

**Управленческая
воля как ноу-хау**

стр. 2

Итоги I полугодия

стр. 3

**II Межрегиональная
спартакиада**

стр. 8

ИНВЕСТИЦИИ

**Обновляем
парк**



Инвестиционная программа-2018 группы «Спецнефте-транс» по транспорту в течение года значительно выросла по сравнению с цифрами, утвержденными в начале года.

– В общества должно быть поставлено 590 единиц техники (изначально 440), – говорит **С. А. Александров**, начальник управления экономики и финансов ЗАО «Спецнефтетранс», – на сумму 2,2 млрд рублей (ранее планировалось 1,6 млрд). Большая часть этой техники приобретается в рамках лизинговой программы – 470 единиц на сумму более 2 млрд рублей против запланированных изначально 343 единиц и 1,4 млрд рублей соответственно. На 20 сентября инвестпрограмма была исполнена на 65%.

Продолжена работа по участию компании в государственных программах поддержки автотранспортной отрасли. Планируется получить субсидии в размере 40 млн рублей по дорожно-строительной технике и почти 18 млн по вновь открытой программе по колесной технике.

На совещании руководителей обществ в мае был представлен анализ исполнения инвестиционной программы 2017 г., произведенный с помощью модуля 1С «Планирование и контроль финансовых показателей инвестиционных проектов». Мониторинг выявил причины, которые чаще всего препятствуют достижению плановых показателей.

Первое. На этапе планирования закладываются завышенные показатели эффективности. **Второе.** Нарушение сроков заключения договоров, доставки техники, начала ее эксплуатации. **Третье.** Недостаточное внимание аналитике по загрузке инвестиционного ТС. Результаты в конкретных цифрах по каждому обществу будут по итогам года.

При этом продолжается работа по совершенствованию модуля. Благодаря активному участию обществ был подготовлен пакет обновлений по 34 позициям.

В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ОДИН ДЕНЬ

Новое назначение

О дне сегодняшнем, планах и перспективах ООО «Дорос»

– Работы много, работа интересная и новая, – говорит Игорь Панфилов. В должности директора ООО «Дорос» он недавно, признается, что еще пока не во всем разобрался. Наш разговор происходит как раз накануне первого рубежа – сто дней.

«Период 100» давно уже используется для оценки деятельности политиков и руководителей. За сто дней Наполеон успел во второй раз стать императором и навсегда отречься от престола. Это и реформы «ста дней» американского президента Рузвельта, положившие начало конца Великой депрессии. А какими были первые сто дней директора Панфилова?

– В должности директора я еще не работал, – признается Игорь Алексеевич, – хотя общую структуру, обязанности знаю и понимаю.

В когалымском «Дорстройсервисе» за шесть лет работы главным инженером ему не раз приходилось исполнять обязанности первого лица. На севере он отработал четверть века, начинал с монтажников, работал мастером, производителем работ. Назначение в Чернушку стало для И. А. Панфилова неожиданным.

– Сложность в том, что надо было очень оперативно войти в курс дела, – предприятие взяло на себя очень ответственные и



Директор ООО «Дорос» И. Панфилов и производитель работ А. Пестов обсуждают ход строительства дороги Чернушка – Тюш.

объемные обязательства по строительству, а сроки сжатые.

Для понимания: по сводкам у нас выполнение за август порядка 220 миллионов – это как у «Дорстройсервиса», который в два раза нас крупнее. В летний сезон мы по объемам сравнялись, под миллиард будет. Да вы сами все увидите.

Марафон до Тюша

На дороге Чернушка – Тюш у «Дороса» этим летом в работе три участка. Их общая протяженность длиннее марафонской дистанции – 42,6 км. Цена вопроса – 453 млн рублей. Заказчик – Управле-

ние автомобильных дорог Пермского края. Объект на контроле пермского губернатора. Говоря о его значимости, министр транспорта Пермского края **Н. Уханов** отметил: «Дорога обеспечит безопасность передвижения между двумя районами, Чернушинским и Октябрьским. Кроме того, в с. Щучье Озеро строится новая школа, куда будут возить детей из сел, поэтому особенно важно, чтобы их перевозка осуществлялась по дороге нормативного состояния».

Механизированное звено сегодня ведет работы на самом дальнем от Чернушки участке. За асфальтоукладчиком, который выдавли-

вает из-под себя полосу горячей смеси, туда-сюда ходят катки. Они уплотняют новое полотно, затирают поры, микротрещины. За легким катком идет более тяжелый, последним – тяжелый вальцовый. Спереди к бункеру «Фогеля» пристыковался самосвал и на ходу подпитывает его смесью.

Главный на объекте – **А. Пестов**. Производитель работ Чернушинского дорожного участка в «Доросе» уже 13 лет, но с такими объемами, как в этом году, сталкивается впервые.

4

Продолжение на странице

ПЕРЕДОВИКИ

Нижняя Волга НСЖ прирастать будет



ЗАО «Нижневолжское УТТ» (г. Жирновск) бьет рекорды по вывозу нефте-содержащей жидкости и перевыполняет план по доходам.

За восемь месяцев предприятием перевезено с месторождений ОАО «РИТЭК» на пункты сбора нефти 311 586 т НСЖ. Для сравнения, год назад это было 149 621 т. Плечо перевозки в среднем составляет 360 км. По сравнению с прошлым годом этот показатель вырос на 60%.

– Перевозка НСЖ является одним из важных направлений работы, – рассказывает **А. И. Мигунов**, директор «Нижневолжского УТТ». – В среднем за сутки вывозится до 1 800 м³ НСЖВ 2017 г. этот показатель составлял 1000 кубов. Дополнительный, сверхплановый объем работ появился, в первую очередь, за счет ввода в строй новых скважин на Ново-Дмитриевском месторождении в Волгоградской области. В настоящее время заказчиком также ведется разработка скважин №10 Ново-Дмитриевская, 6 Ерусланская, 7 Новокрасинская. Для перевозки возросших объемов привлекается до 40 единиц техники, в том числе четыре машины наших коллег из «Чернушинского УТТ».

