

Итоги-2020

стр. 2–5

Норильский
горизонт

стр. 6

Профсоюзная
жизнь

стр. 7–8

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Компания проявила характер

Это помогло преодолеть проблемы и найти точки роста

Традиционно в первом номере года мы подводим итоги работы компании года прошедшего. На вопросы редакции ответил генеральный директор ЗАО «Спецнефтетранс» Р. Ф. Габдуллин.

— Роберт Фанузевич, как Вы оцениваете результаты работы Группы «Спецнефтетранс» в 2020 году? Какие факторы оказали наибольшее влияние?

— Минувший год стал проверкой на прочность. Падение нефти и рубля, COVID-19 и связанные с этим ограничения, привели к сокращению экономической активности. При этом нам удалось сохранить практически весь периметр работ по основному заказчику — ПАО «ЛУКОЙЛ». Учитывая всё это, не будет преувеличением сказать, что компания отработала хорошо, проявила настоящий характер.

В условиях локдауна мы исполнили все требования Роспотребнадзора по противодействию пандемии. Там, где работа ведётся вахтовым методом, были созданы обсервации, изменена продолжительность вахт. Это позволило максимально защитить людей,



Техника ЗАО «Спецнефтетранс» ведёт погрузку горной породы на строительстве дорог на Мокулаевском месторождении известняковых руд в Норильском промышленном районе.

дать возможность работникам пройти карантин в достойных условиях и вывести их на работу на объекты заказчиков. Прямые затраты на организацию дополнительных койко-мест, содержание работников в период обсервации, закуп тестов

и средств защиты составили 268 млн рублей. Совершенно беспрецедентные расходы, которые в бюджете компании предусмотрены не были.

В связи с этим хочу поблагодарить руководство общества и коллективы за то, что в тя-

жёлый период мы остались производственно активными, смогли обеспечить необходимую санитарную ситуацию, выполнить задачи, которые ставил заказчик.

Продолжение на стр. 2

■ Сибирские морозы не страшны.

Десять новых автобусов «HIGER KLQ 6119TQ» междугородного класса, приобретённые в «Когалымское УТТ» в конце прошлого года, успешно выдержали проверку холодами.

— Зима нынче выдалась экстремальной, — отмечает Е. Е. Аржанников, директор «Когалымского УТТ», — температура в январе опускалась до -50, но техника показала себя надёжно. Доставка вахт осуществлялась без поломок и замечаний. В феврале первые два автобуса прошли плановое ТО — 30 000 км.

К зиме на 15 объектах УТТ были установлены автоматические узлы регулирования теплоэнергии. Это позволяет поддерживать в стояночных боксах температуру на уровне до +10, что даёт значительную экономию не только теплоносителя, но и топлива, поскольку позволяет выпускать технику на линию прогрева.

■ «Пермское транспортное предприятие» и в 70 лет работает по полной!

На три года продлён договор с ООО «ЛЛК-Интернешнл» на перевозку фасованных масел по междугородным маршрутам. География перевозок — от Калининграда до Красноярска и от Югры до Ставрополя.

По итогам закупочных процедур также недавно заключено два договора на дополнительные объёмы работ для АО «ЮНИС» — оказание услуг специализированным транспортом и грузоподъёмными механизмами.

■ 367 км автозимников построило и содержит ООО «ДТК Ямал» в этом сезоне.

Пять временных дорог к месторождениям ТПП «Ямалнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» было сдано в срок, несмотря на то, что долгое время температура была выше нормы.

Содержание автозимников проходит в плановом режиме даже при аномально низких температурах. Для этого обустроено четыре дорожно-транспортных пункта, задействовано 117 работников и 48 единиц ТС.

Безопасная «дорога жизни»

Первой трудовой победой ЗАО «Транс-Строй» в этом году стал автозимник «Нарьян-Мар — Усинск». Движение по сезонной трассе протяжённостью 55 км, построенной усинскими дорожниками, было открыто 16 января. Новостью тут же поделились телеканал «Россия 24», «Российская газета», федеральные информагентства. Событие!

Ненецкий АО — единственный материковый регион России, который не имеет постоянного наземного транспортного сообщения с остальными субъектами страны.

Обычно запуск автозимника происходит в декабре. В 2019 г., например, дорога была открыта 27 декабря. А нынче из-за капризов природы сроки начала работ неоднократно откладывались. Аномально высокие температуры и отсутствие снега внесли коррективы в планы дорожников «Транс-Строя», кото-

рые были мобилизованы на объекты работ, находились в полной боевой готовности, но... были вынуждены бездействовать. До установления устойчивого снежного покрова, который охраняет здешний уникальный растительный мир и целостность оленьих пастбищ, выход техники в тундру запрещён.

Снега ждали не только природа и дорожные строители, но и все жители Ненецкого АО. Задержка с открытием сезонной дороги сразу же отразилась на ассортименте и ценах в мага-

зинах Нарьян-Мара. Львиную долю продовольствия, медикаментов, прочих товаров и грузов в округ завозят либо во время короткой летней навигации, либо по автозимнику.

Только 19 декабря «Транс-Строй» смог выпустить бульдозеры на промку снега. На строительстве, которое велось круглосуточно, было задействовано около 30 единиц техники и 100 человек. И менее чем за месяц, с опережением сроков, усинцы «дорогу жизни» построили. Сегодня в день по ней проходит до полутора сотен автомобилей, а бригады «Транс-Строя» ведут работы по содержанию дорожного полотна. Для этих целей на зимнике обществом обустроено три ДРП, где и проезжающие могут переждать непогоду.



20 февраля работу дорожников ЗАО «Транс-Строй» оценил губернатор Ненецкого АО Ю. В. Бездудный: «Основной зимник округа Нарьян-Мар — Усинск безопасен для проезда. В этом сегодня убедился лично. Проехали до 154-го километра от Нарьян-Мара. Дорога содержится качественно. Ехать можно быстро и, самое главное, безопасно. Собственно, проверка безопасности и была основной целью рабочей поездки».

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

■ «Дорстройсервис» будет содержать региональные трассы на Ямале.

Предприятие заключило соответствующий госконтракт с «Дирекцией дорожного хозяйства ЯНАО» на 2021–22 гг. по автодорогам III категории «Подъезд к г. Тарко-Сале» и «Тарко-Сале — Пурпе», общей протяжённостью 104,6 км.

Сейчас в обществе готовятся к конкурсному отбору АО «Мессо-Ханефтегаз» на содержание и обслуживание дорог В.-Мессо-Ханского лицензионного участка и на строительство и содержание автозимников на период 2021–24 гг. Перед предприятием стоит задача отстоять объёмы, включающие в себя 150 км внутрипромысловых дорог и 70 — автозимников.

В рамках подготовки к летнему строительному сезону ведётся закуп инертных материалов. На электронной торговой площадке «НЭП-Фабрикант» размещена заявка на поставку 37 тыс. тонн щебня различных фракций. «Дорстройсервис» планирует участие в тендерах по ремонту дорог, благоустройству дворовых территорий в гг. Когалым, Лангепас, Покачи, а также асфальтированию площадок и реконструкции автодороги на месторождениях «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Для этого планируется выпустить 40 тыс. тонн АБС и приобрести два катка — комбинированный HAMM HD+110VT и тандемный HAMM HD+90VV-S.

■ «Авторемонтное предприятие» расширяет круг внешних заказчиков.

Общество второй год подряд выиграло тендер АО «Связь-Транснефть» на оказание услуг по ТО и ремонту техники. Сейчас идут переговоры по заключению договора с ООО «ЮВис» (г. Сургут), которое в начале года приступило к строительству 17-километровой автодороги «Урай — Половинка».

Для снижения цен на запчасти заключены прямые договоры с поставщиками в гг. Ульяновске (УАЗ), Н. Челны («КамАЗ»), Ярославле (запчасти для спецтехники), — сообщил С. Ю. Назаренко, директор ООО «АРП». — 1 апреля мы планируем открыть свой магазин запчастей.

■ 144 единицы прицепной техники планирует реализовать «Компания автоприцепов» в 2021 г. 92 из них — алюминиевые полуприцепы, 48 — стальные и ещё 4 — ППЦ «трейд ин».

Это на 15% выше фактического объёма прошлого года. В марте в Красноярский край заводом будет поставлена партия из 12 тяжёлых ППЦ для перевозки СНП.

Параллельно идёт строительство нового производства. Общий объём инвестиций на текущий год составляет 595 млн рублей (без НДС). В феврале ЗАО «Капри» заключило договор на поставку комплекта оборудования, оснастки и оказания услуг пусконаладки для будущего завода стоимостью свыше 450 млн рублей. Со II квартала текущего года и по февраль следующего всё производственное оборудование будет поставлено и смонтировано. Это позволит приступить к отработке технологических процессов производства и окраски выпускаемой продукции.

Также на февраль пришлось окончание строительства и пусконаладочных работ оборудования котельной, подготовка к поставке газа по построенной магистрали.

Компания проявила характер



➤ Технологический транспорт «Чернушинского УТТ» обслуживает Павловское газонефтяное месторождение «ЛУКОЙЛ-Пермь».

Продолжение. Начало на стр. 1

— Какие меры были приняты для поддержки работников?

— В полном объёме были выполнены указ президента России об объявлении нерабочих дней, режим ограничений, вводившихся государственными органами власти в регионах нашей деятельности.

И если офисные работники могли часть работы выполнять на удалённом режиме, то управлять автомобилем дистанционно — это пока ещё на стадии эксперимента.

По этой причине целые автоколонны на протяжении нескольких месяцев были вынуждены находиться на нерабочих днях. При этом ни один человек не был сокращён и не потерял в зарплате. Платилась даже премия. Здесь мы были солидарны с государством и коллективом: люди не были виноваты и в такое трудное время работников и их семьи надо поддержать.

— Наверняка большинство работников компании воспринимают эти меры поддержки как само собой разумеющееся.

— Это так, когда ты работаешь в такой компании, как наша, — с прозрачным бизнесом, ответственным подходом по обязательствам перед заказчиками, государством и работниками.

— Тем не менее очевидно, что в кризисные периоды люди начинают больше ценить стабильность и уверенность в завтрашнем дне.

