы заказчик был удовлетворен, а персонал получал зарплату устойчиво и своевременно.

Мы не ожидаем серьезных проблем по персоналу, связанных с сокращением программ по транспорту, поскольку дефицит квалифицированных специалистов в обществах традиционно перекрывался переработками. Перед руководителями предприятий стоит задача грамотно перераспределить нагрузку в коллективах. Также необходимо проанализировать ситуацию по субподрядной технике и по максимуму постараться заместить ее собственным транспортом. При высвобождении техники следует рассмотреть, как ее можно эффективно использовать в другом регионе.

- Следует ли в результате наступления периода неопределенности ожидать сокращения объемов инвестиций в 2020 г.?

- Залогом нашей эффективности и привлекательности для заказчиков является транспорт. Для того, чтобы удовлетворять потребности заказчика, оказывать услуги качественно, мы должны обновлять и поддерживать парк.

Зима проверила на прочность



Зимник закрыт! Работники ООО «ДТК Ямал» после отработанного сезона.

Свой первый сезон работы завершило ООО «ДТК Ямал». Зима проверила на прочность полторы сотни людей, технику и само предприятие.

Общество построило автозимники общей протяженностью 367 км в установленные сроки. Несмотря на высокую для региона температуру, частые метели и оттепели, замечаний по содержа-

нию автозимников от заказчиков не поступало.

- Аномально теплая зима, это понятие, конечно, условное, – говорит **М.В. Демин**, инженер по охране труда «ДТК Ямал», – особенно, если технику надо ремонтировать прямо на ДРП, под открытым небом. Здесь наши труженики – молодцы, не подвели. Плюс – была обеспечена своевременная доставка запча-

стей. Благодаря этому удалось обеспечить выход техники на линию и качественное содержание автозимников, по которым на Находкинское, Хальмерпаятинское, Варейское и на Пякяхинское месторождения ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» доставлялись вахты и грузы.

Из-за ранней весны сезонные дороги были закрыты 30 апреля. На лето техника общества пере-

дислоцирована на базы хранения на Пякяхинском и Находкинском месторождениях, где будет проведен ее ТО и ремонт. Учитывая первый опыт, решено приобрести мобильный ремонтный бокс. Также ведется подбор участка в пос. Тазовский для строительства производственной базы предприятия, – ремзоны и АБК. Одним словом, «ДТК Ямал» намерена пустить корни в регионе всерьез и надолго.

- В данный момент, – подтверждает **А.П. Косенко**, директор общества, – мы участвуем в двух тендерах ПАО «Новатэк» по строительству и содержанию автозимников на Южно-Хадырьяхинском, Северо-Русском и Дороговском месторождениях, которые были запущены в эксплуатацию в прошлом году. Общая протяженность сезонных дорог – более 300 км. Производственная программа – 153 330 маш.-ч. Еще один трехлетний тендер – по пассажирским перевозкам для ООО «Новатэк-Таркосаленефтегаз». В конце мая ждем итогов.

ПРОИЗВОДСТВО

Работаем в новой реальности

Заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефте-транс» по производству В. А. Балаев оценил, как кризис повлиял на работу компании.

— Особенность нынешнего кризиса — наложение нескольких совершенно разных векторов. С одной стороны, коронавирус, повлекший чрезвычайные меры по самоизоляции. С другой, — обвал цен на нефть. Эту синергию мы ощутили уже в апреле-мае, когда столкнулись со снижением объемов и изменением приоритетов при организации работы.

Из-за ограничений по нефтедобыче остановлен вывоз НСЖ с месторождений. Для «Нижневожского УТТ» и «ЛК-Транс-Авто» — это одно из важных направлений работы.

По Западной Сибири есть падение объемов по легковому и оперативному транспорту. Особенно, это повлияло на «Когальмское УТТ», — коллегам придется постараться подтянуть доходы и активно поработать с затратами.

Планировалось, что этим летом «Транс-Строй» приступит к реконструкции взлетно-посадочной полосы в аэропорту Усинска в рамках соглашения между правительством Республики Коми и ПАО «ЛУКОЙЛ». Дорожники, заключив контракт и выполнив данный объем работ в 2020 г., получили бы значительный прирост к доходам и, что особенно ценно и важно, усилили бы компетенции в отношении работ по производству и укладке асфальтобетона, но деньги были перенаправлены на борьбу с эпидемией. Реконструкция отложена на неопределенный срок.

В мае в ряде обществ шла насыщенная работа по организации переработки персонала. Это не просто пересменки, а самые настоящие войсковые операции. Все нужно было сделать строго в рамках приказов и распоряжений органов власти. Организовать контроль за убывающими и прибывающими работниками с учетом тестирования и 14-дневного карантина в обсервации. Приобрести тесты, найти лабораторию, которая это диагностирование проведет... Ранее мы с этим никогда не сталкивались.

■ Работа с заказчиками

Мы видим, что просадка уже есть, и, возможно, произойдет приостановка и выведение на консервацию части фонда скважин. В связи с этим, мы активизировали поиск новых объемов и заказчиков. И, если раньше некоторые руководители от чего-то отказывались, считая это хлопотным делом, то сейчас большинство понимает, что ресурсы компании должны быть задействованы по максимуму.

Плоды такой активной работы с заказчиками на протяжении последних лет сегодня пожинает «Усинское ТТУ». Предприятие демонстрирует готовность выйти на дополнительные объемы, а, получив их, подтверждает свою компетентность качеством услуг. И сегодня, несмотря на кризис, предприятие выходит



Строительство нового завода ЗАО «Капри» (г. Никольское, Ленинградская область), несмотря на ограничения по коронавирусу, идет по графику. Опоры будущего здания производственного цеха установлены, скоро планируется начать обшивать их сэндвич-панелями. Фото предоставлено А. В. Евдокимовым.

на новые рынки. Также следует отметить последовательную работу в этом направлении таких предприятий, как: «Покачевское УТТ», «Урайское УТТ», «Нефтьдорстрой».

Самое молодое наше общество — «ДТК-Ямал» закончило сезон с лучшей среди дорожно-строительных предприятий эффективностью. Они запустили всю технику, значительно сократили количество субподрядного транспорта, снизили затраты. Несмотря на сложные метеорологические условия, «ямальцы» не допустили ни одного срыва по строительству и содержанию зимника. Это заслуга руководства общества и всего коллектива.

Недавно ООО «ДТК Ямал» вступило в саморегулируемую организацию (СРО), что дает возможность получать специальные допуски к различным видам работ, включая изыскательские, проектные, ремонтные и строительные. Общество участвует в тендерах ПАО «Новатэк». В случае успеха, под новые объемы уже просчитана соответствующая инвестиционная программа. По условиям заказчика техника должна быть собственная и не старше 2018 г.

■ Через призму эффективности

В целом по Группе «Спецнефте-транс» инвестиционная программа на 2020 г. была запланирована в объеме 1,4 млрд рублей. Сейчас программа корректируется, каждая единица техники рассматривается через призму эффективности применения в новых экономических условиях.

Уже практически реализована инвестпрограмма по ЗАО «Транс-Строй». За период с ноября прошлого года по апрель приобретено 23 единицы ТС — экскаваторы, бульдозеры, катки, подъемники, самосвалы, на общую сумму 265 млн рублей. Также предусмотрены средства на капитальный ремонт девяти единиц дорожно-строительной техники и ремонт АБЗ.

Значительные вложения связаны с тем, что, когда общество начало наращивать объемы работ, имевшегося на тот период собственного парка техники оказалось недостаточно. При этом реально обозначился дефицит ответственных подрядчиков, которые могли бы выполнить свои обязательства по договорам качественно, не задирая стоимость.

Кроме этого, есть понимание, что без современной высокопроиз-

водительной техники предприятие не сможет развиваться и выполнять большие объемы работ с должной эффективностью и рентабельностью. С техникой на предприятие приходят профессионалы: рабочие, инженеры, управленцы.

Следующим этапом развития общества должна стать новая методика управления строительными проектами на платформе Microsoft Project: разработка карьеров, доставка материалов и их приемка. Внедрение данной методики начнется уже в июне. В дальнейшем планируется внедрение в остальных дорожно-строительных предприятиях.

Возможно, эти приобретения не последние. Сейчас идут активные переговоры о расширении сотрудничества с «ЛУКОЙЛ-Коми». В частности, речь идет о выходе автотранспортников на новые объекты ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз», ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз» и НШПП «Яреганефть». В связи с этим, возможно, потребуется произвести замещение техники «Усинского ТТУ», которая привлекается дорожниками «Транс-Строя» для строительства автозимников.

■ Проект «Ивеко»

С учетом того, что обновление парка должно производиться максимально эффективно и экономически оправданно, важным является проект, который компания сегодня реализует в отношении техники «Ивеко».