Основной объем вывоза – до 1100 кубометров СНЖ в сутки идет с объектов ТПП «Волгограднефтегаз» со скважин Ново-Дмитриевского месторождения и с ДНС Алексеевская. С Новокрасинского месторождения вывозит-

ся до 500 м³. Объемы вывоза в Астраханском регионе составляют более 130 м³ в сутки.

Перевозка НСЖ производится круглосуточно, при любых погодных условиях. При этом обеспечивается безопасность перевозок, исключается простой при заливе и сливе автоцистерн, решается комплекс других вопросов, связанных с движением по полевым дорогам. К самым сложным условиям работы можно отнести вывоз НСЖ со скважин Бешкульского и Олейниковского месторождений, расположенных в полупустыне Астраханского региона.

Несмотря на сложные условия работы, водители нефтевозов добиваются высоких показателей. Среди передовиков следует отметить следующих водителей: **А. Крота, А. Чебыкина, В. Жукова, Н. Неганова, А. Жиликова, В. Малашенко, М. Запороженко, В. Балакшина, Е. Родина, А. Красовского, А. Ковалева, А. Дурандина, С. Ермакова, Н. Чалова.**



Вывоз нефти с Бешкульского месторождения. Фото А. Хомутов

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

В «Урайском УТТ» работают над переводом части техники на газомоторное топливо.

В связи с постоянным ростом цен на бензин и дизтопливо, в апреле были произведены расчеты возможности перевода части техники на газ, который в 2,5 раза дешевле, а с июня начато переоборудование легковых автомобилей.

В настоящее время оборудовано пять единиц техники, до конца 2018 г. планируется произвести установку газобаллонного оборудования на десять машин. Кроме этого, до конца года в качестве эксперимента запланировано приобретение автобуса «КАВЗ-4238-81», работающий на сжатом природном газе — метане, два грузопассажирских «УАЗ-390995» и четыре «УАЗ-390945» с газобаллонным оборудованием на пропан-бутане.

В «Усинском ТТУ» минувшим летом была отремонтирована кровля тепловой стойки легковых автомобилей.

Работы были произведены в рамках инвестпрограммы. Выполненный ремонт улучшил социально-бытовые условия работников и позволил обществу снизить потери тепла и расходы на коммуналку.

Пермские ремонтники идут в ногу с транспортниками, экономят время и деньги.



В связи с пополнением в последние годы парка «Пермского транспортного предприятия» большой партией автомобилей «Mercedes-Benz Axor», в «ПРП» освоена технология ремонта двигателя «Mercedes-Benz OM457».

У данных агрегатов есть неприятная особенность, — отмечает директор ООО «ПРП» С.А. Васильев, — со временем происходит разрушение роликовых толкателей в приводе газораспределительного механизма, что в свою очередь повреждает распредел. Как следствие, может последовать повреждение направляющей данного толкателя, которая выточена в теле блока цилиндров. В случае поломки приходилось останавливать автомобиль на длительный срок, связанный с ожиданием доставки дорогостоящих деталей. С учетом запасных частей, средняя стоимость ремонта составляла 830 тыс. рублей.

В «ПРП» нашли способ по восстановлению направляющих в блоке цилиндра. Это позволило снизить стоимость ремонта до 200 тыс. рублей и ускорить выход автомобиля на линию. На текущий момент первый двигатель отремонтирован, наблюдение за его эксплуатацией ведется, как со стороны ремонтников, так и заказчика, — «ПТП».

Готовь сани летом!

В III квартале ООО «Почаевское УТТ» приобрело для автотранспортного цеха «Ямал» девять единиц техники на общую сумму свыше 48 млн. рублей. Два бульдозера «Четра Т-9», два ваховых автобусов на шасси «Камаз 43118», погрузчики и другая техника предназначены, в первую очередь, для обслуживания Находкинского и Пажкинского нефтегазоконденсатных промыслов ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Это связано с возрастающими потребностями основного заказчика в транспорте и необходимостью обеспечить бесперебойную работу техники на Крайнем Севере в условиях зимы.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Правильные решения берутся не из воздуха

Что позволяет компании «Спецнефтьтранс» оставаться лидером отрасли даже в сложной экономической ситуации?



Генеральный директор ЗАО «Спецнефтьтранс» Р. Ф. Габдуллин:

— Макроэкономическая ситуация, в которой сегодня работает компания, складывается под воздействием ряда внешних и внутренних факторов. С начала года рубль подешевел на 20%. В апреле правительство повысило ставки утилизационного сбора на автомобили на 15%. За первые четыре месяца года оптовая цена на бензин выросла на 16%. Для сравнения: за весь 2017 г. цены на топливо, по данным Росстата, выросли на 7%. На 4-7% выросли тарифы на газ, воду, электроэнергию.

С другой стороны, наши заказчики в рамках соглашения по ограничению нефтедобычи ОПЕК+ вынуждены снижать добычу и затраты. Одними из первых сокращаются производственные программы по транспорту и отсыпке.

В ситуации, когда начинает доминировать ценовая составляющая, традиционно активизируются подрядчики, которые за счет «серых» схем и ухода от налогов предлагают демпинговые цены.

В отличие от них мы отдаем себе отчет, к чему может привести подобная «экономика» в условиях опасного промышленного производства. Подчеркну, что ЗАО «Спецнефтьтранс» работает в правовом поле, выполняет обязательства перед заказчиками, работниками, государством в полном объеме.

Таковы сценарные условия, в которых мы находимся сегодня. Разговор начал с роста цен не случайно — треть в стоимости нашего тарифа составляет цена на топливо, еще четверть — стоимость автотранспорта. И если основные составляющие за полгода подорожали на 20%, то не нужно быть экономистом, чтобы понять, на сколько выросла себестоимость наших услуг, а тарифы, утвержденные два-три года назад, не соответствуют текущим затратам.

При формировании тарифной политики мы исходим из того, что цены на наши услуги должны быть интересны заказчику и соответствовать уровню рентабельности, необходимому для качественного выполнения поставленных клиентом задач. Найти этот баланс интересов в ситуации, когда поставщики повышают цены на все, а тариф жестко зафиксирован договором с заказчиком, непросто. В этом смысле экономика автотранспортного бизнеса в силу своей простоты и линейности очень уязвима.

видов топлива как для транспорта, так и для технологического оборудования.