— Я хотел бы, чтобы шаги, направленные на сохранение коллективов и уровня выплат в период локдауна, были правильно поняты и оценены. Это было не только решение руко-

водства. Благодаря тому, что мы работаем в одной большой компании, люди, которые продолжали работать, подставили плечо тем, кто был вынужден остановиться не по своей воле.

— Одним из важных событий минувшего года стало подписание «Соглашения о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс».

— Здесь, прежде всего, следует сказать о главном, о духе Соглашения. Он в том, что стороны удовлетворены системой взаимоотношений, которую выстраивали на протяжении полутора десятилетий.

Этим документом мы завершили необходимый и важный в развитии бизнеса этап тендерных процедур. На протяжении последних нескольких лет мы вместе с заказчиком активно работали над сокращением издержек и повышением эффективности услуг в транспортной и дорожно-строительной деятельности. Сложившийся уровень цен и технической оснащённости, качество работы наших предприятий привели заказчика к пониманию, что имеет смысл заключить стратегическое соглашение с целью сохранить высокоэффективные наработки и вместе продолжать развитие.

Наша задача на новом этапе — обеспечить качественное выполнение своих обязанностей, собственно, так же, как мы это делали и раньше. Поверьте, это не просто.

— Вы говорите о развитии, а какое влияние ограничения и вызовы, с которыми компания столкнулась в минувшем году, оказали на реализацию инвестиционной программы компании?

— Общий объём инвестиций составил более 2 млрд рублей. Рост произошёл во многом благодаря началу работ на объ-

ектах ПАО «ГМК Норникель». На закупку техники для этого проекта было направлено порядка 900 млн рублей.

Если говорить по основной группе нефтепромышленной техники, то в условиях снижения заявок мы постарались по максимуму загрузить имеющийся парк. В ситуации экономической неопределённости и рисков нами была проведена корректировка инвестпрограммы. Согласитесь, было бы по меньшей мере странно в период значительного сокращения по машино-часам поступить иначе, делая вид, что ничего не происходит... Так не бывает.

— Завершая тему инвестиций, скажите, как идёт строительство нового завода «Капри» по производству полуприцепов для перевозки нефтепродуктов?

— Падение объёмов перевозок и доходов перевозчиков СНП привело к снижению спроса на новую технику. Тем не менее работы на стройплощадке велись по графику, о чём вы не раз рассказывали на страницах издания.

Общестроительные работы будут завершены до конца года. Не так давно Строительным комитетом были определены технология будущего производства и подрядчик по инженерной части. Уже идёт контрактация оборудования, его поставки вскоре начнутся. Новый завод, как и планировалось, вступит в строй в 2022 г.

— В октябре минувшего года компания приступила к работам на объектах Норильского промышленного района. Как можно оценить первые результаты?

— В Норильске, где зима с октября по май, три наших дорожно-строительных общества работают в экстремальных условиях. Например, сегодня, когда мы с вами беседуем,

в Москве —5, а в Норильске —39. Мощные снегопады, когда за пару дней может выпасть месячная норма осадков, шквалистый ветер, температура опускается до —45 и ниже. Техника молотит круглосуточно, иначе потом её не заведёшь. Из-за морозов много активированных дней — люди выдерживают, а вот гидравлика — нет. Даже местные жители считают нынешнюю зиму небывало суровой.

Наша цель — Норильск должен стать новой точкой роста для компании. С учётом значимости этого направления всю работу взял на себя и ведёт головной офис. Это договорная, финансовая и экономическая работа, вопросы, связанные с управлением персоналом и трудом, со сметным делом и закрытием объёмов. Общее руководство проектом осуществляет заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству В. А. Балаев.

Сегодня вместе с заказчиками, с которыми складываются деловые, конструктивные взаимоотношения, ведётся проработка новых проектов, связанных с технологическими процессами горного производства. Речь идёт не только о дорожном строительстве, но и об инженерных услугах. Это принципиально изменит нашу роль, даст возможность развивать новые компетенции, сложные, но экономически эффективные, выстраивать сотрудничество на долгосрочной основе.

— Какие проекты, направленные на повышение эффективности, снижение затрат, планируются в текущем году?

— У нас есть чёткие цели. Первое, это правильный закуп техники, которая отвечает требованиям заказчика и при этом имеет экономически эффективный уровень окупаемости. Мониторинг движения транспорта в рамках проекта по автоматизированному закрытию путевых листов, нацеленный на снижение издержек и затрат.

Если говорить об управлении бизнес-процессами в целом, то поставлена задача обновить весь контур управления, я имею в виду нашу Корпоративную информационную систему. Платформа, на которой она в своё время была создана, исчерпана. Мы взяли из неё всё, что было можно. Для дальнейшего эффективного развития компании необходима система управления всеми бизнес-процессами и ресурсами на основе единой базы данных, — ERP-система. Мы в этом году планируем заняться этим направлением. Это огромная работа — она коснётся всех дочерних обществ, головного офиса. Поменяются бухгалтерия, система управленческого учёта, кадры. Поменяются в том смысле, что станут более современными, отвечающими новым требованиям.

— Спасибо за беседу.

Интервью вёл Олег ОПУТИН.

ПРОИЗВОДСТВО

Успех зависит от людей

При этом роль техники и современных технологий никто не умаляет



О работе компании и планах рассказывает заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству В.А. Балаев.

■ В разрезе направлений

— В целом, несмотря на все сложности, компания в 2020 году отработала успешно. Если рассматривать итоги в разрезе сегментов деятельности, то автотранспортные общества план по машино-часам выполнили на 100,5%, грузоперевозкам — на 104,4%, грузообороту НСЖ — на 111,6%.

Следует отметить «Усинское ТТУ», которое производственную программу по основному заказчику — «ЛУКОЙЛ-Коми», выполнило на 140% к предыдущему году, а по доходам — на 125%. В значительной степени этот прирост обеспечил выход в новый для предприятия Ухтинский регион. Важно, что заключённый с основным заказчиком договор не только дал существенную прибавку, но и восстановил позиции компании «Спецнефтетранс» в регионе, в котором она исторически работала.

«Покачёвское УТТ» сохранило объёмы на уровне докризисного 2019 г., и на этот год смогло расширить фронт работ по Ямалу, где «ЛУКОЙЛ» планирует запустить в промышленную эксплуатацию Южно-Мессояхское и Хальмерпаютинское месторождения. В рамках программы обустройства летом мы планируем на каждом промысле построить боксы для хранения и ремонта ТС и АЗС контейнерного типа. Также будет произведён закуп техники. Всего речь идёт о шести зданиях и сооружениях и 23 единицах АТС общей стоимостью 160 млн рублей.

Из дорожников отмечу «Нефторестрой» и «Дорстройсервис», которые выполнили план по доходам на 105% и 104% соответственно. Это было непросто — заказчики скорректировали планы, но нашим западносибирским предприятиям удалось компенсировать это дополнительными объёмами.

Тем не менее снижение добычи ударило по обществу, основным направлением которых является капитальное строительство, — ООО «Дорос» и ЗАО «Транс-Строй». Низкая инвестиционная активность заказчиков в этом сегменте оказывает давление до сих пор.

В этом смысле показательная ситуация в «Доросе». Скорректированный план по доходам за 2020 г. предприятие выполнило, но затраты на содержание производственной базы — это несколько участков и асфальто-



➤ Мощный дорожно-строительный комплекс группы «Спецнефтетранс» в большей степени оказался подвержен негативным тенденциям минувшего года в экономической сфере.

бетонных установок, 250 единиц техники — тянут его вниз. Эти активы, в значительной степени сегодня не задействованные, существенно влияют на себестоимость услуг предприятия, на его финансово-экономическое состояние. Для снижения затрат в обществе начата оптимизация структуры и системы управления, идёт передача парка АТС коллегам в «Чернушинское УТТ». Перед УТТ поставлена задача обеспечить эту технику объёмами и обслуживать дорожников по схеме подрядчик-заказчик. Комплекс асфальтоукладочной техники и АБЗ остаётся в «Доросе».

В минувшем году была продолжена работа по повышению эффективности авторемонтного комплекса компании. Важным шагом стал вывод ООО «Ремспецтранс-1» за периметр группы «Спецнефтетранс». Предприятию предстоит определить свою новую миссию, и она шире, чем обслуживание парка «Когалымского УТТ» и «Дорстройсервиса». Это полноценное крупное ремонтное общество, которому по силам оказывать услуги и другим участникам рынка. Оснащённая база и станочный парк позволяют привлекать заказчиков по обслуживанию и ремонту АТС и нефтяного оборудования.

В направлении внешнего рынка активно развивалось «Пермское ремонтное предприятие». План по нормо-часам и по доходам по сторонним заказчикам «ПРП» был выполнен практически вдвое. Директор С.А. Васильев направил на рассмотрение план развития, в котором обосновал необходимость инвестиций в повышение компетенций. Реализация этих шагов позволит предприятию, которое готово идти на внешний сервис, развиваться и дальше.

■ Вкладывали в развитие

В минувшем году обществами компании было приобретено 232 единицы техники на сумму 1,656 млрд рублей. В связи с корректировкой объёмов по ряду заказчиков и выходом на строительство в Норильский регион было принято решение часть инвестиций перераспределить в пользу ООО «ДТК Ямал».

Финансирование строительства нового завода «Капри» шло в соответствии с планом. С учётом средств, направленных на

этот объект, инвестпрограмма компании ушла за 2 млрд.

В этом году на строительно-монтажные работы по «Капри» планируется направить 217 млн рублей и 375 млн — на технологическое оборудование для завода и инжиниринг. В апреле должна быть завершена прокладка инженерных сетей. В июле-августе планируется завершить общестроительные работы, осенью — благоустройство территории, запустить котельную, чтобы вести в цехах установку оборудования.

■ Точка опоры

Год был отмечен подписанием «Соглашения о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс». Я бы назвал этот документ точкой опоры. Благодаря ему сегодня у нас есть полноценная производственная программа, объёмы работ, которые заказчик готов индексировать по топливной составляющей и по зарплате. За базу были взяты объёмы работ по итогам «доковидного» 2019 г. Также соглашение расширило круг наших заказчиков, среди которых ООО «Когалымский завод химреагентов» и ООО «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис».