В ходе переговоров с данным автопроизводителем были достигнуты следующие договоренности. Официальный представитель компании приобретает у нас одним лотом невостребованный парк — 169 магистральных тягачей и полуприцепов. На вырученные средства нами до конца года будет закуплена партия автомобилей «Ивеко».

В зависимости от наших потребностей, это могут быть самосвалы, тягачи или просто шасси, на которые затем будет установлено необходимое верхнее оборудование. Таким образом, мы не только приобретаем современную, производительную технику, но и избавляемся от старого автопарка, который не генерирует прибыль, снимаем вопрос затрат по его хранению и реализации. Это, конечно, не сделка века, но подобный проект нами реализуется впервые.

■ Новый завод «Капри»

Завершая разговор об инвестициях, следует сказать, что строи-

тельство нового завода «Капри» идет в плановом режиме. Строительный комитет на своих еженедельных заседаниях контролирует ход работ. Установлены опоры, подготовлен первый слой по заливке плиты, идет прокладка инженерных сетей внутри здания, подключено внешнее питание, подготовлен фундамент под котельную, для которой приобретена уже большая часть оборудования. По ряду позиций движемся даже с опережением графика.

Также подготовлена техническая документация для проведения отбора подрядчика на реализацию технологической оснастки нового производства. Ждем снятия ограничительного режима, что позволит принять окончательное решение по этому вопросу.

■ Стать ближе к нефти

Складывающаяся сегодня ситуация наглядно демонстрирует глубину и скорость распространения кризиса на рынке автотранспортных услуг. Первым, кого коснулось сокращение объемов, — это сегмент легкового транспорта. Вторые — пассажирские перевозки. За ними — техника, которая обслуживает инфраструктуру и осуществляет доставку грузов. И последняя, кого касается кризис, — это техника, задействованная в технологии добычи и переработки нефти.

В связи с этим актуализируется вопрос расширения компетенций в сегменте технологического транспорта. Там, где компетенции сильные, где меньше конкурентов, там меньше потери. Надо двигаться в этом направлении. Возьмите, колтубинг (coiled tubing), который в последние годы все активнее используется в технологических, а также ремонтно-восстановительных работах на скважинах. Это направление, к которому наши заказчики проявляют интерес.

С одной стороны, это новые компетенции, но, когда транспорт был в составе «ЛУКОЙЛа», насосные агрегаты, подъемные агрегаты были практически в каждом УТТ, которые обслуживали и управления по ремонту скважин, и буровиков. И немало людей, которые на этой технике работали, продолжают работать в наших предприятиях. Конечно, за эти 10-15 лет технологии не стояли на месте, стали более совершенными, думаю, что это будет интересно и молодым.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ ООО «Покачевское УТТ» продолжает укреплять свои позиции и производственную базу в Ямальском регионе.

Парк структурного подразделения общества - АТЦ «Ямал» с начала года пополнили два новых вахтовых автобуса, которые приступили к перевозкам на объектах Находкинского и Южно-Мессояхского месторождений ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь».

В связи с введением заказчиком в декабре 2019 г. в опытно-промышленную эксплуатацию Южно-Мессояхского и планами по обустройству Хальмерпаутинского газоконденсатных месторождений, для АТЦ «Ямал» в I квартале также были приобретены емкости для заправки собственного парка дизельным топливом, общим объемом 300 м³.

■ В I квартале ОАО «Пермское транспортное предприятие» победило в тендере по автотранспортному обслуживанию ООО «ЛЛК-Интернешнл» (100% дочернее предприятие Группы «ЛУКОЙЛ», крупнейший отечественный производитель масел и смазок).

Трехлетний договор включает в себя обслуживание пассажирским, грузовым и специальным транспортом.

В связи с этим, в марте парк «ПТП» пополнился тремя новыми тентовыми шторно-бортовыми трехосными полуприцепами Kassbohrer XS. Данные ППЦ, объемом до 91 м³, будут использоваться для перевозки фасованных масел на междугородных перевозках. Поступление еще двух полуприцепов планируется во II квартале. Это позволит заменить подрядный транспорт, повысить эффективность по данному направлению работы.

С февраля по настоящее время продолжается конкурсная процедура по заключению трехлетнего договора по доставке СНП для АЗС «Газпромнефть» и мелкооптовых клиентов Пермского края. В настоящее время идет процедура уже шестой по счету переторжки. Объем перевозок по тендеру - около 100 тыс. тн. На перевозках планируется задействовать не менее восьми автопоездов. «ПТП» считает для себя важной целью победу в данном тендере.

■ Эпидемия коронавируса и экономический кризис не отразились на работе авторемонтников «Ремспецтранс-2». Основные заказчики — «Усинское ТТУ» и «Транс-Строй» продолжают обслуживать свою технику.

За четыре месяца 2020 г. выполнение производственной программы в физических величинах превысило фактические показатели за аналогичный период прошлого года на 1,5 % и составило 32 644 н-час. В рублях этот показатель составил 109 % к прошлому году, что в значительной степени объясняется увеличением стоимости запчастей.

■ ООО «АТН-СНТ» ведет поиск новых заказчиков в сегменте пассажирских перевозок.

В I квартале начато транспортное обслуживание ООО «ЛУКОЙЛ-Персонал», дополнительно введены автомобили «Тойота Камри» для ПАО «ЛУКОЙЛ», заключен договор с ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» на обслуживание по заявкам в г. Москве.

В соответствии с этим, инвестиционной программой общества на этот год было запланировано приобретение шести АТС, два из них уже на линии.

ИНВЕСТИЦИИ

Покупаем, строим, капиталим

В связи со снижением производственных программ по транспорту у ряда заказчиков, в мае было принято решение о корректировке инвестпрограммы на текущий год.

Какой она будет? С одной стороны, квоты по снижению добычи между нефтяными компаниями еще не согласованы, с другой, на фоне общего падения, у ряда объектов появляются новые объемы работ. Так что, пока эта задача со множеством неизвестных, но сроки ее решения – до конца I полугодия.

Первоначально инвестпрограмма на 2020 г. была сформирована на уровне 1,4 млрд рублей, – говорит **С. А. Александров**, начальник управления экономики и финансов компании. – На приобретение 190 ТС планировалось направить 1,1 млрд рублей. Еще 340 млн – на строительство нового завода ЗАО «Капри».

Впервые из программы были вынесены объекты стоимостью менее 1 млн рублей. Раньше под объектами инвестиций мы понимали все, что проходило по статье «капитальное вложение» и подлежало амортизации, в том числе станок, автомобиль, оборудование стоимостью менее 1 млн. Теперь общества вправе принимать решения по таким объектам самостоятельно.

Из общего объема техники в лизинг планировалось приобрести 142 ед. (около 1,1 млрд), – отметил **А. В. Журин**, начальник управления автотранспортно-технологического управления ЗАО «Спецнефтетранс», курирующий также исполнение лизинговых программ. – Прямая покупка предусматривала приобретение 36 АТС (87,4 млн).

Также инвестпрограммой было предусмотрено выделение 33,2 млн рублей на капитальный ремонт 12 ед. дорожно-строительной техники – из них: 5 ед. – «Транс-Строй», 3 – «Дорстрой-сервис», 2 – «Нефтьдорстрой», 2 – «Урайское УТТ». Это – грейдеры, экскаваторы, катки, бульдозеры.

Пожалуй, впервые целевым образом предусмотрены средства именно на восстановление техники. В период неопределенности и роста объемов по строительству это позволит действовать простаивающий парк и снизить зависимость от субподрядов. Также это позволяет подзагрузить работой ремонтные общества. Корректировка их производственных программ пройдет после утверждения в июне бизнес-планов транспортных и дорожных обществ.

Кроме этого, в I квартале, в связи с получением дополнительных объемов работ, были внесены дополнения в инвестпрограммы ряда обществ: «Усинское ТТУ», «Транс-Строй», «Нефтьдорстрой». Технику, которую закупили в начале года, мы успели приобрести по ценам докризисным, до повышения курса валют. За это время, в связи с изменением курса рубля, стоимость АТС выросла примерно на 15%. Это напоминает ситуацию 2014 г. Но кризис – не всегда только минус. Это испытание на прочность и перераспределение интересов. За счет финансовой стабильности мы должны выиграть даже в условиях снижения. Избавиться от низкорентабельной техники и повысить рентабельность.

ЭКОНОМИКА

Конец света отменяется

Интервью с О. В. Филипповым, заместителем генерального директора по экономике, идет уже минут сорок (дистанционно, разумеется), а еще ни разу не прозвучало: «все пропало», «катастрофа» или «критично»...