В текущем году в «Чернушинском УТТ» был внедрен в промышленную эксплуатацию уникальный, не имеющий аналогов, проект по автоматизированному закрытию путевых листов. Создана и работает система, которая позволяет списывать топливо объективно, по факту того, как и сколько машина отработала.

Полученная экономия позволяет в значительной степени демпинговать рост топливной составляющей. Проект получит дальнейшее развитие в других дочерних обществах «Спецнефтьтранс».

Не вдаваясь в детали, как это сделано, следует отметить главное: бизнес-план материнской компании ставит задачу — сбалансировать бюджет таким образом, чтобы в обязательном порядке (подчеркну, в обязательном!) были предусмотрены суммированные с техническими аспектами и программными продуктами, но без твердости и настойчивости руководителей, без реальной желаний достигнуть поставленного результата эти будут впуская потраченные время и деньги.

Нам техника обходится дешевле

Одним из ключевых направлений работы по сдерживанию роста стоимости услуг является сокращение общей стоимости закупок и владения техникой. Агрегируя запросы дочерних обществ в единый пул, компания получает более интересные цены на транспортные средства, чем если бы каждое предприятие закупало их по отдельности. При формировании общей инвестиционной программы предпочтение отдается односторонней и многофункциональной технике.

Сдерживанию стоимости тарифа способствует участие компании в программах по субсидированию техники и лизинга. По итогам прошлого года это дало экономии порядка 70 млн рублей.

Значительный эффект дает собственное машиностроение. На заводе «Капри» мы производим полуприцепы для перевозки светлых нефтепродуктов и спецтехнику — АКН-10. В прошлом году было построено 140 комб., притом, что на момент приобретения завод производил порядка 80. План этого года — 180 единиц.

Приобретение техники в ЗАО «Капри» исключает маржу стороннего продавца, что позволяет обществу удерживать тарифы на перевозку СНП на уровне рентабельности. Кроме этого, компания теперь имеет возможность максимально учитывать требования заказчиков к данной технике.

Обновление парка и вывод из состава большинства обществ авторемонтной функции на аутсорсинг позволили снизить затраты на ремонт. Если измерять в нормо-часах, то в течение последних лет этот показатель снижен вдвое.

Управленческая воля как ноу-хау

Еще одна весомая составляющая тарифа — топливо. В обществе ведется большая работа по снижению удельного расхода топлива, реализуются проекты по использованию альтернативных

«Транс-Строй». Благодаря холдинговой структуре компании часть техники и работников из Усинска перенаправляются на объекты в Пермский край и Западную Сибирь. Главная задача — сохранить коллектив для будущих объемов. Обществу ведется работа по оптимизации затрат и поиску новых объемов.

Результаты работы компании в июле — сентябре дают уверенность, что запланированные по году производственно-экономические показатели будут достигнуты.

Зона персональной ответственности

В нынешней экономической ситуации нельзя не сказать еще об одной значимой составляющей тарифа — зарплате работников, около 40% его стоимости.

Несмотря на то что мы жестко ограничены в тарифной политике договорными обязательствами, индексация заработной платы производится из прибыли ежегодно практически во всех обществах.

В этом вопросе позиция компании должна быть понятна всем. Повышение зарплаты — зона персональной ответственности директора дочернего общества.

Перед каждым из них еще на этапе разработки бизнес-плана материнская компания ставит задачу — сбалансировать бюджет таким образом, чтобы в обязательном порядке (подчеркну, в обязательном!) были предусмотрены суммированные с техническими аспектами и программными продуктами, но без твердости и настойчивости руководителей, без реальной желаний достигнуть поставленного результата эти будут впуская потраченные время и деньги.

Мы говорим директору: есть вопросы, которые тебе предстоит решать. Например, постоянный рост стоимости топлива. Мы живем в такой реальности. Решай этот вопрос с двух сторон.

Первое — надо работать с заказчиками, аргументировано отстаивать свою позицию при защите тарифов, доказывать, добиваться внесения изменений в действующие договоры.

Второе — решать вопросы у себя на предприятии. Контролируй расход топлива, создай в коллективе атмосферу нетерпимости к «несунам». Ведь вернут не все, а определенные люди, у которых есть наглость. По сути, они залазят в карманы своих коллег.

И точно так же мы говорим руководителю об индексации зарплаты: не надо монетизировать работу руководителей, приобретению современной техники, повышению квалификации работников, внедрению передовых технологий и форм работы. Добиться этого в одиночку невозможно. Организовать работу всего управленческого состава — важная составляющая ежедневной работы руководителя. Если вот так, в полный «натяг», работать, тогда и появляется возможность выполнять планы, которые мы взяли на себя, в том числе и по повышению заработной платы.

Сегодня перед руководством каждого общества стоит задача, так организовать работу, чтобы выполнить производственную программу на 2018 г. и провести запланированную на второе полугодие индексацию заработной платы.

Укрепляем производственную базу

Беседа с В. А. Балаевым, заместителем генерального директора ЗАО «Спецнефтьтранс» по производству, началась с вопроса о результатах работы компании за первое полугодие.



— По автотранспортным обществам есть стабильное выполнение и перевыполнение запланированных объемов. Большая часть из них планы на первое полугодие не выполнили.

Хорошие результаты у «Нижевожского УТТ», заказчик «РИТЭК» дал дополнительную заявку на вывоз нефтесодержащей жидкости, и мы привлекли к этой работе не только силы «Нижевожского УТТ», но и четыре единицы «Чернушинского УТТ».

Успешно работают дорожные общества «Дорстройсервис», «Нефтедорстрой» и «Дорос». В этом году у чернушан три крупных проекта по югу Прикамья. Один из них очень значим и для Пермского края, и для компании — строительство автомобильной дороги в обход п. Кузла с устройством путепровода через железную дорогу. Мы впервые участвуем в таком проекте. И там все, от строительства земляного полотна до нанесения дорожной разметки, за исключением строительства самого моста через железную дорогу, — это

наши объемы. Заказчиком выступает КГБУ «Управление автомобильных дорог и транспорта Пермского края».

Есть падение объемов у ЗАО «Транс-Строй». Это связано с тем, что ушла часть объемов по капристостроительству, заказчик уменьшил объемы отсыпки. Для стабилизации ситуации в обществе ведется работа по оптимизации затрат, поиску дополнительных объемов, в том числе в других регионах. 14 единиц техники было оперативно перебронировано в Прикамье на объекты строительства «Дорос».