Но этот гарантированный фронт работ — не повод для самоуспокоения, а программа-минимум. И какие результаты будут у обществ по году, зависит уже от руководителей на местах. Отмена тендерных процедур по основному заказчику освобождает время и силы, которые следует направить на совершенствование управления, грамотную переговорную работу, поиск объёмов, снижение издержек.

■ Проверка на морозе

Точка опоры у нас есть — надо двигать Землю дальше. И в этом смысле точкой роста для компании может стать Норильск. Предложение выйти в этот регион с нашими строительными компетенциями появилось не на пустом месте. Переговорная работа с «ГМК Норникель» была начата несколько лет назад. За это время стороны лучше узнали друг друга, ознакомились с требованиями и условиями, необходимыми для взаимовыгодного сотрудничества.

По итогам конкурса в сентябре был мобилизован первый

комплекс на строительство инфраструктуры Мокулаевского месторождения известняка. А в ноябре-декабре мы зашли на объекты третьего поля хвостохранилища «Лебяжье».

За полгода работы мы получили уникальный опыт в части мобилизации ресурсов, организации работы на объектах нового заказчика, в суровых природно-климатических условиях.

Наши дорожники привыкли работать с гидронамывом, а в Норильске приходится иметь дело со скальной породой. Мы зависим от взрывников, от влияния многих различных факторов, которых нет в других регионах деятельности. И компетенции наших строителей — начальников участков, мастеров, инженеров — растут с каждым днём.

В Норильске нас привлекает не только отсыпка, но и комплексная работа — от проектирования насыпи, формирования полотна и дамб до инженерного обустройства, прокладки трубопроводов, линий электропередач. Нам интересны горно-капитальные работы по вскрытию месторождения и устройству горнотехнических сооружений с применением больших карьерных машин.

Эти перспективы подчёркивают значимость предпринимаемых компанией «Спецнефтетранс» шагов по повышению эффективности и контролю над затратами. Так, проект по автоматизированному закрытию путевых листов, в рамках которого на данный момент идёт дооснащение АТС в «Покачёвском УТТ», вскоре будет развёрнут в Норильске. Это позволит нам установить верифицированный контроль над эксплуатацией транспорта и расходом ГСМ. Также предстоит внедрение дополнительных средств программного обеспечения «MS Project». Это позволит глубже заходить в строительные проекты на уровне смет, снижать издержки и улучшать финансовые результаты.

Я бываю в Норильске регулярно, вижу, как идёт строительство. В Москве практически каждый день общаюсь с работниками и заказчиками и могу сказать, что успех проекта во многом зависит от людей, которые там работают.

Поэтому ещё на этапе развёртывания мы постарались сделать всё, чтобы у каждого работника была уверенность, что они не брошены один на один с природой, морозами и обстоятельствами, а находятся на острие огромной компании, на передовой, что они частичка коллектива и помощь всегда придёт.

Я думаю, что это донести получилось. Первую календарную зиму в Норильске мы пережили, никто работу не бросил, не убежал, не занял, все в строю. Мы пережили самое сложное в этом проекте, как мне кажется: люди поверили в себя, а заказчик поверил в наших людей. Сейчас будем наращивать результаты.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ Газ ставят на учёт.

В «Когалымском УТТ» к системе автоматизированного закрытия путевых листов с августа 2020 г. уже подключено 75 автомобилей на газомоторном топливе из 90. Накопленные за этот период данные позволяют предприятию уже сегодня на более высоком уровне анализировать работу транспорта на ГБО и планировать расходы, а также исключить стороннее вмешательство в работу АТС.

В будущем предприятие планирует оснащать ГБО все приобретаемые ТС с соответствующими техническими характеристиками.

■ В «Покачёвском УТТ» в I квартале введена в эксплуатацию установка по перемещению реагентов БЖГ-1 (блокирующая жидкость глушения).

Она применяется в ходе КРС на месторождениях ТПП «Покачёвнефтегаз» для блокирования и глушения технологической жидкостью нефтяных, газовых и газоконденсатных скважин с различными геологическими условиями.

Преимущество введённой в Покачах в эксплуатацию установки — в её высокой мобильности. Оборудование установлено на базе тягача «КамАЗ 4895 В2» с краном-манипулятором ИФ-300С. Это позволяет оперативно доставлять его к месту работ и, при необходимости, перемещать в ходе ремонтных воздействий на скважину.

■ Одними из первых на будущие месторождения приходят дорожники. Эту истину подтверждают своей работой коллеги из «Нефторестрой».

50 км автозимников с вырубкой 18 га леса проложил «Нефторестрой» в январе-феврале на Западно-Талинском лицензионном участке, где ТПП «Урайнефтегаз» ведёт поисково-разведочные работы.

«Удалённость участка работ от центральной базы предприятия в г. Урай — около 220 км, — рассказал П.Л. Фёдоров, начальник отдела ОТ, ПБ и БДД предприятия, — но благодаря наличию производственной базы в вахтовом посёлке Ловинка (70 км) организовать работы не составило труда. Сегодня на содержании автозимников предприятием задействовано три единицы техники — гусеничные снегоболотоходы «ГАЗ-34039-32» и МТ-ЛБВ, бульдозер «К-702 БКУ» и шесть человек персонала.

■ «Ремспецтранс-2» планирует заключить договор на обслуживание техники с ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» не позднее апреля.

Также обществом ведётся работа по заключению дополнительного соглашения на 2021 г. с ООО «КРС «Евразия» — крупнейшим сторонним заказчиком.

В эти дни «Ремспецтранс-2» проходит ежегодную аттестацию корпоративного сервисного центра «КамАЗ». На данный момент в ПАО «КамАЗ» предоставлены необходимые отчёты о работе за прошлый год. В рамках сервисного соглашения было приобретено оригинальных запчастей на сумму более 21 млн рублей. За 2020 г. рекламационные акты по гарантийной технике «КамАЗ» не оформлялись, обращений с неисправностями гарантийной техники не было. Решение аттестационной комиссии в Усинске ожидают в марте.

ИТОГИ-2020

ЭКОНОМИКА

Проекты, которые нас объединяют



■ **М.В. ВОЛКОВ**, заместитель начальника УАТО ЗАО «Спецнефтетранс»:

— В 2020 г. управлением проводилась большая аналитическая работа, реализовывались проекты, направленные на обновление парка, повышение операционной эффективности автотранспортных и ремонтных обществ.

С опорой на прогноз объёмов по каждому обществу, совместно с управлением экономики и финансов, были рассчитаны формулы образования тарифов по разным группам техники. С августа по ноябрь вместе с дочерними обществами велась работа по созданию единого справочника АТС. Общая база позволяет оценить эффективность эксплуатации парка и оптимизировать затраты. Следующим этапом станет привязка к справочнику субподрядного транспорта. Анализ стоимости сторонней техники даст нам возможность лучше понимать рынок, грамотно управлять отношениями с субподрядчиками, оптимизировать рентабельность, избежать необоснованных инвестиций при обновлении парка.

В бизнес-плане на 2021 г. заложен рост производственной программы по автотранспорту до 15 333 тыс. маш.-ч (103% к прошлому году), повышение КИП. Стоит отметить «Усинское ТТУ» и «Чернушинское УТТ», программы которых уже превысили докризисный 2019 г.

В «Покачёвском УТТ» завершается работа в рамках проекта по автоматизированному выпуску путевых листов. Техника на центральной базе предприятия уже дооснащена, с 1 апреля будет подключён транспорт в АТЦ «Ямал». Об эффективности проекта свидетельствуют показатели среднего расхода топлива: в «Чернушинском УТТ» он снижен на 28%, в «Когалымском УТТ» — на 12%. Верификация пробега сократила частоту проведения ТО, что также уменьшило затраты.

Год назад состоялся вывод ООО «Ремспецтранс-1» за периметр группы «Спецнефтетранс». Ранее вопросы, связанные с оптимизацией и совершенствованием бизнес-процессов общества, приходилось решать внутри компании. Это приводило к значительным финансовым и временным затратам. Вывод «РСТ-1» свёл затраты по ТО и ТР до одного показателя — стоимость нормо-часа. Это привело к фиксации плановых затрат по данному направлению. В результате мы сосредоточились на главном — обеспечении заказчика транспортом, и получили партнёра, который сам внутри себя проводит необходимые изменения и улучшения. При этом качество услуг, предоставляемых «РСТ-1», не ухудшилось.

Работа над затратами



О работе финансово-экономического блока компании в условиях кризиса рассказал заместитель генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по экономике **С. А. Александров**:

— Наша компания с достоинством пережила и выходит из ситуации, сложившейся год назад, когда нефть падала до 20 долларов за баррель, люди из-за коронавируса на несколько месяцев были отправлены по домам, а заказчики отказывались от значительной части техники. Одни проекты заказчиками были заморожены в силу падения нефти, другие, например, реконструкция взлётно-посадочной полосы в аэропорту Усинска, которая была в планах ЗАО «Транс-Строй», отменены по причине того, что заложенные на них денежные средства были перенаправлены на борьбу с пандемией, финансирование больниц Республики Коми.

Всё это отразилось на доходной части в сегментах обслуживания нефтедобычи, пассажироперевозок, дорожного строительства. Дочерние общества были вынуждены корректировать бизнес-планы, программы развития, нести незапланированные затраты, связанные с выплатами в нерабочие дни и обсервацией. Падение спроса и экономическая неопределённость привели к снижению доходов, повлияли на остальные финансовые показатели и инвестиционную политику компании.

■ Использовали госпрограммы

В условиях кризиса особую актуальность для финансово-экономической устойчивости компании приобрела работа по снижению затрат, налоговой нагрузки и уровня рисков. Были проведены инвентаризация расходов и ревизия заключённых договоров. При этом следует отметить, что все мероприятия, направленные на борьбу с коронавирусом, создание нормальных условий для пребывания работников в обсерваторах, как и обязательства перед работниками, заказчиками и государством были профинансированы в полном объёме.