Хотя мы уже обсудили многое из этой грустной серии: падение нефти и рост цен на автомобили, топливо, запчасти, самоизоляция и снижение производственной активности заказчиков. Понимаю, что по роду деятельности Олег Васильевич привык оперировать не эмоциями, а цифрами: семь раз отмерит, только потом скажет. Поэтому вопрос ставлю прямо:

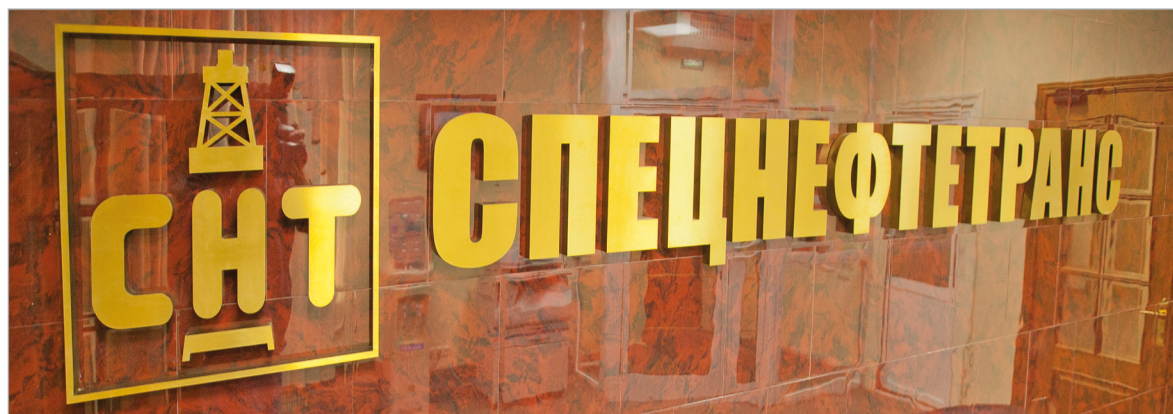
- Какое влияние на развитие компании оказывает сложившаяся ситуация?

– Сегодня экономику накрывает множество негативных факторов, но все, что происходит, для Группы «Спецнефтетранс» – не фатально. Для бизнеса каких-то других компаний на рынке транспортных услуг, которые находятся в долговых позициях, в кредитах и испытывают снижение производственных программ – для них это фатально. Государство ведь сегодня помогает не всем. Мы, например, не входим в перечень компаний, пострадавших от кризиса. Но нам легче, потому что та модель управления активами, которую мы избрали изначально, приносит свои плоды. Мы ни разу не брали кредитов, даже инвестиционную программу компания финансирует из собственных средств. Как на уровне страны в свое время был создан резерв – Фонд национального благосостояния, средства из которого сейчас направляются на поддержание экономики и граждан, так и в масштабах нашей компании были сформированы достаточная финансовая обеспеченность и запас по ликвидности. Эта подушка безопасности позволяет нам уверенно говорить, что компания все обязательства перед работниками будет выполнять. И перед государством все обязательства по налогам мы исполним.

Да, возможно, будет временное снижение по доходам, но мы из него выйдем, в отличие от многих других бизнесов, которые сейчас переживают минус, а то и закрываются. Благодаря накопленному запасу прочности мы этот этап пройдем.

- В кризис, когда многие предприятия разоряются, работников увольняют или отправляют в отпуск без содержания, наверняка, ко многим приходит понимание преимущества работы в стабильной и прозрачной компании?

– С одной стороны, в ситуации кризиса, о которой мы говорим и в которой находимся, такое ощущение защищенности и безопасности, – это психологически наиболее комфортная ситуация для каждого работника. Кто-то понимает и, наверное, оценит, что компания свои обязательства перед людьми выполняет в полном объеме и в срок, – зарплата, отчисления в Пенсионный фонд, медицинское и



социальное страхование, выплаты по увольнению, спецодежда, безопасные условия труда, коллективные договоры...

Говорим о вещах, которые работнику трудовым законодательством гарантированы, а кому-то из читателей может показаться, что речь идет о каких-то особых заслугах и достижениях.

- Знаете, почему? В 2019 г. в России 13 млн человек (18% трудоспособного населения) получали зарплату в конвертах, соответственно, о своих социальных гарантиях они только слышали.

– В целом по транспортной отрасли уровень «серых» схем, думаю, еще выше. А в период экономических потрясений, как показывает опыт, ситуация, чаще всего, увядает, становится хуже. С другой стороны, – завершая ответ на поставленный выше вопрос о преимуществах работы в «Спецнефтетрансе», – в иной, более мягкой экономической ситуации, некоторые работники, может быть, с Вами не согласились.

Тем не менее, хотелось бы, чтобы удовлетворенных ожиданий было бы как можно больше. И это зависит не только от работодателя. Надо реально смотреть на мир – построить «Город Солнца» в отдельно взятой компании нельзя. Мы работаем в определенных социальных и экономических условиях. При этом компания не только исполняет все установленные государством правила в части взаимоотношений с бюджетом и работниками, но и обеспечивает дополнительный социальный пакет. Он может кому-то показаться не таким привлекательным, как, например, у газовиков или нефтяников. Но здесь следует не сравнивать, а исходить из финансовых возможностей, которые определяются тарифами за оказываемые услуги.

- Какие показатели были заложены бизнес-планом развития компании на 2020 г.?

– Мы, конечно, не прогнозировали того, что произошло. Соответственно, все наши показатели были спланированы из сценариев, продолжающихся в нормальных условиях производственной деятельности, с поправкой на колебания в некоторых регионах и обществах. Они были на уровне 2019 г. И, как показали финансово-экономические результаты I квартала, который компания по доходам и эффективности отработала с небольшим задолжением на будущее, мы все рассчитали верно. Однако в

свете произошедших событий, эти результаты и планы уже утратили свою актуальность.

- Какие внешние факторы оказывают негативное влияние в первую очередь?

– Прилетает понемногу с разных сторон. Каждый фактор следует разбирать по отдельности.

Из-за цен на нефть мы уже получаем сигналы, что заказчики планируют оптимизировать затраты на транспорт, по факту уже произошло закрытие некоторых плечей перевозки нефти на колесах. Также мы видим, как в результате снижения цен и взятых по новому соглашению «ОПЕК++» обязательств по снижению нефтедобычи, заказчики приостанавливают раньше срока работу некоторой техники, которая критично не влияет на работоспособность инфраструктуры.

Я бы отметил еще один фактор – зима была необычайно теплая. Это отразилось не только на снижении спроса на нефть. Произошло более раннее завершение работы по автозимникам, по доставке грузов, по работе спецтехники (в первую очередь, ППУ), которая задействуется при низких температурах. В результате, часть техники была остановлена раньше времени.

Еще раз: и снижение цен, и снижение обязательств по добыче и теплая погода, и коронавирус – все повлияло.

Нам повезло, что мы работаем в нефтяной отрасли, в которой активность, хоть и снизилась, но продолжает осуществляться. Поэтому наши предприятия все работают. Мы видим, что объемы сократились по тем видам деятельности, где персонал заказчика ушел на выходные или дистанционный режим работы. При этом, на данный момент мы не видим спада по капитальному строительству, – основному направлению работы наших дорожных обществ. Капитальное строительство – это инвестиционный бюджет наших заказчиков. И в его реализации мы задействованы.

- Как в условиях самоизоляции организована работа финансово-экономического блока в компании?

– Мы очень исполнительные. И первое, что было сделано, мы всех по максимуму постарались перевести на дистанционный режим работы. Для этой цели даже были закуплены компьютеры, средства связи и печати, был организован удаленный доступ. При этом мы никакой из процессов не остановили. Вся отчетность как поступала, так и поступает, автоматически

обрабатывается. Это, конечно, не очень удобно, но мы работаем. Это тоже вклад, демпфер в безопасность работников и сохранение управляемости процессами.

В свое время, создавая и развивая Корпоративную информационную систему, мы создали хороший задел, – система сама формирует отчеты и отправляет их. Безусловно, сотрудники финансово-экономического блока, IT-специалисты компании и дочерних обществ контролируют ее работоспособность, но за сами режимы формирования и верификации данных можно быть спокойными.

- Корректировка планов по 2020 г. будет?

– Неизбежно. Мы уже работаем над этим. Стоит задача спланировать практически заново работу компании «Спецнефтетранс» до конца года и на среднесрочную перспективу. Это следует сделать оперативно и грамотно до конца текущего квартала, исходя из изменений, которые в свои производственные и инвестиционные программы вносят наши заказчики. Для компании, каждого дочернего общества, каждого подразделения и руководителя должны быть определены верные ориентиры и векторы развития.

Заглядывая немного дальше, мне хотелось бы сказать, что все будет хорошо. Не вижу предпосылок думать иначе. Я не думаю, что ОПЕК со своими «танцами» вокруг цены – это черный лебедь. Это в мировом масштабе надуло. Как надуло, так и сдует. Восстановление цены на нефть будет рано или поздно. Жалко, конечно, что поздно. Поэтому нам всем пока предстоит научиться жить в новых реалиях низкой цены на углеводороды.