— Вячеслав Александрович, поскольку лето — традиционно горячая пора для дорожных строителей, хотелось бы в разговоре этому направлению уделить особое внимание.

— Залогом успешной работы дорожников этим летом стало масштабное обновление асфальтобетонного производства. В «Доросе» вступил в строй новый АБЗ производительностью 160 тонн в час. «Дорстройсервис» смонтировал установку по производству битумной дорожной эмульсии, которая применяется для подготовки основания при строительстве автодорог, устройства слоев дорожных одежд, тонкослойных шеорокативных слоев износа, применяется при ямочном ремонте. Уже получена первая продукция.

Модернизация АБЗ в «Нефтедорстрое» позволила урайскому обществу получить возможность участвовать в аукционах и тендерах, связанных с выпуском щебеночно-матичного асфальтобетона, который обеспечивает значительный срок службы покрытия.

Кроме этого, общество заключило договор на поставку асфальтобетона с АО «Государственная компания «Севератордор» — генеральным подрядчиком по содержанию территориальных, федеральных, муниципальных, ведомственных автодорог (общей протяженностью более 6000 км), а



также по строительству и содержанию автозимников на территории Югры. Это первый опыт работы предприятия с «Северавтодором». В целях укрепления сотрудничества в сентябре были проведены переговоры с Управлением автомобильных дорог ХМАО-Югра по поводу более активного участия наших обществ в строительстве региональных автодорог. Взаимопонимание сторон есть.

В качестве альтернативы асфальтобетону можно назвать проект по стабилизации грунтов, который ЗАО «Транс-Строй» продвигает в Коми. На этапе согласования находится проект по экспериментальному строительству участков внутрипримысловых дорог, и уже в ближайшее время мы приступим к его реализации. После того как заказчик оценит эффективность технологии, можно будет говорить о ее применении в промышленных объемах.

— Переходим от лета к зиме. Каковы перспективы развития сотрудничества с АО «Мессоуханефтегаз» по строительству автозимников?

— Компания высоко оценивает, какими темпами развивается сотрудничество с АО «Мессоуханефтегаз». В ноябре мы выходим на строительство и содержание 200 километров зимней автодороги. Для этого «Дорстройсервис» приобрел дополнительную технику, вагоны бытового и хозяйственного назначения. Для того чтобы обеспечить этот большой проект в полной мере людскими ресурсами, мы подключили ряд дочерних обществ — «ПТП», «Нижевожское УТТ», «Чернушинское УТТ», «Дорос».

Добавлю, что расширение фронта работ на Ямале актуализирует вопрос о создании компанией в этом перспективном регионе полноценной производственной базы.

— Кстати, о «Доросе», который вы только что упомянули. Одним из серьезных препятствий для его развития не раз называлось отсутствие собственной производственной базы инертных материалов. Какая работа проводится в этом направлении?

— Это застарелая болезнь, к лечению которой новый руководитель предприятия уже приступил, по результатам проведенных мероприятий общество получило возможность разработки песчано-карьерной базы инертных материалов. Какая работа проводится в этом направлении?

— Это застарелая болезнь, к лечению которой новый руководитель предприятия уже приступил, по результатам проведенных мероприятий общество получило возможность разработки песчано-карьерной базы инертных материалов. Какая работа проводится в этом направлении?

налогов и других «серых» схем, чем сегодня грешит значительная часть поставщиков инертных материалов.

Помимо обеспечения собственных потребностей, компания сможет выступать в новой для себя роли поставщика инертных материалов на объекты строительства железнодорожных или автомобильных дорог.

— Какие проекты, направленные на снижение затрат, повышении конкурентоспособности, вы бы отметили?

— После успешного ввода в промышленную эксплуатацию проекта по автоматизированному учету путевых листов в «Чернушинском УТТ» к его внедрению приступили в «Когальском УТТ». К 31 января 2019 г. будет завершено оснащение необходимым оборудованием парка этого крупнейшего автотранспортного общества компании (более 1000 единиц подвижного состава — *ped.*) и начата тестовая эксплуатация.

Идет подготовка к следующему логическому этапу развития авторемонтного блока. В результате планомерного обновления парка объемов работ ремонтников значительно сократились, и, что важно, они трансформировались. Капремонт уступил место гарантийным и плано-предупредительным воздействиям, замене запчастей, ТО. За эти годы созданные авторемонтные общества компании встали на ноги, окрепли, и мы готовы ввести конкурентноспособную в эти взаимоотношения. В соответствии с этим, чернушинский «Авторемашсервис» уже в ближайшее время будет выведен на внешний сервис.

— Как идут работы по новой производственной площадке для завода «Капри»?

— Проект сложный и амбициозный — новый завод «Капри» по производству полуприцепов-цистерн должен стать лучшим в России. Расчет предпроектной части подрядчиком почти завершён. Идет расчет технологической оснастки, будут применены самые современные технологические схемы и процессы, оборудование. Параллельно строители считают стоимость строительства комплекса зданий. Планируется построить производственные цеха и АБК, стонки для изготовленной продукции и для клиентов. Одобрено приобретение земельного участка, который обеспечен инженерными сетями и находится в непосредственной близости к магистрали Москва — С.-Петербург. Сколько завод будет стоить, это можно будет сказать только тогда, когда будут подсчитаны все сметы. Задача — запустить завод за два с половиной года.

В ходе праздничного мероприятия на центральной площади города была организована выставка специализированной техники, в ДК «Нефтяник» состоялась чествование лучших работников и праздничный концерт.

Интервью вел Олег ОПУТИН.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

В ООО «Ремспецтранс-2» (г. Усинск) задул «Восточный ветер».

В августе авторемонтное общество заключило договор с российским подразделением корпорации «Dongfeng Motor Corporation» (в переводе, «Автомобилестроительная компания «Восточный ветер») об организации ТО автомобилей этого и капитального ремонту узлов и агрегатов.

«DMC» — крупнейший китайский автопроизводитель, выпускает 4 млн единиц техники в год, — занимает 65 место в рейтинге самых дорогих мировых компаний.