Также велась работа по поиску дополнительных источников финансирования. В период острой фазы кризиса мы воспользовались предложенными государством программами по поддержке бизнеса. В программе «ФОТ 2.0», которая предполагала выдачу кредитов под 2% годовых на осуществление деятельности предприятий, попавших в перечень пострадавших отраслей экономики из-за пандемии, уча-

ствуют девять дочерних обществ, чьи ОКВЭД соответствуют её условиям. Это «ПТП», «ДТК Ямал», «Чернушинское УТТ», «АТП-СНТ», «Нижеволжское УТТ», «Когалымское УТТ», «Лангепасское УТТ», «Покачёвское УТТ», «Урайское УТТ». Главное условие — кредит вместе с процентами будет списан, если предприятия до 1 апреля сохранят не менее 90% сотрудников по сравнению с численностью на 1 июня прошлого года. Это требование с нашей стороны несомненно будет выполнено.

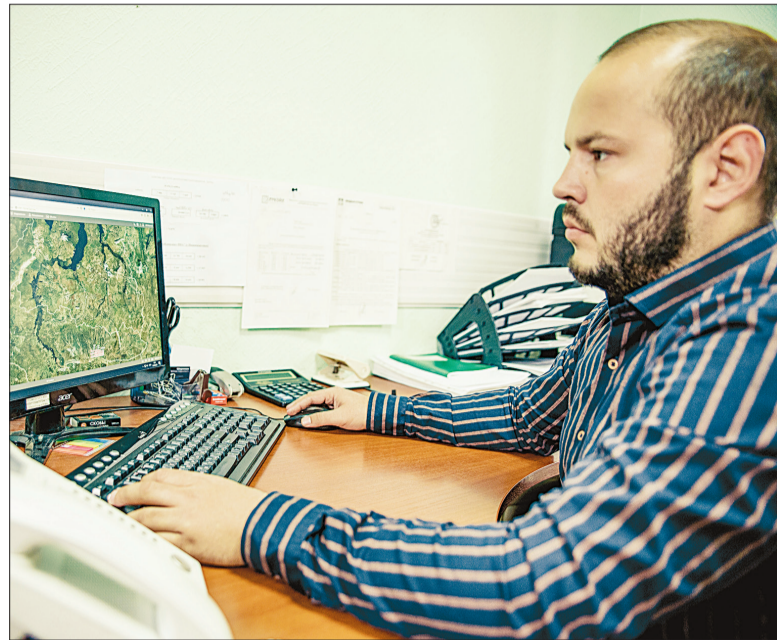
Компания приняла участие в госпрограммах по субсидиям на колёсную и дорожно-строительную технику. Благодаря этому со значительной скидкой (максимальная достигала 10% — ред.) были приобретены транспортные средства, что дало значительный экономический эффект. Помимо этого, при приобретении машин активно применялись лизинговые схемы. Это позволило уменьшить налог на прибыль и на транспорт, а также получить экономию за счёт возврата НДС.

Внедрение проекта по учёту ТСМ с помощью программного комплекса было продолжено компанией на площадке «Покачёвского УТТ». В обществах, где этот проект уже работает, верификация данных о пробегах позволила усовершенствовать систему управления парком, оптимизировать маршруты, уже дала значительную экономию по топливу, включая «верхнее» технологическое оборудование промышленной техники, шинам, ТО.

■ Единый стандарт

Важным проектом в области развития баз данных стала работа по созданию единого справочника по технике. Задача — стандартизировать для всех обществ линейку парка транспортных средств, описание которых будет полностью совпадать по маркам, моделям и техническим характеристикам. Это позволит измерить эффективность использования каждой единицы по маркам и видам техники, по расходу топлива и стоимости владения. Справочник даёт возможность использовать лучшие практики обществ и позволяет тиражировать этот опыт в масштабах компаний с целью получения максимального экономического эффекта. На следующем этапе работы этот справочник планируется дополнить функциями, которые позволят выбирать лучшие образцы техники, опираясь на опыт эксплуатации.

Например, стоит задача выбрать из нескольких коммерческих предложений партию самосвалов грузоподъёмностью 20 тонн для эксплуатации в том или ином бизнес-сегменте или регионе деятельности. Имея опыт применения всех АТС этой линейки, по результатам объективных данных об их эксплуатации мы получим возможность заключать контракты по той модели, у которой меньше поломок, ниже стоимость запчастей, которая лучше себя зарекомендовала на длительном периоде деятельности, вплоть до терминальной стоимости или выбытия.



➤ Внедряемый в ООО «Покачёвское УТТ» программный комплекс по автоматизированному закрытию путевых листов позволит более эффективно контролировать работу каждого автомобиля на бескрайних просторах Ямала, за сотни километров от центральной базы предприятия.

Это трудоёмкий процесс, но освоение возможностей, которые предоставляют подобные базы данных, позволит оптимизировать бизнес-процессы, сократить затраты, повысить качество обслуживания заказчиков и оперативно реагировать на запросы клиентов.

Вроде бы ещё совсем недавно агрегатные состояния в бизнес-планах давались на глазок, с достаточно большой долей погрешности — машино-часов будет примерно столько-то, пробег будет такой-то... На сегодняшний день, благодаря внедрению корпоративных систем автоматизации и учёта, мы обладаем гораздо более точными системами расчёта, чем многие другие участники рынка транспортных услуг. Дочерние общества выгружают параметры с учётом каждой машины, заносят в ИС данные: в каком режиме планируется работа, сколько часов машина будет на линии, каков пробег и прочее. При анализе этот массив данных сопоставляется с фактом, отбираются критичные точки для оценки. Это даёт возможность видеть предприятие в целом: насколько изменилась экономика, по какому заказчику это происходит, по какой технике, как двигаются тарифы по той или иной группе транспорта. Идёт упор уже не на субъективное, экспертное мнение, а на математические данные. Машинная обработка данных на этом этапе уже может заменить человека. Если это ещё не искусственный интеллект, то уже алгоритм более точного прогнозирования деятельности. За этим будущее.

■ Базис развития

В сегодняшней непростой экономической ситуации базисную роль играет соглашение между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс». Стороны сформировали и зафиксировали на несколько лет вперёд формулу ценообразования на услуги и целевые объёмы по технике, которые соответствуют итогам 2019 г. При подготовке документа специалистами головной компании и дочерних обществ была

проделана большая аналитическая работа в части прогнозирования потребности в транспорте и стоимости услуг. Обработка этого массива данных с помощью математического моделирования позволила рассчитать и обоснованные тарифы по каждой группе АТС.

Особенно это актуально в свете того факта, что договоры на текущий год с обществами группы «ЛУКОЙЛ» заключались по данному соглашению, и оно предусматривало переход с 1 января на новый тариф, и использование в дальнейшем согласованных сторонами условий их индексации.

Соглашение дало нам возможность войти в 2021 г. с нормальной производственной программой. Бизнес-планы компании и каждого дочернего общества на этот год максимально приближены к показателям 2019 г. Речь идёт о наших традиционных «нефтяных» объёмах.

Сегодня есть понимание, что в основе нынешнего кризиса лежат не неэффективность и падение спроса, а снижение экономической активности на основе административных решений государственных и надгосударственных органов (например, сделка ОПЕК+ — ред.). На определённый срок была приостановлена деятельность многих предприятий, сократились объёмы перевозок различными видами транспорта и, как следствие, упала потребность в нефтепродуктах. Исходя из этого, снятие ограничений почти автоматически приведёт к экономическому росту.

С учётом сохраняющейся неопределённости на нефтяном рынке сегодня мы с осторожным оптимизмом оцениваем перспективы роста нефтедобычи, а значит, и восстановление программ по транспорту и дорожному строительству. Спрос на услуги пока не достиг объёмов, сложившихся на конец 2019 г. Это значит, что для повышения экономической эффективности обществ необходимо не только работать над затратами, но и наращивать доходную часть.

IT-ТЕХНОЛОГИИ

Новые задачи – новые решения

Детали двух IT-проектов, внедряемых в ряде дочерних обществ, раскрывает ведущий инженер-постановщик Информационно-технологического центра ЗАО «Спецнефтетранс» Д. Л. Рахманов.

— Дмитрий Леонидович, ИТЦ участвует в проекте по электронному обмену документами между «Чернушинским УТТ» и «ЛУКОЙЛ-Пермь». Как идёт его реализация?

— На сегодняшний день пока точнее говорить об интеграции информационных систем (ИС) заказчика транспортных услуг и исполнителя. «ЛУКОЙЛ-Пермь» в своей ИС формирует заявки на транспорт, оперируя при этом такими понятиями из ИС «Чернушинского УТТ», как подразделение, маршрут, модель и госномер транспортного средства. УТТ, в свою очередь, распределяет технику по заявкам, а затем оказывает по ним услуги. Стоимость оказанных услуг распределяется в ИС заказчика по объектам и статьям затрат. На следующем этапе планируется ввести фиксацию объёмов оказанных транспортных услуг средствами объективного контроля (системой спутникового мониторинга).

Конечной целью проекта, как мы считаем, должен стать полный отказ от бумажного документооборота — от подачи заявки на ТС до подписания акта об оказании услуг. Это позволит говорить о переходе на электронный документооборот.

Инициатором проекта является «ЛУКОЙЛ-Пермь». Выгода заказчика очевидна: повышение оперативности работы с заявками, получение объективных данных об оказанных услугах, сокращение трудоёмкости обработки информации.

Для УТТ проект также несёт определённые плюсы. В частности, исключит бумажный документооборот с заказчиком. Однако пока имеются и сложности. Если раньше заказчик присылал заявки сразу в ту автоколонну, которая ему оказывала услуги, то сейчас все заявки поступают централизованно и распределять их приходится нам.

Следует добавить, что чер-



Уже не за горами время, когда бумажные путевые листы останутся в прошлом.

нушинские коллеги — не единственные, кто работает в этом направлении. В ноябре прошлого года «Усинским ТТУ» и «ЛУКОЙЛ-Коми» была начата реализация проекта электронного обмена документами. В январе была успешно проведена процедура тестирования провайдеров ЭДО — «ПФ «СКБ-Контур» и «Такском».