Тут, ведь не только ОПЕК влияет. Два фактора: падение цены – раз, и то, что мы взяли на себя обязательство по снижению добычи. Все это по нам тоже ударяет, через снижение инвестиций заказчика. Поэтому я все время разделяю: нас накрывают мировые цены на нефть и соглашение по снижению добычи.

Но я не думаю, что цены долго будут на таком уровне, прогнозирую, что до конца года. Восстановление цен на нефть во втором полугодии будет. А вот обязательства по снижению объемов добычи будут жестко соблюдаться и контролироваться не меньше, чем до конца 2021 г.

Олег ОПУТИН.

ПЕРЕДОВИКИ

Доход не придет без хлопот

Приятная новость на фоне общемирового экономического минора из «Усинского ТТУ». Производственная программа I квартала по машино-часам предприятием выполнена на 102 %, по прибыли – на 112 % к плану.

Снижение объемов по ЗАО «Транс-Строй» (61% к аналогичному периоду прошлого года) транспортники компенсировали ростом по основному заказчику – ООО «ЛУКОЙЛ-Коми» – 106 %. Помимо этого, общество прирастало объемами по другим заказчикам.

«В марте наше общество было признано победителем в тендере АО «АГД Даймондс» (правопреемник АО «Архангельскгеолдобыча») по содержанию автодороги, связывающей месторождения им. М. В. Ломоносова и им. В. Гриба, протяженностью 36,4 км, – сообщила **Л. Г. Филиппина**, заместитель директора ООО «Усинское ТТУ» по экономике. – На содержание этой дороги в Архангельской области предприятие выйдет с июня. А с 1 мая УТТУ приступило к оказанию услуг оперативным и пассажирским транспортом для СЦ «Усинскэнерго-нефть» ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети». Прибавка к производственной программе «УТТУ» до конца года составит более 55 тыс. маш.-ч».

В ситуации, когда заказчики оптимизируют затраты, привлечение новых, пусть даже не очень больших, но экономически эффективных объемов, помогает обществу поддерживать производственную программу и загрузку транспорта на плановом уровне. С этой же



ООО «Усинское ТТУ» под руководством О. Ю. Бабикова уверенно наращивает объемы работ. Фото из архива редакции. Автор: А. Хомутов.

целью ежедневно ведутся переговоры с основным заказчиком по эффективному использованию парка. Правду в народе говорят: доход не придет без хлопот.

По итогам тендерной кампании 2019 г. «Усинское ТТУ» нарастило объемы на объектах ТПП «ЛУКОЙЛ-Усинскнефтегаз» (Баяндыское месторождение) и ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» (Варандейское, Сюрхаратинское, Тобойское, Тэдинское месторождения). Прирост услуг спецтехники по этим новым объектам, на которые усинские транспортники вышли с апреля, составит более 1,2 млн маш.-ч за три года.

Специально для этих целей в составе автоколонны № 3 было организовано три новых участка (Варандей, Тэдинка, Тобой), общей численностью 192 человека и 84 АТС. Объем работ на Баяндыском

месторождении закрывает автоколонна № 4, численность которой увеличили на 32 человека.

Развивая сотрудничество с ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз», «УТТУ» в 2020 г. начало вывоз НСЖ с месторождений Командиршорской группы, Западно-Сюрхаратинского, Хыльчююского, Юрьянского и Ярейюского месторождений. Перевозка сырья проводилась в зимний период с привлечением 22 единиц техники по одиннадцати маршрутам общей протяженностью более 420 км.

«В мае мы вышли в новый регион на новые объемы, – поделился приятной новостью **О. Ю. Бабиков**, директор ООО «УТТУ». – В апреле были проведены переговоры по оказанию транспортных услуг на территории деятельности НШПП «Яреганефть» и ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз» в Печер-

ском, Сосногорском, Вуктыльском и Ижемском районах Республики Коми. В апреле же договор был согласован ПАО «ЛУКОЙЛ». Общий объем трехлетней производственной программы составляет 3,25 млн машино-часов».

Для понимания: ежегодные допобъемы по Ухтинскому региону – это 5 % годовой производственной программы всех автотранспортных обществ Группы «Спецнефтетранс» вместе взятых. Это и в тучные времена считалось немало...

В связи с заключением договора, «УТТУ» в Ухтинском регионе была оперативно создана автоколонна № 7, которая с мая уже приступила к работе. Один из ее участков базируется на Кыртаельском месторождении (40 ед. АТС, 61 работник), второй – на Северо-Кожвинском (32 ед. техники, 56 работников).

Олег ОПУТИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Коронавирус ударил рублем по крупнейшему автотранспортному обществу компании – ООО «Когальмское УТТ». Дополнительные затраты предприятия на борьбу с инфекцией при организации работы и обсервации, проведению тестирования, обеспечению СИЗ 611 вахтовиков, уже составили 50 млн рублей.

Кроме этого, УТТ теряет в доходах. Из-за режима самоизоляции до конца мая (как минимум) остановлен легковой транспорт, обслуживавший аппарат управления ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» и ТПП «Когальмнефтегаз». Общее сокращение производственной программы УТТ, в результате оптимизации заказчиком затрат по транспорту, по году составит 117 тыс. маш.-ч.

«Основной заказчик, понимая какие затраты предстоит понести нам, – сообщил **Е. Е. Аржанников**, директор ООО «Когальмское УТТ», – компенсирует часть затрат в объеме, необходимом для выплат зарплаты работникам. Общество, в свою очередь, выплатило зарплату сотрудникам, вынужденным находиться на самоизоляции, в полном объеме».

■ В «Пермском ремонтном предприятии» не ждут у моря погоды, а стараются компенсировать снижение объемов по основному заказчику – ОАО «ПТП».

– С целью сохранить кадровый потенциал и выполнить бюджетные показатели, – сообщил **С. А. Васильев**, директор ООО «ПТП», – в апреле вектор работы мастеров был скорректирован в направлении внешнего рынка. При этом, был проработан вопрос по организации дистанционной коммуникации с клиентами, а также разработан ряд мероприятий по снижению затрат.

Благодаря изменению структуры работ и активной поисковой позиции, удалось увеличить долю внешних заказчиков. Если по итогам 2019 г. она составляла 6,5 % в общем объеме реализации, то по итогам четырех месяцев текущего года этот показатель вырос более чем вдвое, – до 13,5%. Как мы и планировали, 2020 г. должен стать для нас переломным, и мы сможем значительную долю ремонтных услуг оказывать на сторону. В крупном мегаполисе, каким является Пермь, в условиях сильной конкуренции сделать это непросто.

Для укрепления позиций предприятий на внешнем рынке в феврале-марте специалисты «ПТП» прошли техническое обучение Wabco, было закуплено соответствующее диагностическое оборудование, сегодня идет процедура его сертификации.

Ведутся переговоры с заводом по производству автобусов «Volgabuss» на предмет получения статуса официального представителя в Пермском регионе. Режим самоизоляции, конечно, оказывает влияние на их ход. Но мы понимаем, что получение данного статуса существенно укрепит позиции «ПТП» на предстоящем в июне конкурсе по ТО и ремонту парка автобусов данной марки, принадлежащего МУП «Пермгорэлектротранс». В минувшем году городская администрация заключила контракт на поставку 85 автобусов «Volgabuss». И возможность обслуживать парк новых однотипных транспортных средств – весьма привлекательна.

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Спрос отложен, строительство набирает обороты



В апреле ЗАО «Капри» подписало контракт с ООО «Киришавтосервис» (дочернее предприятие ПАО «Сургутнефтегаз»), владеющим сетью из 67 АЗС в С.-Петербурге, Ленинградской и Новгородской областях на изготовление 8 полуприцепов-цистерн для перевозки СНП.

В ближайшее время на заводе ожидают результаты тендера на поставку 7 ППЦ и 3 автоцистерн для АО «Газпромнефть-Транспорт». В минувшем году заводом для данного заказчика было изготовлено 23 трехосных алюминиевых ППЦ с системами рекуперации газов и нижнего налива.

– Сегодня экономическая ситуация сложнее прошлогодней, – отметил **А. А. Самсонов**, директор ЗАО «Капри». – Доллар с начала года значительно вырос, а в себестоимости стального полуприцепа-цистерны валютная составляющая превышает 40 %, алюминиевого ППЦ – все 60 %. Негативно сказались и ограни-

чения по COVID-19, что привело к сокращению потребления топлива. В связи с этим, многие перевозчики СНП пересматривают планы по обновлению парка.