Выбор в пользу усинского общества сделан не случайно. С одной стороны, компания активно наращивает продажи в России. В Коми растет число автомобилей этого производителя, и они нуждаются в ремонте и обслуживании. С другой, «РСТ-2» — одно из немногих авторемонтных обществ региона, которое обладает опытом работы и хорошей репутацией, квалифицированным персоналом, современной производственной базой и стабильным финансовым положением, что позволяет оказывать ремонтные услуги качественно.

В ОАО «ЛК-Транс-Авто» повышают культуру производства и улучшают условия труда.

В волгоградском обществе завершён ремонт здания центра диагностики на сумму 1 830 тыс. рублей. Были приведены в порядок смольные канавы, плитка на стенах, заменены окна, вездые вентиляторы, кровля. Одна канавка теперь используется для диагностики и осмотра собственного транспорта, выезжающего на линию и направляемого на ТО и ремонт, вторая — передана в аренду оператору ГТО для проведения годового и полугодового технического осмотра собственного транспорта на территории общества. Это позволило исключить холостые пробоги и сократить время прохождения ТО. Также в здании автомойки на сумму около 500 тыс. рублей заменены плиточное покрытие стен и окна.

Поблизе к центру.

В сервисном центре Когальм ООО «Ремдораш» удаленный склад запчастей переехал в здание РММ. Для этого в июле в мастерских было подготовлено и оборудовано помещения для центрального склада. Перемещение склада позволяет получать необходимые запчасти для ремонта в более сжатые сроки и, не покидая помещения РММ. Дополнительные плюсы переезда склада работники смогут оценить в зимнее время.

В июле «Чернушинское УТТ» отметили 60-летний юбилей.

К юбилейной дате общество пошло обновленным: был внедрен проект по автоматическому закрытию путевых листов без участия водителя автомобиля. Сегодня выполнение путевки происходит в автоматическом режиме с помощью спутникового мониторинга, специально установленного на каждом транспортном средстве. Благодаря этому упростился не только сам путевой лист, но и документооборот.

В ходе праздничного мероприятия на центральной площади города была организована выставка специализированной техники, в ДК «Нефтяник» состоялась чествование лучших работников и праздничный концерт.

Начало на странице 1

Новое назначение

— На первом участке протяженностью 13,8 км верхний слой нами уже закончен, — докладывает Алексей Михайлович, — осталось обочины отсыпать, барьерные ограждения выставить, разметку нанести. На втором участке — 15 км — положен выравнивающий слой. Здесь кладем выравнивающий слой, а за нами уже сыплют обочины. Работаем с 7 утра до 9 вечера, задействовано 15 единиц техники. За смену, если без заминок и непогоды, одной полосой (шириной 3,5 м — метр.) мы можем до полутора километров пройти.

— Вот в этой бригаде, — прораб указывает в сторону своих коллег, — только лучшие собрались: **Владимир Алашгин, Сергей Погребной, Денис Левин**, в другой хорошо себя проявили **Владимир Коршунов и Валерий Рахимов**.

За спиной Пестова очередной «Мерседес» пристыковался «подкормить» «проголодавшийся» асфальтоукладчик.

— Всего на этот объект уйдет порядка 80 тыс. тонн асфальта, это примерно 300 тыс. квадратов. Смесь тип Б марка П крупнозернистый поступает с нескольких наших установок, но разницы нет даже по расцветке.

— Не было ни одного сбоя из-за качества асфальтобетона, — подтверждает директор «Дороса», — А контроль очень жесткий, практически из-под катка заказчика вытаскивали.

Начала все материалы проходят входной контроль лаборатории на нашем АБЗ. После материалы еще раз пробует заказчик. Потом он берет отбор готовой смеси с автомобиля и после укладки делает вырубку.

— На этот объект мы вышли в мае, — говорит А. Пестов, — закончим до конца года. До октября должны положить асфальтобетон, потом уже займемся бетонными ограждениями, бордюрами, обустройством — погода на эти работы не повлияет. Гарантию на этот объект даем максимальную — пять лет.

Мне кажется, эту дорогу как построили в 80-х годах, так никаких капитальных ремонтов и не было, только латали. Сложный объект, много пучинистых участков. По проекту — 8000 м², а на самом деле гораздо больше.

Пучины точно по пикетажу ликвидировали. Сегодня устранили, а через два дня она рядом вылезла. Основание дороги слабое, сетка трещин огромная. В таких местах каток идет, и видно, что основание «дышит». Сами понимаете, хорошо уплотнить асфальтобетонную смесь в этом случае очень сомнительно.

— Фактически этот объем работ пошел в разряд реконструкции и капитального ремонта, — рассказывает директор, — заказчик это прекрасно понимает, но контракт есть контракт. Пришлось потратить больше сил, и материалы. Рентабельность оказалась ниже, чем могла быть, но репутация дорожке. Мы же понимаем, что это проверка: стоит ли краю иметь с нами дело?

На следующий год будут выставляться на тендер другие участки этой дороги. Не думаю, что там основание дороги находится в лучшем состоянии. Постараемся аргументировать эту проблему еще на этапе подготовки к торгам.

Очень нужный асфальт



Новый АБЗ

— Под нынешние объемы работ необходимо 120–130 тыс. тонн асфальтобетона. Для этого и была закуплена третья установка, — рассказывает Игорь Алексеевич по дороге на АБЗ. — Новый завод ДМАР-US-2000 прибыл из Кореи в порт Новороссийска. Изначально планировалось доставить его в Чернушку железной дорогой. Под негабаритный груз заказали специальные платформы.

Вот только у РЖД все не так быстро, срок подачи платформ — 14 дней (при этом порт за каждые сутки хранения взимает плату). Плюс еще недели три ушло бы на перевозку и еще четыре — на монтаж. Одним словом, первый асфальт завод выдал бы к концу августа.

Однако у «Дороса» на это лето были иные планы. Чтобы их выполнить, решили АБЗ доставить автомобилями — вышло около 30 негабаритных машин. Дороже, чем по железке, но это тот случай, когда время — деньги.