— Как идет проект по автоматизированной обработке путевых листов в «Покачёвском УТТ»?

— Завершено аппаратное оснащение всех АТС на центральной базе — 271 единица. Начато дооборудование транспорта подразделений «Покачёвского УТТ» на Ямале. Важным шагом для успешного внедрения системы автоматического закрытия путевых листов

(АЗПЛ) является осознание специалистами УТТ того факта, что меняется внутренний документооборот по контролю над работой АТС и обработке путевых листов. Поэтому важно тесное взаимодействие всех участников проекта.

«Покачёвское УТТ» — это третье общество, которое присоединилось к проекту АЗПЛ. В дальнейшем к нему присоединятся и другие. Не за горами внедрение проекта и в дорожно-строительных обществах. Это может поставить задачи, с которыми мы ещё не сталкивались. Помимо мониторинга АТС, это контроль над объёмами перевозимого груза и работой дорожных рабочих. Новые задачи — это новые вызовы, которые всегда интересно преодолевать.

Александр ЖУРБИН.

ИТОГИ-2020

Повышать эффективность



А. В. КАБАНОВ, начальник УСЭА ЗАО «Спецнефтетранс»:

— Влияние внешних факторов в 2020 г. привело к тому, что объёмы работ по дорожным обществам и доля новых проектов оказались ниже ожидаемых. Однако при сложившихся условиях результаты дорожно-строительного комплекса являются успешными.

Хотелось бы отметить «Дорстройсервис», «Нефтедорстрой», «ДТК Ямал», которые превзошли плановые расчёты. У «Ямала» хорошие перспективы и по родному региону, и по Норильску. Техническая оснащённость и профессиональные навыки специалистов по механизации позволяют обществу качественно выполнять работы в условиях Крайнего Севера. В минувшем году предприятие вступило в СРО, а недавно получило 4-й уровень финансовой ответственности, что даёт право участвовать в тендерах с суммой до 10 млрд рублей по одному договору.

Также следует отметить положительную динамику «Дороса» по оплате заказчиками объектов незавершённого производства в 2018–2019 гг.

В непростой ситуации оказались «Транс-Строй», «ЛУКОЙЛ-Коми» сократил инвестиции, и предприятия не смогли приступить к работе по ряду лотов, по которым уже было признано победителем.

В такой ситуации актуализируется задача по повышению операционной эффективности. С этой целью в ЗАО «Транс-Строй», ООО «Дорстройсервис» и ООО «Дорос» было внедрено ПО «Microsoft Project», которое ранее уже применялось нами на строительстве нового завода «Капри». С первого дня программа в рамках календарно-сетевых планирования используется в Норильске. На базе «MSP» готовится внедрение ресурсного модуля «Turbo Planner», что даст возможность строить отчёты по взаиморасчётам в разрезе поставщиков ресурсов. Планируется внедрение функции «ежедневная оценка рентабельности проектов».

В 2021 г. перед дорожниками стоит задача участвовать в тендерах региональных и федеральных заказчиков. Это более масштабные и прибыльные, но и более ответственные проекты. Они дают возможность приобретать и осваивать современные технику, технологии и материалы, получить новые компетенции.

Наилучшим образом к таким проектам подготовлен «Дорос», обладающий современными складочным комплексом и АБЗ, который может выпускать асфальт любой марки, соответствующий новым требованиям, лабораторией. Для того, чтобы иметь возможность использовать эти преимущества, сегодня на предприятии идёт реструктуризация активов, которая позволит повысить эффективность деятельности.

Растут объёмы производства

Чернушинское УТТ с начала года значительно нарастило производственную программу.



А. Л. СИМАНОВ, директор «Чернушинского УТТ»:

— Благодаря Соглашению о сотрудничестве между компаниями «Спецнефтетранс» и «ЛУКОЙЛ», наряду с нашими историческими партнёрами — «ЛУКОЙЛ-Пермь», «УралОйл», «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг», у нас появились два новых крупных заказчика, «Когалымский завод химреагентов» и «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис». География их деятельности — все цеха добычи «ЛУКОЙЛ-Пермь», а это территория всего Пермского края.

С 1 января на «КЗХ» работает 33 единицы спецтехники и 8 — грузопассажирской. На «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис» — 16 единиц спецтехники и 20 — оперативно-вахтовой.

В январе-марте предприятие ведёт приёмку 180 единиц ТС от ООО «Дорос». Часть

машин будет направлена на исполнение возросшей программы по транспорту, другая — для обеспечения производственной деятельности «Дороса». Этот новый для УТТ вид деятельности — сложный, но интересный — позволит оптимально использовать технику, снизить затраты дорожников по содержанию парка и увеличить доходы УТТ. На начало марта часть принятой техники уже работает на объектах «ЛУКОЙЛ-Пермь».

Говоря ещё об одном перспективном направлении работы — автовывозе НСЖ, — следует отметить, что объёмы в 2021 г. зависят от мировых новостей.

Мы видим, как разрабатываются новые месторождения, строятся дороги, пункты налива и приёма нефти, выстраивается логистика перевозок. Например, Майкорское месторождение «УралОйл» является одним из самых перспективных. Ещё недавно там добывалось 60 тонн нефти в сутки, а уже сегодня мы перевозим до 180 тонн нефти на плечо 250 км. И это не предел! Можно перевозить и 280, но действуют ограничения по сделке «ОПЕК+».

Также «Чернушинское УТТ» в качестве перевозчика НСЖ ожидают и на других месторождениях «УралОйл» и «ЛУКОЙЛ-Пермь» — Калининском, Зуятковском, Ручьёвском, Касибском, Чекурском.

Идёт спецтехника

Производственная программа «Усинского ТТУ» на текущий год только по основным заказчикам — нефтяникам — перевалила за 3 млн машино-часов. 2,867 млн из них приходится на «ЛУКОЙЛ-Коми».



О. Ю. БАБИКОВ, директор ООО «Усинское ТТУ»:

— Почти 1,7 млн маш.-ч из указанного выше объёма составляют услуги транспортом и спецтехникой в новом для предприятия Ухтинском регионе, к работам в котором мы приступили в минувшем году. На выполнение программ по ТПП «ЛУКОЙЛ-Ухтанефтегаз» брошено 622 ТС.

С января мы оказываем услуги новому заказчику — «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис» на территории г. Усинска, Усинского и Печорского районов Республики Коми и в Ненецком АО. Общий объём по трехлетнему договору составляет 259,3 тыс. маш.-ч.

До конца II квартала был пролонгирован договор аренды с экипажем с «АГД Даймондс» — это добавило в портфель заказов ещё 108,8 тыс. маш.-ч. Но уже в апреле-мае УТТУ предстоит побороться на тендере за новый договор

по обслуживанию архангельских алмазодобытчиков. Также был заключён договор с ООО «Архангельскгеолоразведка» на оказание транспортных услуг.

В целях исполнения производственной программы нефтяников в конце минувшего и в начале этого года для работ на Харьягинском месторождении были приобретены агрегат для депарафинизации АДПМ-12/150 на шасси «КамАЗ 43502-66» и две вакуумные автоцистерны АКН-10 на шасси «КамАЗ 43118-50», которые в зимний сезон мы используем для перевозки НСЖ. На Кыртаельское месторождение поступили гусеничный экскаватор «Эксмаш Е180 С» и два каротажных самоходных подъёмника ПКС-5М на шасси «ГАЗ-С41А23» для геофизического исследования скважин.

В первой декаде апреля мы ожидаем поступление двух единиц спецтехники, предназначенной для проведения химизации на объектах заказчика. Речь идёт о БНДРО-П-400/40-КЗ-МБРХ на шасси «КамАЗ-43502». Это будут первые в УТТУ мобильные блоки реагентного хозяйства с опцией непрерывной дозировки в заводском исполнении.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ «Ремдормаш» начал подготовку асфальтоукладочной техники ООО «Дорстрой-сервис». Значит, лето не за горами!

До мая авторемонтникам предстоит подготовить 15 единиц техники. Среди них — патчер (дорожный ремонтёр), предназначенный для ямочного ремонта струйно-инъекционным методом, два битумовоза, уширитель обочин, два катка, маркировочная и разметочная машины, семь машин с навесным оборудованием — два «КамАЗа», фронтальный погрузчик «K-708», МТЗ-82 и три мини-погрузчика — «Bobcat», «JCB» и «Hangcha».

■ В «Лангепасском УТТ» продолжают работу по переводу верхнего оборудования спецтехники на газ.

В январе на передвижную депарафинизационную установку на шасси «КамАЗ 4910» в рамках опытной эксплуатации было установлено газовое оборудование «Evolution-1», которое специально разработано для ППУ и АДПМ. Это тепловое устройство работает на газе — пропан-бутановой смеси или на метане. Замена традиционной солянки на более дешёвый и экологически чистый вид топлива повышает экономическую эффективность спецтехники и снижает уровень загрязнения окружающей среды.

По завершении опытной эксплуатации в марте в «Лангепасском УТТ» планируют установить «Evolution-1» на две ППУ.

■ В зоне особого внимания «Нижневолжское УТТ» — призабойная зона.

В рамках договора с основным заказчиком — ТПП «Волгограднефтегаз» ООО «РИТЭК» УТТ сохранило объёмы работ на период 2021–23 гг. Сохранены позиции и по ряду других ранее обслуживаемых компаний группы «ЛУКОЙЛ».

Также заключены договоры с «ЛУКОЙЛ-Волгоградэнерго» — крупнейшим производителем и поставщиком электрической и тепловой энергии в Волгоградской области, и «Корпоративным учебным центром» (Астрахань), в котором «ЛУКОЙЛ» ведёт подготовку персонала для работы на морских нефтегазовых объектах.

За счёт возобновления зимой вывоза НСЖ с Левобережного месторождения ТПП «Волгограднефтегаз» предприятие несколько нарастило объёмы по этому направлению. Однако этот рост временный — до начала навигации на Волге. Дальнейшие перспективы непредсказуемы.

Сейчас на вывозе НСЖ обществом задействовано 25 автоцепов с экипажем. Планируемые объёмы перевозки на этот год — 133 тыс. тонн, при грузообороте 7 870,507 тыс. ткм, что ниже прошлогодних показателей.