Период снижения спроса на заводе используют для повышения качества и удешевления продукции. С этой целью в феврале наладили производство крышек горловин для ППЦ, которые не уступают по качеству зарубежным, но значительно их дешевле. Разработана и построена первая бочка круглого сечения для перевозки битума, более доступная по цене.

С марта все ППЦ «Капри» комплектуются системой «OptiLink»,

которая подключается по беспроводной связи к мобильному телефону и позволяет перевозчику в режиме онлайн контролировать состояние подвески, тормозной системы и значения осевых нагрузок ТС.

В прошлом году на международной выставке «Comtrans 2019» заводом был представлен ППЦ, предназначенный для премиум-сегмента. Он оборудован системой предотвращения перемешивания нефтепродуктов «EuroNomix» и системой мониторинга полноты загрузки топлива «Optolevel». В данном ценовом сегменте эксплуатируется в основном импортная техника, но рост стоимости на нее дает заводу дополнительный шанс выйти на этот рынок.

– Нынешнее положение на рынке – явление временное, – убежден **А. В. Жигало**, заместитель директора завода по экономике. – это, скорее, не сокращение спроса, а отложенный спрос, который восстановится по мере выхода из карантина.

С прицелом на будущее продолжается строительство новой производственной площадки предприятия. В этом году компания «Спецнефтетранс» планирует инвестировать в этот проект 343 млн рублей.

– Осенью в ЗАО «Спецнефте-

транс» для контроля над ходом строительства был создан строительный комитет, – пояснил **А. В. Кабанов**, начальник УСЭА компании. – В январе был подписан договор с ООО «Гидротэкс Рус» на возведение здания промышленного цеха с АБК, благоустройство территории и разработку рабочей документации. Отчеты о ходе работ ежедневно вносятся в программу, созданную на платформе MS Project, что позволяет вести учет ресурсов и сроков.

– На сегодня выполнены работы по устройству фундаментов производственного здания и АБК, – доложил на заседании стройкомитета, состоявшемся 30 апреля, **А. В. Евдокимов**, руководитель УКС ЗАО «Капри». – Завершены работы по монтажу железобетонных колонн и начаты работы по монтажу металлоконструкций покрытия. Выполнена песчаная и щебеночная подготовка основания плиты пола. Завершено устройство фундамента котельной и строительство газопровода высокого давления. Произведен монтаж трансформаторной подстанции и обустройство котлована для резервуаров системы пожаротушения. Ведется бурение второй скважины под воду. Идет проработка проектных решений инженерных систем. Работы идут по графику.

Александр ЖУРБИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В марте-апреле ООО «Нефторестрой» обеспечило фронт работ на улицах Урая.

До 30 июня будет отремонтировано три участка на ул. Ленина, Узбекистанская, Космонавтов, — сообщил В. В. Елишев, начальник ПО. — Будет произведено благоустройство территории каре домов №№ 76, 80, 84 в микрорайоне 1А. В апреле был начат завоз шлакового щебня для реконструкции 12 км автодороги на Толумском месторождении ТПП «Урайнефтегаз».

Всего летом запланированы капремонт дорог на площади 34 тыс. м², отсыпка 645 тыс. м³ в рамках капстроительства. На дорогах обществом будет задействовано 50 ед. техники и 140 работников. Производство АБС составит 12 тыс. тн.

■ В связи с уменьшением потребности нефтяников в транспорте, ООО «Лангепасское УТТ» ведет поиск дополнительных объемов работ.

С первого апреля заключены договоры с ООО «БК «Евразия» на перевозку оборудования и ООО «ЭНЕРГОСЕРВИС-Энергия» на транспортное обслуживание. Ведется подготовка документов к тендерам ООО «ЛУКОЙЛ-Энергосети».

Начата работа по оптимизации расходов, включая реализацию баз и оборудования, не задействованных в производстве. Предусмотрено приобретение двух автомобилей ППУ, вернее оборудование которых работает на газовом топливе. После их тестирования будет рассмотрен вопрос по переоборудованию на газ остального парка ППУ. Также запланировано начать согласование с заказчиком замены бензиновых автомобилей «Нива» и «УАЗ» на машины, оборудованные ГБО.

■ Ограничения по передвижению в условиях пандемии еще более затруднили связь г. Урай с «большой» землей.

По крайней мере, специалисты ООО «Авторемонтное предприятие» отмечают, что участились случаи задержки поставок запасных частей.

Работники общества предпринимают все усилия, чтобы обеспечить своевременную поставку деталей для техники, поступающей в ремонт. Для этого запчасти отгружаются не только через транспортные компании, но и службы такси, онлайн-сервис поиска автомобильных попутчиков «BlaBlaCar», железнодорожным транспортом.

■ На протяжении последних трех месяцев в ООО «Ремдор-маш» происходит настоящее экономическое чудо!

Производственная программа по ТО и ремонту АТС значительно перевыполняется.

Судите сами, в феврале план в нормо-часах обществом был выполнен на 122,8 %, а по доходам — на 144,2 %. В марте в физических объемах — на 120,6 %, по доходам — на 144,5 %. В апреле — на 117,2 % и 118,6 % соответственно.

«Конечно, мы испытываем на себе влияние негативной ситуации, но проанализировав деятельность, за этот период, — сообщил Г. В. Чофу, директор ООО «Ремдор-маш», — будем прилагать все усилия, чтобы показатели бизнес-плана не подвергались сокращению. В связи с ростом цен на новую дорожно-строительную технику мы допускаем увеличение обращений по ремонту имеющихся машин и механизмов. Для решения этих задач у нас есть квалифицированные сотрудники и производственные мощности».

СТРОИТЕЛЬСТВО

«Транс-Строй»: планы на лето

30 апреля ЗАО «Транс-Строй» завершило содержание автозимников. Их протяженность в Ненецком АО составляла 235 км, в Коми — 123. Сезон выдался сложным из-за затяжных метелей и частых оттепелей, но дорожники с задачей справились и сейчас готовятся к лету.

Май традиционно пора затишья в графике работ усинского предприятия. В период весенней распутицы, паводка и ограничения грузоподъемности ведется только содержание внутрипромысловых дорог. Выход техники — 25 единиц в односменном режиме. Работы по капстрою будут возобновлены в июне.

В летний сезон запланировано отсыпать почти 700 тыс. м³, — рассказал В. Е. Бойко, директор ЗАО «Транс-Строй», — значительная часть из этого объема приходится традиционно на отсыпку площадок Усинского месторождения и на строительство внутрипромысловых дорог Прохоровского месторождения. Также на этом объекте будет возведен мост протяженностью более 60 м, начнется устройство покрытия дорожной одежды из ПГС и установка 6 км барьерного ограждения.

Так же «Транс-Строй» продолжает восстанавливать свои позиции на рынке асфальтирования. В минувшем году в рамках муниципальных контрактов по капитальному и текущему ремонту улиц Усинска было уложено более 12 тыс. м² асфальта. Дополнительно асфальтобетонный завод предприятия выпустил и реализовал на сторону 5 тыс. тн смеси, которая была использована на реконструкции взлетно-посадочной полосы аэропорта г. Усинск.

Помимо возобновления работы АБЗ, общество вернуло в оборот

ранее простаивавший железнодорожный тупик. Созданный на его базе производственный участок № 4 летом прошлого года принял и перевалил 32 тыс. тн инертных материалов для сторонних заказчиков. Одним словом, в минувшем году обществом были восстановлены инфраструктура и ключевые навыки в работе с асфальтом. В год 35-летия Усинска вклад ЗАО «Транс-Строй» в развитие и благоустройство города был отмечено благодарственным письмом главы Республики Коми.

Этим летом работа по асфальту продолжится. Предприятию поручено реконструировать 22 тыс. м² проезжей части ул. Промышлен-

ная. Предстоит уложить 4,5 тыс. тн асфальта. И, хотя доля данного объекта в структуре летних доходов дорожного общества не превышает 10 %, с точки зрения маркетинга, он является ключевым. Стратегическая задача — развитие компетенций, техническая и технологическая модернизация производственной базы, наращивание объемов на объектах дорожного строительства, финансируемых из бюджета.

В этом году на АБЗ будет произведена замена операторского поста и реконструкция асфальтосмесительной установки. Автомобильная и дорожно-строительная техника, поступившая в общество в послед-

ние месяцы, приобреталась с прицелом и на этот вид работ. Всего на строительстве и ремонте дорог с твердым покрытием планируется задействовать более 100 единиц техники и 170 работников (без учета водителей).

Параллельно с наращиванием объемов работ продолжается совершенствование системы управления предприятием, основанной на постоянном стремлении к повышению эффективности и устранению непроизводительных затрат. С этой целью в июне в ЗАО «Транс-Строй» планируется запуск системы управления проектами на платформе Microsoft Project.