— Первая колонна с оборудованием пришла 1 июня, мы собрали его и установили на фундаменте, — рассказывает И. Носков. — Вторую партию оборудования начали монтировать буквально с колес. Монтаж основной башни, бункеров провели своими силами. 18 июня прибыл корейский шеф-монтажник, сказал: запустим через три месяца. А мы за месяц управились, первую продукцию получили 12 июля. Нам очень нужен был этот асфальт!

— Сколько человек монтировали?

Производственные показатели ООО «Дорос» (г. Чернушка)



— Инженер, я как мастер и пятеро монтажников.

Небольшое отступление. Мы познакомились с Ильей в прошлом году на научно-практической конференции молодых специалистов ЗАО «Спецнефтетранс» в Сочи. Тогда обстоятельному докладу мастера АБЗ о модернизации установки «ДС-158» был присужден диплом II степени. В «Доросе» Носков с 2011 г. Три года отработал водителем, потом сюда позвали мастером — не отказался.

Сегодня И. Носков — и.о. начальника завода. В должности он всего ничего, с 25 июня, но, видно, что дело свое и производство знает, держится спокойно, рассказывает уверенно:

— Я вообще стараюсь не отказываться, когда есть хоть какая-то новизна в работе. Даже если не знаю — научусь.

Не возникло проблем с освоением установки и у его коллег — еще один завод этой же фирмы уже десять лет работает в «Доросе». Но новый — производительное вдвое.

— За эти годы программа, интерфейс, конечно, изменились, — говорит оператор **Дмитрий Шаймиев**, не отрывая глаз от мониторов автоматизированного комплекса управления производством АБЗ. На четырех экранах — вся анатомия завода. Вот холодные бункеры, питатели, галочками обозначены вибраторы. Бегущие цифры — на грузку на двигатели. На другом экране бегут цифры рецепта, вот закрома: каменные материалы, битум, минеральный порошок; весовые — на четырехста кило весов два перебор, — идеальный показатель.

— А железно в основном то же самое, — продолжает оператор, — если деталь зарекомандовала себя, зачем изобретать велосипед? Ну, горелка тут вдобавок мощнее, — на 15 МВт. С запасом, под наш климат, с высокой влажностью весной и осенью.

У оператора смены, которому от пульта ни ног, два помпоники. Они производят техническое обслуживание завода, смотрят за бункерами, оборудованием, грузовыми площадками. Вот и вся команда, обслуживающая машину с семизатонным домом.

— Заявленная мощность нового АБЗ — 160 тонн в час, — говорит И. Носков, — но мы на нее пока не выходили. Сделать можем, но дорога берет столько, сколько нужно. Поэтому пока более 1600 тонн за смену не выдавали.

Сегодня наши заканчивают укладку на дороге Чернушка — Куеда, и тогда оба корейца загрузим на Тюш. Туда же перебросит второй асфальтоукладочный комплекс. И тогда посмотрим, сколько завод реально сможет выдать за смену. Думаю, будет более 2000 тонн, а это два километра дороги.

Просто песня!

В Перми есть поговорка: «Орда, Барда и Куеда — все большие города». Это про райцентры-десятилетия. В соседнем с Чернушкой Куединском районе этим летом «Дорос» ведет активную дорожно-строительную деятельность. На два объекта работ стянуты силы с трех дорожных участков предприятия — Осинского, Кунгурского, Куединского.

На трассе на Куеду у «Дороса» объемы укладки поменьше, чем на дороге до Тюша.

— Пять участков, всего 17,5 км, — рассказывает **Рустам Иткин**, начальник Осинского участка предприятия, — 135 тыс. квадра-



Качество смеси в норме: и.о. начальника АБЗ И. Носков и оператор Д. Шаймиев в пункте управления нового завода

тов асфальтобетонного покрытия. Новый асфальтоукладчик «Вольво Р6820С» — это просто песня! Производительность до 700 тонн в час. Двойной трамбующий брус с вибратором позволяет сократить объемы работ по финишному уплотнению покрытия с помощью вибротрактов. Он может и быстрее идти, но за



ним сейчас и так пять катков только-только поспевают.

С запуском нового АБЗ скорость работ у нас хорошая: одна машина отходит, вторая уже подъезжает. Для качественной укладки асфальта важно обеспечить непрерывность производственного процесса. И по года в этом году на нашей стороне.

— По асфальту здесь почти все сделано, — говорит И. А. Панфилов, — остались заездные карманы на остановах и полосы разгона. Еще одна бригада занимается ограждениями, третья меняет бордюрный камень на останочных комплексах. Срок сдачи объекта — октябрь, но думаем, что в сентябре все сделаем.

Строим взлетку

Но основная цель нашего броска на Куеду — еще один объект краевого УАДа, строительство обхода с путепроводом через железную дорогу. Этот объект считается одним из самых крупных в Прикамье за последние пару лет среди контрактов на строительство дорог, — 662 млн рублей. Общая протяженность объекта 3,32 км, из них длина путепровода через железнодорожные пути — 79 м.

Новая дорога, ввод которой в эксплуатацию запланирован на конец 2019 г., избавит жителей района от потока транзитного транспорта, большую часть из которого составляют многотоннажные фуры. Через поселок проходит дорога, перемычкой соединяющая федеральные трассы М5 и М7, Пермь и Уфу. Кроме того, новый путь пройдет над железнодорожной линией Казань — Екатеринбург, что обеспечит безопасность и непрерывность движения автотранспорта.



— Здесь у нас задействовано пять бульдозеров, пять катков, десять грейдеров, одиннадцать самосвалов, два бульдозера, пара экскаваторов, трубоукладчик плюс оперативная техника, — перечисляет **Рубен Зайнутдинов**, дорожный мастер Куединского участка «Дороса», — всего порядка 45 единиц. Грунт возим с двух карьеров, плечо 25 километров.

— А с модулем «Управление производством в ДСО» работаете? — интересуюсь у мастера.

— Да, работаю... — А что так, без вдохновения?

— Так неудобно, приходится дома уже после работы допоздна сидеть, данные заносить для отчета, спать охота... — как на духу выдает дорожник.

— Вот сейчас как раз покупаем еще три планшета, чтобы ты дома не вечеровал, — включается в разговор директор «Дороса», — прямо на объекте будешь сразу все забывать. Эта новость Зайнутдинову явно по вкусу:

— Очень хорошо! Интернет здесь есть, я пробовал заносить с телефона, но он не тянет.