В «Нижневолжском УТТ» понимают, что сегодня недостаточно предлагать нефтяникам только услуги транспортом. Одним из новых направлений может стать комплексное выполнение скважино-операций собственными силами. Обществом был проведён анализ возможностей по вхождению в технологический сегмент. И в марте УТТ принимает участие в тендере «РИТЭКа» по оказанию сервисных услуг по воздействию на призабойную зону скважин. Пожелаем коллегам победы.



➤ Дорожники «Спецнефтетранса» на строительстве третьего поля хвостохранилища «Лебяжье» Норильской обогатительной фабрики.

ТОЧКА РОСТА

Норильский горизонт

Фронт работ — две площадки в Норильском промышленном районе, вокруг — одноимённые невысокие горы. Здесь дует практически всегда. Мороз, сроки и ответственность держат строителей в тонусе.

«В Норильске этой зимой мы работали до -45 . Все остальные общества у нас останавливаются при -38 , а там только радуются такому повышению температуры», — В.А. Балаев, заместитель генерального по производству, только что вернулся из очередной командировки на край света. Должность куратора подчёркивает значимость норильского проекта для компании. Его рассказ наполнен дыханием трескучих морозов, метелей и штормовых ветров, привезённых оттуда, и, той энергией, с которой дорожники «Спецнефтетранса» вгрызаются в промёрзший насквозь грунт и ведут отсыпку.

ООО «Дорос» выступает подрядчиком на строительстве автодорог на Мокулаевском известняковом месторождении. ЗАО «Транс-Строй» — на строительстве третьего поля хвостохранилища «Лебяжье». Чернушане и усинцы осуществляют инженерно-техническое сопровождение проектов, а непосредственное выполнение работ обеспечивает техника «ДТК Ямал» — около 80 единиц.

Работа тяжёлая. Отсыпка идёт скальным грунтом крупной фракции до 500 мм, добыча базальта производится буровзрывным способом. О взорванные бульжники и вечную мерзлоту запросто обломать не только зубья ковша экскаватора.

■ Проверка на морозах

Опыт работы на Крайнем Севере — дополнительное преимущество при приёме в «ДТК Ямал». Найти дельного экскаваторщика для работы в горном карьере или каткиста — задача посложнее, чем купить и доставить эту самую технику в Норильск всего за месяц. В «ДТК» люди практически со всей страны: из Ярославля, Краснодар, Москвы, Покаячей, с Ямала. Собрать лучших механизаторов на этом пятачке земли — большая «селекционная» работа и удача. Нынешней зимой идёт проверка на прочность каждого из них и формирование коллектива. Окружающая среда этому всячески способствует.

Норильск — обладатель среднегодовой температуры -10

и третьей строчки в рейтинге мест с повышенной ветреностью. Первые два делят соседняя Дудинка и наша научно-исследовательская станция «Восток» в Антарктиде. Всё наносное, ненужное отваливается в Норильске само собой через полчаса работы на чрезвычайно свежем воздухе.

— Наш прежний северный опыт работы, — это другое, — считает В. Балаев, которому довелось послужить и поработать в Заполярье и в Западной Сибири. — Норильский регион настолько иной, что трудно даже представить. Другое здесь всё: погода, строительные материалы и технологии, условия для работы механизмов и людей. Все наши геодезисты, инженеры, сметчики, мастера, механизаторы учатся на месте.

Норильск — город компактный, свободных баз и помещений, где можно было бы разместить технику, постановочные места для её ремонта, нет. Приходится работать буквально в поле. Здесь же развёрнуты жилые вагон-городки, пневмокасный ангар 14 на 25 м для техники. Выведенный на нём огромными буквами логотип «Спецнефтетранса», вероятно, виден из космоса.

■ Смелость города берёт!

— «ДТК Ямал» сегодня, пожалуй, — самое динамично растущее общество в нашей компании, — говорит А.В. Кабанов, начальник управления строительства и эксплуатации автодорог ЗАО «Спецнефтетранс». — В силу молодости, начальных стартовых позиций, готовности браться за любую, пусть даже самую сложную, работу.

Смелость в совокупности с ответственностью и операционной эффективностью не только города берёт, но и крайнесеверные просторы. Созданное в 2019 г. предприятие за первый же год работы сумело получить хорошую прибыль на строительство автомостов для «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» по тем контрактам, которые первоначально считались невыгодными, низкорентабельными. А благодаря Норильску объёмы работ общества значительно выросли.

— По сравнению с прошлым годом годовая программа по машино-часам должна увеличиться на 156%, по доходам — на 268%, — сообщил А.П. Косенко, директор «ДТК Ямал». — За минувший год мы штатно и по парку выросли более чем вдвое: в Норильском транспортном участке работает 142 человека и 72 единицы техники.

Кстати, по поводу доставки техники в Норильск. Её М.В. Волков, замначальника управления автотранспортно-технологического обеспечения компании, сравнивает с войсковой операцией: «Первую партию машин и механизмов мы успели забросить в сентябре через Красноярск, рекой. И в октябре она приступила к работам на Мокулаевском месторождении. А для «Лебяжьего» технику пришлось отправлять уже Северным морским путём с ледокольным сопровождением. Итоги тендера были подведены уже после закрытия навигации по Енисею. При этом на закуп и доставку машин было всего два месяца. Четыре пятидесятилитровых бульдозера «Komatsu D275» через всю страну из Владивостока в Архангельск «проехали» за 10 дней. Может, это и не мировой рекорд скорости, но очень быстро. Экскаваторы, катки, автомобили закупились в Москве, Ярославле, Мурманске. К 5 ноября все 37 единиц техники стояли в морском порту Архангельска. Из-за штормов их погрузка и отправка затянулась на 10 дней. Но в установленный срок техника на объект вышла».

— К работам на хвостохранилище мы приступили в декабре, — рассказал В.Е. Бойко, директор ЗАО «Транс-Строй», — до 31 марта 2022 г. надо отсыпать около 1,4 млн м³ скальника. От нашего предприятия на объекте работают 15 человек, в основном ИТР, плюс 33 единицы техники «ДТК Ямал». Взаимодействие с коллегами слаженное, вопросы решаются в рабочем порядке. Среднесуточный объём отсыпки — 3,8 тыс. м³.

Третья чаша «Лебяжьего» предназначена для складирования отвальных хвостов Норильской обогатительной фабрики. Её ёмкость — 94 млн м³. Этого должно хватить на 15 лет эксплуатации. Здесь возводится 6-километровая дамба высотой до 28 м с водоотводной системой, оборудуют систему гидротранспорта хвостов, систему оборота воды,

построят удерживающую дамбу на р. Купец и другие объекты.

■ Комплексный подход

— В Норильске нам интересно не только отсыпка, но и инженерное обустройство объектов, монтаж инфраструктуры, — говорит А. Кабанов, — и за эти объёмы мы готовы побороться на тендерах.

Тем более что такой опыт у наших дорожников есть. Инженерной работой, сетями и благоустройством занимаются в «Нефтедорстрое». В «Доросе» хорошо отработали на переносе сетей, трубопроводов, ЛЭП при строительстве в рамках национального проекта автодороги «Обход пос. Куеда». У них есть необходимое оборудование, трубоукладочный комплекс.

Мечта каждого заказчика — исполнитель, у которого есть и производственные мощности, и компетенции. У «Спецнефтетранса» в Норильске сегодня всё своё — люди, техника, вахтовые городки, даже строительная лаборатория из «Дороса».

— Мобильное оборудование лаборатории АБЗ для исследования строительных материалов мы перенесли в Норильск, — подтверждает С.А. Бирин, директор ООО «Дорос». — Туда уехали и наши специалисты, во главе с начальником лаборатории Л.В. Карлышевой. Всего в составе нашего Норильского ДСУ на Мокулаевском месторождении работают 30 человек, привлечено около 40 единиц техники «ДТК Ямал».

■ «Большое видится на расстоянии»

Норильский проект важен не только для роста отдельно взятого «ДТК Ямал», но и компании «Спецнефтетранс» в целом. Нефтяная отрасль, которая по самому факту нашего рождения является ключевой для нас, циклична в своём развитии. Сегодня она только-только начинает выходить из кризиса, и все мы с вами участники этого процесса.

Для того, чтобы чувствовать себя увереннее и расти, необходимо искать возможности на новых рынках. Для «Спецнефтетранса» «Норникель» — новый крупный заказчик мирового уровня из другой отрасли. Это возможность диверсифицировать бизнес и хороший шанс не зависеть только от мировых цен на нефть.

Но по щучьему велению всё случается только в сказке. И, чтобы сказка стала былью, сегодня идёт большая работа на стройплощадках и в головном офисе компании, откуда ведётся управление проектом. Каждый день за три тысячи километров от Норильска на стол заместителя генерального директора ЗАО «Спецнефтетранс» по производству ложатся сводки по отсыпке, погоде, людям, технике. На заседаниях стройкомитета, на совещаниях и переговорах с заказчиками обсуждаются рабочие моменты и принимаются необходимые решения.

Задача — выполнить взятые обязательства качественно и в срок. Цель — закрепиться в Норильском регионе. Наши коллеги, которые сегодня ворочают вечную мерзлоту на «Лебяжье» и на Мокулае, это хорошо понимают.

Олег ОПУТИН.

ПРОФСОЮЗ

Жизнь не остановилась



В НЕСКОЛЬКО СТРОК



Чем жила и как работала в минувшем году профсоюзная организация, рассказывает председатель ОППО «Спецнефтетранс» А. Г. Каримов:

— Наша объединённая первичная организация является одной из самых крупных в МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ». Сегодня в состав ОППО «Спецнефтетранс» входит 17 первичных профсоюзных организаций. Численность работающих членов профсоюза составляет более 6,4 тыс. человек, ещё около 2 тыс. — это наши ветераны.