КОММЕНТАРИЙ

Перспективный проект

О перспективах внедрения MS Project рассказывает А. В. Кабанов, начальник управления строительства и эксплуатации автодорог ЗАО «Спецнефтетранс». Именно это управление выступило инициатором применения данного программного продукта и разработчиком методики.

— MS Project — это комплексное ПО, которое позволит дорожникам лучше планировать и контролировать ход работ на объектах строительства. Помимо привычного базового, изначально утвержденного плана, программа позволяет иметь текущий, рабочий план, который учитывает все изменения, производимые в ходе его реализации, и, по сути, является навигатором по проекту.

Для этого система должна поддерживаться пользователями в актуальном состоянии, еженедельно в нее необходимо заносить фактические данные выполнения. Это позволяет получать объективную картину о ходе строительства. Одной из

ключевых функций системы является возможность по индикаторам проблемных задач контролировать проект по этапам, срокам, материалам и направлениям работ.

Пилотное применение MS Project было произведено нами на строительстве нового завода ЗАО «Капри». Но там функционал ПО ограничен тем, что мы не выполняем работы, а только контролируем приглашенного подрядчика. Поэтому для «Транс-Строя» предстояло разработать более рабочий график и более объемный функционал, который позволит обществу контролировать ход строительства как подрядчику.

В ЗАО «Транс-Строй» с большой заинтересованностью отнеслись к нашему предложению и активно включились в обсуждение проекта. Например, блок по учету стройматериалов изначально внедрять не планировалось, но представители предприятия сами настояли на его включении.

Поставкам материалов уделено особое внимание. Функционал этого блока позволяет сравнивать, сколько по норме планировалось приобрести материалов, и сколько его в наличии. Это позволяет предприятию каждую неделю видеть: сколько и каких материалов необходимо приобрести по смете и сколько имеется, виден график поставки материалов, который будет полезен службе снабжения «Транс-Строя».

У общества есть заинтересованность во внедрении MS Project, и она исходит от первого руководителя, который понимает, что программа облегчит работу, позволит быстрее и глубже вникать в проект, видеть все детали, оценивать его эффективность.

Планируется, что в течение нескольких месяцев после внедрения MS Project, «Транс-Строй» проведет обкатку и доработку проекта. Это позволит на практике усовершенствовать алгоритмы ведения графика, добавить необходимый функционал. После этого проект получит развитие в остальных дорожных обществах компании.

Строить зимой и летом

После передачи коллегам из «ДТК Ямал» львиной доли автозимников, которые традиционно строил и содержал «Дорстройсервис», минувшей зимой общество собственными силами построило 78 км сезонных дорог, из них на содержании находилось 76 км.

«По итогам зимнего сезона стоит отметить коллектив ДРП «Мессояхское месторождение», особенно начальника участка Н. А. Марченко, за качественную организацию строительства и содержания автозимников АО «Мессояханефтегаз», — отметил С. Д. Снурицын, директор ООО «Дорстройсервис», и добавил, — а теперь о менее приятном, — кризис на нефтяном рынке оказал влияние на нашу производственную программу. Заказчик сократил объемы работ по содержанию и текущему ремонту дорог на 100 млн рублей, потребность в автоуслугах — на 33 млн.

В связи с этим были изменены производственная программа и затраты на материалы. Высвободившийся транспорт частично перестроен под объемы по дорожной деятельности (рекультивация, кап-

строй и ремонт), частично поставлен в резерв. Кроме сокращения прямых издержек, пересмотрены затраты на содержание производственно-технических баз, прочие накладные расходы. До конца полугодия будет рассмотрен вопрос о возможной корректировке инвестпрограммы, которой предусматривалось приобретение 41 ед. ТС и ДСМ на сумму более 311 млн рублей.

В марте обществом был заключен договор с ТПП «Когалымнефтегаз» на реконструкцию дорог общей протяженностью 33 км. Дополнительные доходы в этом сегменте частично перекрывают потери по другим направлениям.

Всего летом «Дорстройсервис» планирует капитально отремонтировать 280 тыс. м² дорог с твердым покрытием, объемы капстроительства составляют 10 тыс. м³. Три АБЗ предприятия произведут 60 тыс. тн АБС. На строительстве и ремонте дорог с твердым покрытием будет задействовано 48 ед. техники и 60 работников.

Наиболее значимые объекты — реконструкция дорог ТПП «Когалымнефтегаз», где предусмотрено устройство щебеночного основания и асфальтобетонного покрытия на площади около 250 тыс. м². В рамках ремонта дорог в г. Когалым будет произведено фрезерование и устройство асфальтобетонного покрытия на площади 25 тыс. м². Доля работ на объектах муниципального и регионального значения в общем объеме летних дорожно-строительных работ составляет 15 %.



Работает техника ООО «Дорстройсервис».

Фото: А. Гушин.

Для выполнения этих объемов ООО «Дорстройсервис» были заключены договоры поставки более 200 тыс. тн инертных материалов. Закуп осуществлялся с помощью

электронной торговой площадки «НЭП Фабрикант». Использование ЭТП позволило привлечь большее количество поставщиков, что привело к снижению конечной цены для наших заказчиков.

При проведении работ «Дорстройсервис» продолжит применение хорошо зарекомендовавшей себя в прошлом сезоне стыковочной битумной ленты для повышения качественных характеристик продольных стыков в асфальтобетонном покрытии.

Кризисы приходят и уходят, а дороги строить хорошо надо всегда. И зимой, и летом.

Алла ВЛАДИМИРОВА.

Будни председателя

В марте были подведены итоги конкурса публикаций «25 лет с людьми и для людей», посвященного юбилею Международной ассоциации профсоюзных организаций ПАО «ЛУКОЙЛ», в которую входит и ОГПО «Спецнефтетранс». Второе место в конкурсе присуждено очерку «Будни председателя» о председателе первички «ПТП». Эта статья была опубликована в журнале «Социальное партнерство» в декабре 2019 г. Поздравляем автора и предлагаем материал вашему вниманию.

Председателю профсоюзной первички «Пермского транспортного предприятия» И. А. Булычеву о работе водителя рассказывать не надо.

За руль Илья сел еще до армии. При поступлении на автодор Пермского политеха срезался на физике, — и, чтобы не терять время, пошел на курсы водителей при ДОСААФе. После них, также за счет военкома, — двухлетняя «командировка» на Дальний Восток. Крутил баранку во взводе обеспечения военного госпиталя в Комсомольске-на-Амуре.

— Домой вернулся в июне 1992-го, — говорит Илья Анатольевич, — поступить в институт после армии вот так, сходу, без подготовки по той же физике, было не реально.

Институт отпадал и по экономическим соображениям, — в тот год, первый, после распада СССР, инфляция в стране составила 2 500 %. И до этого прожить на студенческую стипендию можно было чисто теоретически, а когда ценники в магазинах переписывают каждый день? Тянуть деньги с родителей воспитание не позволяло, поэтому, даже не отгуляв положенный после армии месяц, Илья устроился водителем на Пермский НПЗ.

Через три года, когда все более-менее устаканилось и пришло понимание, что знание — сила, И. Булычев поступил в автотранспортный колледж на заочку. Высшее образование он получил уже в 39 лет.

В 2005-м И. А. Булычев пересел из кабины в кабинет, и последние 15 лет он — инженер по безопасности дорожного движения ОАО «ПТП».

■ На общественных началах

С 2016 года И. А. Булычев был избран председателем первички на неосвобожденной основе. Однако общественный характер работы не освобождает от ответственности.

— Видимо, Вы работой не очень загружены, раз еще и профсоюзом занимаетесь...

— Да, как сказать...

Рабочий стол И. А. Булычева разве что не прогибается под стопками документов — отчеты, акты проверок, протоколы, листы учета...

Бумаги, а где же работа с людьми?

— Кроме работы с документами, — Булычев читает мысли (!), — проведение инструктажей и стажировок для новичков, обязательная двадцатичасовая программа ежегодных занятий с водителями, рейды по соблюдению ПДД, взаимодействие с ГИБДД...

Поэтому большую часть обязанностей председателя ППО Илья Булычев исполняет в режиме реального времени — на собрании, в курилке, в коридоре, в рейде... Время приема — не ограничено, чтобы в

17.00 профком на клюшку, приходите завтра, — такого нет и быть не может.

— Уже четвертый год в должности председателя, — рассказывает Илья Анатольевич, — чтобы успевать и по работе, и по профсоюзной линии приходится задерживаться вечерами. Часть выходных бессовестно краду у семьи — конкурс профмастерства, спортивные состязания, экскурсии — их посреди недели не проведешь. Из-за этого, порой возникают вопросы дома, но раз взялся, надо доводить до конца.

Вот и наше интервью растянулось на три дня, — оно никак целиком не вписывалось в плотный график дел и встреч председателя.

Вот в кабинет заглядывает очередной посетитель.