Уже позже в разговоре с директором мы вновь коснулись информационных технологий. Речь зашла о проекте по автоматизации путевых листов, который уже внедрен у коллег в «Чернушинском УТТ».

— Для «Дороса», поскольку мы работаем по СМР, очень важно организовать максимально полный учет перевезенных грузов, уложенного асфальта, количества рейсов, отработанного техникой времени. Мы первое дорожное предприятие в компании, где этот проект будет внедрен. В тестовом режиме нам устанавливают оборудование на десяти машинах. И эту работу мы доведем до конца. Тем более что в «Чернушинском УТТ» виден значительный экономический эффект.

Дело в трубе

Переносом технологических сетей на обходе Куеды занимается строительно-монтажный участок, возрожденный в «Доросе» недавно.

— Мы здесь работаем по переустройству двух трубопроводов, — рассказывает **Константин Зеленин**, начальник СМУ, молодой специалист. — К строящейся дороге мы должны переложить их под углом 90 градусов, в соответствии с нормативными требованиями. Одна труба 530 мм в диаметре, другая — 325. Сегодня варим двухтрубные секции нефтепровода 89 на 6, который идет от куста. Общая протяженность — около двух километров, в смену кладем метров по 200. Параллельно идет водовод — 820-я труба.

«Дорос» все это может делать даже силами имеющейся комплексной бригады, не привлекая субподрядные организации. Перспективу вижу в расширении количества бригад, увеличении фронта работ, прежде всего, для нефтяников.

— Устройству трубопроводов, линий электропередач — это непрофильные для нас работы, — соглашается И. Панфилов, — но лоты на тендерах все чаще включают в себе выполнение всего комплекса работ. И здесь мы столкнулись с проблемами при привлечении субподрядки. Это касается и цен, и сроков исполнения, и качества работ. И чтобы посмотреть в будущее надежно, мы сформировали СМУ. Лучше полагаться на себя, чем контролировать других. А надежные субподрядчики — это прямые наши конкуренты. Привлекая их, мы даем им развиваться.

Участок пока небольшой: начальник участка, прораб, два сварщика шестого разряда с НАКС, три монтажника технологических и магистральных трубопроводов, они же стропальщики и изоляровщики. Бригада комплексная, один человек может выполнять несколько функций.

— У нас уже заключены договоры с ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» по строительству кустовых площадок, так что после Куеды участку объемы гарантированы.

В середине сентября краевой минтранс на своем сайте отчитался о ходе строительства Куединского обхода. Если коротко, то «Доросом» практически завершены работы по разработке выемки, возведению насыпей, переустройству газопровода и монтажу трубы из гофрированного металла.

Впереди обширные работы по переустройству объектов инженерной инфраструктуры, устройству морозозащитного, дренажного и верхнего слоев покрытия, а также по устройству и укреплению обочин.



Начальник строительного участка «Дороса» К. Зеленин (справа) видит большие перспективы своего подразделения

Взгляд в будущее

Уже после возвращения с объектов заходит речь о перспективах развития «Дороса». Какими их увидел новый директор за свои первые сто дней?

— Первое — приобретение карьеров. Сегодня уже и ежу понятно, и ужу: нет своих карьеров — не будет и работы. Без собственной ресурсной базы при нынешней жесткой конкуренции на рынке услуга выходит дорогой, не конкурентной.

— Это нужно делать, однозначно. Потому что за те годы, открыто говоря, которые «Дорос» работает, не было сделано ничего. Самый ленивый, кто хотел, и тот уже отвел себе карьеры и спокойно, легализовано работает. В среднесрочной перспективе мы этот вопрос закрыем. Да, это затратно, но если мы думаем о будущем предприятия, то решать этот вопрос надо.

Второе — поиск новых объемов и направлений работ, выход в новые регионы.

Наши коллеги из «Дорстройсервиса» выиграли два лота на объектах «Мессояха-нефтегаз» на Ямале, это порядка 100–110 км автотрассы. В ЗАО «Спецнефтетранс» есть решение, что один из лотов должен выполнять «Дорос». Эти дороги мы строили прошлой зимой, мы их знаем. Все оборудование, вагоны-голки, малая механизация, вся техника — от «Дорстройсервиса». Наша задача дать персонал на этот участок, 100–120 человек. С 1 ноября «Дорос» уже должен приступить к выполнению работ. Сейчас про-

думываем логистику доставки людей, — 1500 км. Перевахтовка должна работать, как часы.

Для «Дороса» автотрассы — работа новая, но Панфилов все знает от и до, еще в декабре 2014-го, как главный инженер «Дорстройсервиса», он на карте Ямала показывал мне объекты работ и говорил о перспективах и смыслах. Многие из того, что планировалось, уже сделано. Запущено Пякянское месторождение, а машины и люди «Спецнефтегаза» ушли еще севернее, работают на Мессояха и Таймыре.

— Надо будет, поеду сам, научим. Мессояха — это перспектива не только по сезонным дорогам, но и по внутривидеосъемкам, по строительству технологических трубопроводов, коммуникаций. Сложно найти в России такой регион, как Ямал, который так бурно развивается.

— А на север Пермского края идти у вас есть мысли?

— Мало того — есть цели! Нам надо туда идти. На севере мы работаем с нефтяниками, но с привлечением субподрядки. Я задаю вопрос: почему не своими силами?

Сейчас там же, севернее, идет строительство обхода г. Чусовой. Общая стоимость проекта, который должен быть сдан в конце следующего года, 2,2 млрд рублей. Финансирование ведется из федерального и краевого бюджетов. Генподрядчик, с которым мы сейчас работаем по Куединскому обходу, предложил нам субподряд. Участие в таких масштабных проектах позволит нам увеличить объемы, равномерно загрузить технику и людей в зимний

период, даст новый опыт. Мы к этому стремимся.

Опыт нынешнего лета показал, что предприятие, которое укладывает 120 тыс. тонн асфальта в сезон, нет смысла заявляться на крупные тендеры без фрезы. Приходится искать подрядчиков, а они — прямые конкуренты, начинают диктовать условия и цены или делают некачественно. В этом году мы нашли фрезу по приемлемым условиям аренды. Но мы должны иметь свою техническую базу. Для повышения мобильности необходим асфальтобетонный перегружатель, чтобы работать на дальнее плечо возки смеси.