Минувший год выдался тяжёлым. Коронавирус вызвал экономический кризис, отразился на коллективах и работниках компании «Спецнефтетранс». В этой ситуации на первый план вышла задача — сохранить здоровье и жизни людей в условиях пандемии. В связи с этим минувшей весной нам пришлось буквально на ходу перестраивать работу в условиях локдауна. Профкомы ППО подключились к обеспечению профилактики и охраны здоровья работников, безопасных условий труда и быта, СИЗ.

Представители профсоюза участвовали в 417 проверках, направленных на исполнение режима профилактики и защиты работников от COVID-19, поддержание здорового морально-психологического климата. Совместная работа с администрацией обществ позволила создать безопасные условия труда и отдыха для работников, включая период обсервации.

Когда вирус немного отступил, были возобновлены занятия в спортивных и тренажёрных залах, плавательных бассейнах. Было заключено 23 договора аренды спортивных сооружений, залов и бассейнов на сумму около 2 млн рублей. Приобретено 290 путёвок для санаторно-курортного лечения на сумму 13,6 млн рублей.

Поддержка в кризис

Значимым событием в жизни компании стало подписание «Соглашения о сотрудничестве между ПАО «ЛУКОЙЛ» и ЗАО «Спецнефтетранс». Председатель МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ» Г. М. Кирадиев, который встречался с представителями нашего профсоюза в Пермском крае и знал проблемы транспортников, активно способствовал подготовке этого документа.

Соглашением гарантированы объёмы производственной программы, защита социально-экономических прав, трудовых и профессиональных интересов работников в партнёрстве с профсоюзной организацией «Спецнефтетранс».



Работники «Усинского ТТУ» — участники творческого проекта «Поём вместе!» на записи «Марша транспортного спецназа» в студии. Фото из архива редакции.

В частности, предусмотрена ежегодная индексация тарифов и зарплаты. Благодаря этому руководители наших предприятий получили действенный инструмент для заключения договоров с обществами Группы «ЛУКОЙЛ», что позволяет обеспечить работникам фронт работ в условиях экономически нестабильной ситуации.

Со своей стороны, актив ППО доводит до работников основные моменты соглашения и договоров, разъясняет, как они защищают права и интересы работников, настраивая коллективы на выполнение производственной программы.

Ещё не раз споём!

Несмотря на режим самоизоляции, общественная работа профсоюзом не прекращалась. Наши активисты приняли участие в мероприятиях, посвящённых 75-летию Великой Победы, оказывали волонтерскую помощь ветеранам.

Ярким событием минувшего года стал творческий проект «Поём вместе!», посвящённый 15-летию компании «Спецнефтетранс». Говоря о видеоклипе «Марш транспортного спецназа» (<https://youtu.be/pVcV6hPGkVI> — ред.), я бы отметил ряд моментов.

Во-первых, компания получила собственную песню, гимн, если хотите. В «Марше» наглядно и творчески представлены особенности работы автомобилистов и дорожников «Спецнефтетранса» — сложные условия труда, и при этом присутствует романтика. Без наносного пафоса показан мужественный характер компании и людей, передан дух товарищества.

Второй момент: слова сочинили и спели не какие-то сторонние авторы и певцы, а работники нашей компании. Наверное, в этом самый главный секрет, почему она так легла на душу. По-моему, получилось здорово! Было бы неплохо, чтобы наша газета опубликовала слова и ноты «Марша», который хорошо будет звучать и на официальном мероприятии, и у лесного костра под гитару.

Третье, проект и песня помогли объединить людей, работающих в нашей компании в самых разных уголках России — от Питера до Ямала и Норильска, от Каспия до Белого моря. Это особенно ценно в период самоизоляции, когда люди были вынуждены сидеть по домам, когда, казалось, были нарушены связи и отношения между близкими, друзьями и коллегами.

Проект, который сплотил людей и выявил таланты, прошёл на драйве, вдохновил более сотни участников, создал атмосферу гордости за нашу компанию. Думаю, что после пандемии мы вернёмся к подобным проектам.

Было бы хорошо, чтобы инициативы исходили «снизу», как в своё время сразу из нескольких обществ поступили предложения о спартакиаде, к проведению которой мы вернёмся, когда коронавирус отступит.

О планах на год

Если говорить о планах работы ОППО, то многое будет зависеть от ситуации по пандемии. В Европе, как мы видим, сейчас бушует третья волна. У нас, несмотря на снижение заболеваемости, обстановка остается напряжённой.

Тем не менее мы планируем заключать договоры на летний отдых — спрос со стороны работников восстанавливается. Не за горами и детская оздоровительная кампания.

В компании «Спецнефтетранс» более 30% работников — молодёжь, и профсоюзные первички привлекают наиболее активных к работе в профкомах и цехкомах. Кстати, творческий проект «Поём вместе!» во многом был успешно реализован благодаря активному участию наших молодых сотрудников.

Профсоюзная организация старается не забывать о ветеранах, которые не теряют связь с предприятиями. Оказываем помощь в быту, в лечении, не забываем в праздники — навещаем, передаём подарки, интересуемся их проблемами.

Важнейшей задачей для профсоюзного актива на сегодня остаётся участие в работе по сохранению здоровья людей, что позволит всем нам скорее вернуться к нормальной полноценной жизни.

■ «Пермское ремонтное предприятие» в I квартале продолжило работу по увеличению количества внешних заказчиков.

По итогам января доля сторонних клиентов, не в ущерб основному заказчику — ОАО «ПТП» — составила 41% от общей производственной программы. Сегодня ведутся переговоры с рядом новых компаний.

— Для расширения круга заказчиков, — говорит С. А. Васильев, директор ООО «ПРП», — мы планируем в рамках инвестиционной программы приобрести оборудование для диагностики камазовских моделей 5490 и 65206, обслуживание и ремонт которых для нас является приоритетным. Как показывает статистика по клиентам, это наиболее массовые модели автомобилей сторонних заказчиков, которые обращаются в нашу организацию.

■ Одним из важных направлений в работе профсоюзного комитета «Урайского УТТ» является сохранение здоровья работников и популяризация здорового образа жизни.

Как отметил председатель профкома ППО В. Н. Кратюк, для занятий спортом заключены договоры на посещение членами профсоюза ООО «Урайское УТТ» футзала во ДС «Звёзды Югры», волейбольного зала, бассейна и тренажёрного зала во ДС «Старт», фитнес-зала во ДС «Олимп», а также бассейна в г. Советском.

В рамках коллективного договора в феврале было закуплено девять путёвок, из которых шесть — для работников предприятия и три — на членов их семей, находящихся на иждивении.

■ В «Лангепасском УТТ» прошли рейды уполномоченных по охране труда.

Администрация предприятия придаёт большое значение созданию нормативных и безопасных условий труда. В этом направлении большую работу проводят уполномоченные по охране труда.

В январе и феврале, несмотря на сильные морозы, уполномоченные Ю. Я. Мамадалиев, Г. П. Горохова, Л. Г. Родина вместе со специалистами отдела ОТ и ПБ Н. А. Добрыдень и Р. М. Николаевой организовали проверку транспортных средств при выпуске на линию. Общественников интересовало технически исправное состояние автомобилей и систем отопления, укомплектованность АТС огнетушителями и аптечками. Особое внимание было уделено пассажирскому транспорту. Все выявленные в ходе рейдов нарушения были учтены и устранены в короткое время.

Уполномоченные «Лангепасского УТТ» требовательны к себе и также требовательно подходят к вопросам обеспечения норм безопасности на рабочих местах и соблюдения работниками чистоты и порядка в тёплых боксах, обязательного ношения спецодежды, спецобуви и СИЗ, соблюдения правил техники безопасности. Благополучие предприятия зависит от многих факторов, но самым главным в работе уполномоченных является жизнь и здоровье коллег, достойные условия труда, которые возможно обеспечить только совместными усилиями.

ПОЁМ ВМЕСТЕ!

Марш транспортного спецназа

(Слова: О. Опутин. Музыка: Н. Савостин)

Куплет 1:

От Каспия до Баренцева моря,
По снежной целине, в тайге, в степи
Дороги нас ведут, мой друг, с тобою
Туда, где нефть, — на самый край земли!

Куплет 2:

На промыслах автомобили наши
Колёсами вращают от себя
Седую тундру, а горящий факел
В ночи нам служит вместо маяка! | 2 раза

Припев:

На оживлённой трассе и в пустыне,
Там, где на метр — промёрзшая земля,
«Спецнефтетранс» — в движении наша сила!
«Спецнефтетранс» — в движении всегда! — 2 раза

Куплет 3:

Мы строим буровые и дороги,
Вагон вахтовый — скромный наш приют.
И вышки, словно, вежи вдоль обочин,
Указывают новый нам маршрут.

Куплет 4:

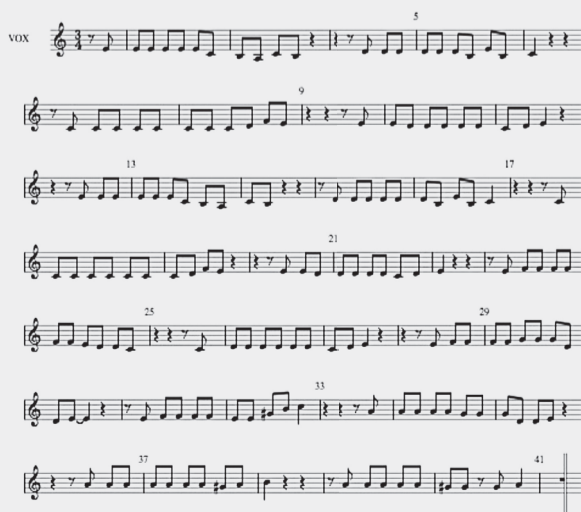
Идут колонны техники на север,
Моторов гул плывёт под облака,
Напарник, мы опять в далёком рейсе!
Нефтянка нам — дорога и судьба! | 2 раза

Припев:

Куплет 5:

Заказчик называет нас «спецназом»,
«Спецназом транспортным»,
ну, что ж, ему видней!
А мы с тобой уходим раз за разом
За горизонт, — мы возим грузы и людей. | 2 раза

Припев:



«СНТ» В ЛИЦАХ

Заводила из профкома

Профсоюзная первичка «Нижеволжского УТТ» — одна из самых активных в ОППО «Спецнефтетранс». Настоящий моторчик профкома — его председатель Е.В. Шведскова.