— Паша, я помню, запишу, — председатель профкома понимает цель визита не то, что с полуслова, с полувзгляда. И поясняет, — это на проверку по зрению, которая начнется у нас через неделю.

Что на основной работе, что на профсоюзной, — принцип у меня один. Никого не отпихиваю, мол, некогда или не хочу с тобой заниматься, — говорит Илья Анатольевич. — Если вы хотите снизить аварийность, то должны понимать: одними наказаниями и штрафами многого не добьетесь. Надо понять причины нарушения ПДД. Для этого с каждым водителем надо общаться, разъяснять, где он нарушил, менять неправильную точку зрения.

Так и в профсоюзной работе с людьми надо разговаривать, слышать.

■ Добровольно и для каждого

А слышать председателю профкома Булычеву надо многих. В первичке ПТП на учете 268 человек, — это более 55 % работников предприятия. Много это или мало? Это, смотря как считать

— Когда заступал на должность, в профсоюзе состоял каждый третий работник, — около 170 человек. У меня нет идеи фикс довести членство до 100 % — это должно быть осознанное решение самого работника.

Звонок — пришла машина и Булычеву пора в вечерний рейд, — проверка водителей топливовозов на маршрутах.

К вопросу о вступающих возвращаемся уже на следующий день.

— Большой потенциал — это вновь устраивающиеся, — повторяет Илья Анатольевич, — использую свое служебное положение уже на вводном инструктаже: рассказываю о профсоюзе, преимуществах: материальная помощь, льготы по путевкам, досуговые мероприятия. Благодаря этому, новички узнают коллектив, свои права.



И. А. Булычев, председатель ППО ОАО «Пермское транспортное предприятие».

Как-то пришли устраиваться бывшие работники одной крупной строительной организации: а, что у вас в профсоюз можно вот так просто вступить?! У них там, оказалось, даже не всех ИТР принимали, не то, что простых работяг.

■ Негромкая работа

Разговор заходит об уполномоченных по охране труда от профсоюза. Председатель профкома и член постоянно действующей комиссии по охране труда Булычев перечисляет исправленные по представлениям уполномоченных недостатки: «На створке ворот стоянки установили фиксатор, заменили перегоревшую лампочку, на автомойке починили трапик...». Но как-то это несерьезно звучит, мелочевка какая-то...

— А где: «коня на скаку остановим, в горящую избу войдем»? Где аршинными буквами: ПРЕДОТ-ВРАТИЛ ПРОИСШЕСТВИЕ или ПОДВИГ УПОЛНОМОЧЕННО-ГО?

— Так нам на производстве такие подвиги и не нужны, — говорит председатель ППО. — В этом-то и суть работы наших троих уполномоченных. Зато они твердо знают, что их сигнал, возможно, предотвратил несчастный случай. То же самое касается и правил промышленной безопасности, которые кровью написаны в прямом смысле. И цель уполномоченного — не наказать коллегу, а уберечь от беды.

— К сожалению, — говорит Илья Анатольевич, — не все это понимают. Бывает, грубят в ответ на замечание. Вот, недавно произошел такой случай. Мы его на общем собрании в автоколонне уже обсудили. Кроме этого, работник ответит рублем и за нарушение правил, и за хамство.

За те несколько лет, что мы знакомы с Ильей Анатольевичем, ни разу не слышал, чтобы он на кого-то кричал или просто повышал голос. Всегда внешне спокойный, рассудительный, говорит негромко, не привык пороть горячку, семь раз отмерит, прежде, чем отрежет — это про таких, как Булычев. И сейчас, пожалуй, я впервые увидел его взволнованным.

■ Два в одном

При разборе с нарушителем ПДД Булычеву важно не допустить конфликта. Ему важно не победить в споре (сделать это, наверное, нетрудно, особенно, если у тебя за спиной правила, протокол и началь-

ственная должность), а добиться, чтобы она не повторилась.

— Бывает, вижу, забуксовали, человек стоит на своем и все, — рассказывает И. Булычев, — как выйти из тупика?

Похожу с другой стороны: давай, говорю, в машинки поиграем (для этого специально храню модели авто). Достаю машинки, или на доске рисуем ситуацию. А теперь, давай, посмотрим, какие могли быть последствия? А сколько у тебя детей? А внуки есть? А что будет, если...?

И постепенно, постепенно человек из ситуации конфликта выходит и уже понимает свои ошибки и к чему они могут привести.

— А где вот в этой ситуации граница между инженером по БДД и председателем первички?

— А ее и нет, здесь два в одном, — говорит Булычев. — Главное, чтобы человек домой вернулся живым и здоровым, а на работу шел не трудовую повинность отбывать. И большую роль здесь играют микроклимат и взаимоотношения, которые мы сами же формируем в нашем коллективе.

■ Разговор в перерыве

Курилка — это особое место на каждом предприятии. В ней ты можешь узнать не только последние новости, но и кто из работников чем дышит, чем живет, что думает... Одним словом, это одно из мест для работы с личным составом, как говорил в армии замполит.

— Вот недавно на перекуре «нарвался» на тему: хорошо там, где нас нет, — делится И. Булычев.

— Вот, там-то водители получают, так получают...

— И здесь моя первая задача — вести разговор в конструктивном русле: «Где это «там»?

— Вот, там-то...

Выясняется, что это — строительная контора, там совсем другие бюджеты. И там зарплату водителя подводят под среднюю по предприятию. Это обычное дело на любом производстве.

После перекура посмотрел в интернет — фирма-то под банкротством. Через какое-то время эту тему с работником мы договорили. Он увольняться передумал.

Не так все просто, как порой кажется из курилки.

■ Это было недавно...

Если говорить бюрократическим языком, интерес к общественной

работе у Ильи Булычева проснулся рано, когда в середине восьмидесятых от школьной дружины он был избран в районный пионерский штаб «Факел».

— Там нас учили общаться, излагать свои мысли, выстраивать взаимоотношения, сообща решать проблемы и помогать другим. Причем, делалось это весело, интересно, в игровой форме. Нечто подобное было потом в институте, когда с нами занимались психологи: квесты, кейсы...

Еще, чем запомнился «Факел»: собирали игрушки для ребят из детского дома в Оханске, ездили к ним с концертом. С октябрятками проводили классный час ко Дню Победы, оказывали тимуровскую помощь ветеранам. Как будто вчера было...

А накануне 9 мая 2019 г. профком ПТП вместе с отделом кадров побывал в гостях у ветерана **Анатолия Павловича Анисимова**. Участник Великой Отечественной, отработал водителем на предприятии более двадцати лет. Как же он был рад гостям, словно помолодел! Разговоры, воспоминания: а вот то-то как было, а это ты помнишь...? 95 лет, а память, как у молодого!

— Я, конечно, — отвечаю ему, — ничего из этого помнить не могу, — я в те годы еще ребенком был. А вот с дедом моим двоюродным Вы на одной автобазе работали.

— Это его заводит, раззадоривает:

— Деда твоего помню. А вот мы еще с тем-то вот что делали, ты себе представить не можешь! А вот с этим-то мы что творили!

Часа два мы с ним просидели, проговорили, по рюмочке подняли за Победу.

Для многих наших стариков внимание и возможность выговориться дорожке подарка.

■ Вместо послесловия

Из текущих дел председателя первички на этой неделе (декабрь 2019 г. — авт.): отвезти отчетные документы в Пермскую территориальную организацию Нефтегазстройпрофсоюза; подготовка к Новому году — сценарий праздничного вечера, подарки, матч по пейнтболу среди молодых специалистов; доработка проекта бюджета ППО на следующий год — есть желание добавить немного на конкурс профмастерства, — ввести соревнования на погрузчиках; увеличить сумму матпомощи из средств профкома.

Кроме этого, формирование группы в бассейн по льготным абонементом для членов профсоюза, подготовка к проведению офтальмологического осмотра, — согласование графиков с руководителями подразделений. Надо организовать тренировки для теннисистов — подтянуть их к спартакиаде «Спецнефтетранса».

— Предварительно уже проговорил этот вопрос с товарищем еще по пионерскому штабу «Факел», он на заводе сегодня спортом заведует. Надеюсь, вопрос решить удастся...

Вот такие у председателя профкома ПТП будни, такая практика «малых дел».

Олег ОПУТИН.

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

Побеждать вместе



Председатель ОППО «Спецнефтетранс» А. Г. Карымов рассказал о работе профсоюзной организации и планах:

Объединенная первичная профсоюзная организация «Спецнефтетранс» включает в себя 18 первичных профсоюзных организаций общей численностью 7 432 человека. Практически 80 % работников компании состоят в профсоюзе.

В феврале в рамках проекта по оптимизации ремонтных мощностей из состава компании вышло ООО «Ремспецтранс-1». Из 130 работников – 100 члены профсоюза. Мы договорились с новым собственником, что первичка остается в составе нашей объединенной профорганизации и будет жить и работать на прежних принципах и условиях, что условия коллективного договора не будут ухудшены.