■ Экипаж «Рыжий»

— Я родилась в семье шофёра и продащицы, — рассказывает Елена Викторовна. — Хутор Маринский — три улицы, полста дворов на левом берегу Бузулука. Потом наша семья переехала в Жирновск. Родители любили петь, знали много песен, и в городе я была отдана в музыкальную школу по классу фортепиано, хотя мне больше нравилось рисовать.

Во дворе усидчивую за инструментом и мольбертом девочку словно подменяли: там она становилась заводилой. Такой она и остаётся по жизни.

— Мы постоянно придумывали себе игры. Помните, был такой польский фильм «Четыре танкиста и собака»? Он у нас имел бешеный успех!

Мы называли друг друга по именам героев сериала, и когда заходили друг за другом, заговорщицки, чтобы «фрицы» не услышали, спрашивали у взрослых: «Здравствуйте, «Янек» дома? А «Маруся» пойдёт гулять?» Я была «радиострой Лидкой». Также у нас были «Густлик», «Томек» и «Гжесь». В «танкистов» играли только девочки. Роли были у всех, одна девочка была «Шариком».

— Не смейтесь, — просит Елена Викторовна, и сама улыбается нахлынувшим воспоминаниям из детства. — Шарик в фильме — пятый член экипажа. Он не раз выручал танкистов, доставлял донесения из тыла врага или окружения.

На стройплощадке рядом с домом стопками лежали плиты перекрытия. Это и был наш «танк «Рыжий», там мы играли и в войну, и в куклы. В наших местах, недалеко от которых проходила линия фронта в Великую Отечественную, Сталинградская битва — это не параграф из учебника истории.

■ Путёвка в жизнь

— При всей подвижности во дворе в школе я была стеснительной, — признаётся председатель профкома, — и чтобы избавиться от этого, подалась в драмкружок. Это помогло мне стать более открытой и общительной.

Рисует, играет на фоне и в драмкружке — лучшей кандидатуры отвечать за культмассовый сектор в классе не найти.

— Наша юность была наполнена общественно полезным трудом и смыслом. В школу мы ходили не только за оценками. Никто не хотел проигрывать в соревнованиях между классами по сбору макулатуры и металлолома. Шефствовали над ветеранами. Мы с подружкой помогали одинокой бабушке — полы мыли, в магазин ходили, варенье приносили.

В рассказе моей собеседницы — нотки ностальгии по тем временам, когда двери в домах запирали только на ночь, рубль не служил мерилем всего, хлеб был всему голова, а книга — лучшим подарком; по тем открытым, добрым, честным отношениям.

— В Жирновске папа работал в милиции следователем. Я смотрела, как

он фотографирует вещдоки, делает слепки... А тут ещё Зинаида Кибрит из телесериала «Следствие ведут ЗнаТоКи»... В общем, тогда я решила стать экспертом-криминалистом.

Так, наверное, и случилось бы, но в 10-м мы всем классом написали друг другу записочки, кто кого кем видит после школы. И мне все написали: «художник», «художник-оформитель», «художник-модельер»...

Для Лены предсказания одноклассников стали путёвкой во взрослую жизнь: она поступила в Волгоградский технологический техникум на отделение конструирования и моделирования одежды. Выучилась и по распределению в середине восьмидесятых уехала в Пензу, в объединение «Пушинка» — было такое мощное предприятие по выпуску трикотажа.

Уже вскоре после развала Союза от «Пушинки» не осталось и следа. «Лихие» девяностые и китайский ширпотреб ураганом смели не только пензенскую трикотажку, но и практически всю отечественную лёгкую промышленность.

Когда работы не стало, Шведскова — муж, жена и двое малышей — подались на малую родину Елены. В Жирновске тоже не мёдом было намазано, но, благодаря нефтянке, всё же было благополучнее. Муж устроился в УТТ водителем на «КрАЗ», а вот Елене пришлось начинать всё заново: швейных ателье на весь город раз-два и обчёлся, а время массового индпошива всё никак не наступало...

В справке-объективке из отдела кадров УТТ указано: «в 1996 году принята оператором ЭВМ в Жирновское НГДУ». За страничкой сухого текста — детали: днём Елена Шведскова постигает азы компьютерной грамотности, а вечерами учится в нефтяном техникуме на бухгалтера. В середине нулевых, без отрыва от производства и семейных забот, получает высшее образование в сфере управления.

— Скажите сейчас, что в моей жизни появится ещё профессия, я не удивлюсь. Я постоянно ищущу, пробую, а кем я ещё могу быть?! И людей вокруг себя пытаюсь подвигнуть на что-то новое. Те, кто идёт на такие эксперименты, — мои единомышленники.

Она работала модельером, оператором ЭВМ, бухгалтером, но, когда была принята в отдел кадров «Нижеволжского УТТ», то поняла, что более всего ей по сердцу работа с людьми.

■ «Боевое крещение»

— Для меня кадры были абсолютно новым направлением, — признаётся Шведскова. — Это ведь не только приём и увольнение, это постоянное решение вопросов, на многие из которых нет простых ответов.

В довесок к основной работе Елена Викторовна получает ещё и знакомую со школьной поры общественную нагрузку, — культмассовый сектор профкома.



На ней оказались завязаны праздники, юбилеи, чествование ветеранов, спорт, фотоконкурсы, выставки, даже рыбалка. А в апреле 2019-го коллеги избрали Елену Шведскову председателем ППО «Нижеволжское УТТ» на освобождённой основе.

— «Боевым крещением» для нового председателя стала VIII региональная спартакиада «Спецнефтетранс», — рассказывает Е.В. Крюков, главный инженер «Нижеволжского УТТ». — Конечно, это не Олимпиада, но и Жирновск не Сочи. Для УТТ, первички и пятнадцатитысячного городка — это событие и задачка со многими неизвестными. Например, как с комфортом разместить две сотни гостей?!

— Это в большом городе можно заказать специалистам мероприятие «под ключ», — говорит председатель профкома, — а мы сами и сценарий писали, и творческие номера ставили, и костюмы волонтерам придумывали...

Спартакиада прошла на «ура!» Арбузный фуршет на берегу Волги и концерт самодеятельных артистов, атмосферу гостеприимства и радушия в дочерних обществах компании вспоминают до сих пор.

■ Наш творческий профком

— За 20 лет деятельности в профсоюзе я работала с пятью председателями-мужчинами и, надо сказать, подходы Елены Викторовны отличаются, — поделилась Т.П. Петренко, главный бухгалтер ППО «Нижеволжское УТТ». — Она художник и многие свои задумки старается выполнить своими руками.

— Да у нас весь профком творческий, — не соглашается с коллегой председатель, — мы можем из фантика такое-о сделать! Затрат мало, а получается большое и красивое. Вот, инженер по охране труда Надежда Шамова — незаменимый талант по разработке реквизита и костюмов. Председатель совета молодых специалистов Светлана Попова — тоже большая выдумщица. На каждом производственном участке УТТ есть свои активисты.

Мы просто вкладываем свою любовь, своё мастерство, своё вдохновение! — открывает секрет Елена Викторовна. — На наших праздниках мы частенько перевоплощаемся, для этого разрабатываем сценарии, шьём с девочками костюмы. Есть у нас наряды и цыганки, и турчанки, и фирменная униформа...

■ Жизнь берёт своё

Даже несмотря на свалившуюся в 2020 г. на человечество пандемию, профсоюзная жизнь в УТТ не замерла, хотя массовыми мероприятиями пришлось пожертвовать. А вот конференцию по принятию нового колдоговора решили не откладывать. Провели её в дистанционном формате, — работники и делегаты знакомились с документами на удалёнке и также голосовали.

Накануне 75-летия Победы активисты профкома и совета молодых специалистов УТТ вместе с коллегами из «РИТЭКа» побывали у всех ветеранов УТТ и НГДУ — фронтовиков, вдов, тружеников тыла.

А для участия в творческом проекте «Поём вместе!», для записи видеоклипа «Марш транспортного спецназа», посвящённого 15-летию ЗАО «Спецнефтетранс», в Жирновске создали настоящую режиссёрско-постановочно-съёмочную группу.

Песня, спетая вместе с коллегами из других дочерних обществ, стала подарком к юбилею компании.

— Жизнь состоит не только из производства, — убеждена Елена Шведскова. — И мы хотим, чтобы наши люди, придя домой, могли сказать, что сегодня на работе было интересно, и чувствовали, что каждый из них — частица коллектива.

Важно увидеть прекрасное вокруг себя, даже в обыденном. Вот, в новогодье лёг иней. Люди поделились своим видением, и такая фотовыставка красивая получилась — мы её и в офисе, и на сайте разместили. Пусть и другие порадуется!

Мы каждый раз стараемся сделать что-то новое. Сейчас к Масленице ищем сани-розвальни, устроим катание. Эх, тройка, птица-тройка, кто тебя выдумал?!

■ Акцент на уполномоченных

— Досуг — это важно, но в минувшем году мы также взяли за развитие института уполномоченных по охране труда, — говорит Елена Викторовна. — Кстати, лучший уполномоченный МОПО ПАО «ЛУКОЙЛ» Иван Сагай работает в «Нижеволжском УТТ». Сейчас у нас на каждом производственном участке пока по одному уполномоченному, хотим довести до трёх. Вместе проблемы решать сподручнее.

В совместной работе с администрацией «Нижеволжского УТТ» мы делаем акцент на обеспечении безопасности условий труда, решении производственно-бытовых вопросов. Директор А.И. Мигунов хорошо понимает, что профсоюз — это действенная помощь в работе с людьми, формировании здорового микроклимата в коллективе, поддержании производственной дисциплины.

В рамках этой работы минувшим летом, когда под напором солнца и тепла вирус на время отступил, в УТТ организовали и провели семинар для уполномоченных.

— Мы стараемся донести до всех, что уполномоченные приносят реальную помощь, делают труд более безопасным, — говорит Елена Шведскова. — И когда нашим общественным контролёрам удаётся решить даже, казалось бы, небольшую проблему, я радуюсь вместе с ними.

Олег ОПУТИН.