Кроме этого, на учете состоят еще 1 058 ветеранов компании. Следует отметить, что в минувшем году более 200 пенсионеров вернулись в наши ряды. Разумеется, мы приняли людей, которые много лет посвятили себя работе на благо компании. Никаких взносов они, конечно, не платят, мы отмечаем День пожилого человека, круглые даты ветеранов, приглашаем на мероприятия, проводим чаепития и встречи.

Основное направление работы ОППО «Спецнефтетранс» – конструктивное взаимодействие с работодателем по вопросам социального партнерства. Наши коллективные договоры не раз отмечались на районных и региональных профсоюзных конкурсах. Таков результат совместной работы профсоюза и администрации. Сотрудничество позволяет создавать в коллективах рабочих, созидательный настрой, который помогает выполнять трудовые задачи. Это – красная нить нашей работы.

Особенно это проявилось в период борьбы с COVID-19, в которой профактив стоит плечом к плечу с руководством обществ. Перед председателями ППО и уполномоченными по охране труда ставятся задачи всеми силами способство-

вать обеспечению безопасных условий труда и быта работников, СИЗ, проведению тестов и медосмотров. Для работы на удаленке в одном из мессенджеров мы создали группу для председателей ППО, в которой есть возможность поделиться с коллегами планами, мыслями, опытом по борьбе с инфекцией.

При обсуждении ситуации по пандемии с руководством компании я имел возможность убедиться, сколько в Группе «Спецнефтетранс» делается, чтобы сберечь здоровье и жизни работников; что все заинтересованы в сохранении коллектива. На это уже направлена не одна сотня миллионов рублей. Люди продолжают работать строго по графикам, те, кто могут, работают удаленно, те, кто находится в простое из-за сокращения заказчиками программ по транспорту, получают зарплату.

В конце концов, коронавирус отступит, вакцина будет изобретена, все мы вернемся к нормальной работе, живому человеческому общению. И выходить из кризиса легче сообща.

Думая о завтрашнем дне компании, профсоюзная организация большое внимание уделяет молодым специалистам, их закреплению в коллективе. Все новые работники,



Автор этого фото Е. В. Шведскова, председатель профкома ППО ЗАО «Нижневолжское УТТ» – неоднократный победитель и призер корпоративного фотоконкурса компании.

первым делом, попадают в объятия председателей ППО, которые, в основном, ведут общественную работу на неосвобожденной основе, занимая должности в службах по работе с персоналом или охраны труда и БДД. Рассказываем про колдоговор, льготы. При этом новички видят, что компания живет активной спортивной жизнью, проводятся спартакиады, заключаются договоры со спортзалами, бассейнами: ходите, занимайтесь! Не первый год ОППО ведет работу и по селекции молодых активистов. Сегодня уже около 40 % нашего профактива – люди до 35 лет.

К сожалению, ограничения по

COVID-19 временно препятствуют занятиям спортом, проведению массовых мероприятий. Оказывают они влияние и на подготовку к 15-летию компании «Спецнефтетранс». Тем не менее, работа ведется: уже представлен логотип юбилея, объявлен фотоконкурс, идет подготовка к съемкам фильма о компании. На стендах в обществах, в газете и на сайте размещаются материалы. Будем надеяться, что в ближайшее время ограничения будут ослаблены или сняты, и мы сможем отметить юбилей компании, наших лучших и заслуженных работников.

А пока, уважаемые коллеги, берегите себя и будьте здоровы!

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Коронавирус – не помеха: конференция работников ЗАО «Нижневолжское УТТ» прошла в дистанционном режиме.

Для этого в структурные подразделения общества заранее были направлены доклады, отчеты и проект нового коллективного договора на 2020-2023 гг.

На конференции, прошедшей 23 апреля, директор предприятия А. И. Мигунов доложил, какие шаги предпринимаются для демпфирования негативного влияния кризисных явлений. С заказчиками ведется диалог о необходимости ежедневной запланированной выборки подвижного состава и включении его в работу.

Был дан отчет о совместной работе по борьбе с коронавирусной инфекцией, проводимой администрацией общества, профсоюзной организацией, уполномоченными по охране труда. Отмечено, что взаимопонимание между администрацией предприятия и первичной профсоюзной организацией помогает решать многие задачи, включая вопросы безопасного труда и социальных гарантий в условия пандемии COVID-19.

Действовавший коллективный договор конференцией признан исполненным. Новый колдоговор от администрации подписал директор «Нижневолжского УТТ» А. И. Мигунов, от коллектива – председатель профкома ППО Е. В. Шведскова.

ФОТОКОНКУРС

Расчехляйте фотоаппараты!



В ЗАО «Спецнефтетранс» стартовал X фотоконкурс, посвященный 15-летию компании, – «ВЕДУТ ДОРОГИ К НЕФТИ».

Участники фотоконкурса могут побороться за победу в пяти творческих номинациях. В каждой из них предлагается по несколько тем и направлений для творчества.

■ Номинация «Наша работа»

1.1. Фотографии, которые отражают совместный труд работников Группы компаний «Спецнефтетранс» и заказчиков на объектах работ.

1.2. Фотографии, отражающие работников дочерних обществ Группы «Спецнефтетранс» в процессе труда на производственных базах и объектах заказчиков.

1.3. Фотографии, отражающие широкую географию деятельности компаний, фирменную символику. Символикой является: логотипы, товарные бренды, рекламные слоганы компании, элементы корпоративной

одежды и т.п.

В соответствии с условиями конкурса, на фото этой номинации должны быть изображены люди и события в ракурсе, выражающем понятия «работа», «человек за работой», «люди работают», «в процессе работы», «трудолюбивый человек». Предпочтительны крупные планы. Принимаются постановочные и документальные фото.

■ Номинация «Трудовая гордость»

1.1. Фотопортреты лучших работников обществ на рабочем месте. Принимаются постановочные и документальные портреты.

1.2. Фотографии трудовых династий предприятий, входящих в группу компаний ЗАО «Спецнефтетранс». На фотографиях могут быть изображены, как действующие работники, так и ветераны предприятий. При направлении фото указать: Ф.И.О. должности изображенных на снимке работников, стаж, в том числе общий трудовой стаж династии в дочерних обществах компании «Спецнефтетранс».

1.3. Фотопортреты наставников молодых работников (в целях развития и поддержки наставничества, морального поощрения лучших опытных наставников).

Особая номинация фотоконкурса посвящена 75-летию Победы наше-

го народа в Великой Отечественной войне.

■ Номинация «Наша Победа!»

1.1. Портреты работников с фотографиями родственников – фронтовиков и тружеников тыла.

1.2. Фотографии работников компании с торжественных мероприятий, посвященных 75-летию Победы в Великой Отечественной войне: парад Победы, шествие «Бессмертный полк», встреча с фронтовиками и тружениками тыла, включая ветеранов дочерних обществ.

■ Номинация «Мир увлечений»

1.1. Спорт и труд рядом идут! (популяризация спартакиады ЗАО «Спецнефтетранс», здорового образа жизни, занятий спортом и физкультурой).

1.2. Фотографии, отражающие работников компании (и членов их семей) в процессе реализации их хобби и увлечений (рисование, танцы, вышивка, коллекционирование и т.п.).

1.3. Фотографии, отражающие общественно-полезные и досуговые мероприятия, проводимые профсоюзными организациями, советами молодых специалистов.

Отдельная номинация «Профессиональный взгляд» – для профес-

сиональных фотографов. В юбилейный для компании год общества будут размещать в печатных изданиях материалы о своих коллективах, лучших работниках. Эти материалы по традиции сопровождаются иллюстрациями. И премия за победу в данной номинации – это дополнительный стимул для профессионалов сделать свой кадр самым лучшим!

■ Номинация «Профессиональный взгляд»

1.1. Фотографии работников дочерних обществ на рабочем месте, на состязаниях в рамках спартакиады «Спецнефтетранс», конкурсах профмастерства и т.п.

1.2. Фоторепортажи – подборки фотографий с мест работ, конкурсов профессионального мастерства, спортивных состязаний, иных мероприятий, проводимых (или с участием) работников дочернего общества.

Работы на конкурс направляйте в ОРП и ППО предприятия. Итоги X фотоконкурса «Спецнефтетранс» будут подведены до 16 октября. Авторы лучших работ будут награждены премиями, а фотографии, поступившие на конкурс, будут использованы при изготовлении календарной и полиграфической продукции.

Так что, коллеги, расчехляйте свои фотоаппараты! Ждем ваших работ, посвященных 15-летию компании «Спецнефтетранс» и непросто, но такому нужному труду автотранспортников, дорожных строителей, авторемонтников!