— Сегодня разворов все больше идет об объектах УАДа. А как вас встретили у другого основного заказчика — в «ЛУКОЙЛ-Перми»?

— Знаете, я, когда в должность вступал, поставил себе задачу так: ходи-не ходи, надо показывать работу. Меня сюда и отправили за этим. Моя основная задача — делать работу. По «ЛУКОЙЛу» много объемов оставалось по гарантийным обязательствам. На сегодняшний день мы их на 90% выполнили. Говоря о новых технологиях, на встрече с генеральным директором «ЛУКОЙЛ-Перми» я предложил попробовать на наших пучинистых грунтах стабилизаторы технологий. В Западной Сибири ее активно применяют. Со стороны заказчика были выражены интерес и поддержка. Мы готовы отработать стабилизацию грунта на экспериментальном участке, чтобы заказчик увидел, оценил эффект и принял решение.

— Вы ставите амбициозные цели, и в одиночку, без единомышленников, их не осилить. Готов ли коллектив предприятия к их достижению?

— Коллектив «Дороса», который в декабре отметит 45-летний юбилей, опытный, абсолютно работоспособный, квалифицированный коллектив. Желание работать, навыки и ответственность у людей есть. Вы сегодня общались с нашими сотрудниками, смогли понять, на что они способны и готовы.

— Говорят, новая метла по-новому метет... — Каких-то кардинальных кадровых решений за этот период не было, первые сто дней — это тот срок. Нельзя рубить плеча. Важно понять, на кого в работе ты можешь опереться, а кто так, попутчик. От этого зависит и успех предприятия, и судьба каждого человека. Сегодня я вижу, что люди меня понимают, что я не требую чего-то невозможного.

Со своей стороны, стараюсь понять выстроенную за долгие годы логику и систему работы, донести до подчиненных свое видение.

Олег ОПУТИН.

Принят новый договор

В ООО «Дорос» подведены итоги коллективного договора на 2016–2018 г. и принят новый.

Одним из важнейших направлений работы профкома общества является участие в реализации коллективного договора. Приоритетным направлением профсоюзной работы является контроль, совместно с администрацией, над исполнением соглашения по охране труда. Здесь у первички «Дороса», созданной более двадцати лет назад, крепкие традиции: в обществе работают пять уполномоченных по охране труда. Только за отчетный трехлетний период было проведено 28 проверок. В 2016 г. по итогам конкурса МОПО «ЛУКОЙЛ» среди уполномоченных по охране труда водителю Е. А. Задорину было присвоено звание «Лучший уполномоченный профсоюза по охране труда». В 2018 г. в обществе будет проведена аттестация 204 рабочих мест.

Председатель объединенной профсоюзной организации ЗАО «Спецнефтетранс» А. Г. Карымов, сам отработавший в дорожно-строительной отрасли более сорока лет, отметил, что профсоюзная первичка чернушчан, объединяющая 505 человек (76% от общего числа работников), — одна из самых активных в компании.

— Точное выполнение условий коллективного договора, уважительное и заинтересованное отношение сторон друг к другу, — отметил председатель ОППО, — позволяет добиваться высоких производственных показателей и поддерживать благоприятный микроклимат в коллективе.

По итогам конференции был подписан новый трехлетний коллективный договор. Выполнение его положений возможно лишь при достижении предприятием запланированных финансово-экономических показателей, а значит, зависит и от работы каждого работника ООО «Дорос».



Здесь пройдет мост над железной дорогой: на строительстве обхода п. Куеда

МАШИНОСТРОЕНИЕ

Планы «Капри»

На заводе полуприцепов «Капри», расположенном под С.-Петербургом, ведутся работы по созданию новой производственной площадки.

— Завершена предпроектная разработка технологии изготовления полуприцепов-цистерн для будущего завода, — сообщил исполнительный директор ЗАО «Капри» А. В. Могучий. — Процесс изготовления корпуса цистерны планируется автоматизировать на 80%, что не имеет аналогов в России.

Андрей Викторович отработал на заводе двадцать лет, практически с его основания, знает о производстве все, но о перспективах может рассказывать бесконечно.

Новый завод будет оснащен самым современным оборудованием. Роботизированный комплекс сборки сегментов цистерны и автоматизированный комплекс сварки колбы, пресс для изготовления тороферических перегородок (днищ) позволят практически исключить влияние человеческого фактора, повысить производительность и качество продукции. Покрасочный комплекс будет включать холодную двустороннюю обработку металла, что значительно повышает уровень защиты от коррозии и трещин. В результате повысится долговечность и прочность изделия.

Новый производственный комплекс общей площадью около 6000 м² будет располагаться в непосредственной близости от федеральной трассы Москва — С.-Петербург. Уже заключен предварительный договор на приобретение участка площадью три га в индустриальном парке «М10 Никольское» в Ленинградской области.

Мощность завода составит до 500 машин в год, что в два с половиной раза выше сегодняшней. При емкости отечественного рынка новых ППЦ порядка 3000 единиц в год «Капри» планирует значительно увеличить свою долю. На сегодняшний завод занимает около 6% этого рынка.

Говоря о сроках, на заводе надеются, что двухтысячный по счету полуприцеп «Капри» сойдет с конвейера уже на новой производственной площадке.

В первом полугодии изготовлено и реализовано 74 единицы техники — это на 12 машин больше, чем за тот же период 2017 г. В рамках программы по реновации ППЦ подготовлено к продаже шесть единиц, план года — 16. Напомним, в том году было реализовано девять восстановленных ППЦ.

Говоря о текущей деятельности, А. Могучий отметил факт включения завода в реестр Минпромторга как российского производителя. Это позволяет покупателям техники «Капри» получать государственные субсидии при покупке техники в лизинг, что существенно повышает конкурентоспособность продукции. Также на рынок выведена модель полуприцепа с четырехосным шасси, что позволило привлечь дополнительных клиентов.

По заявке ООО «Урайское УТТ» КБ завода был разработан пакет конструкторской документации и получено одобрение типа ТС для производства полуприцепов-цистерн под перевозку метана, закуплены узкие позиции по комплектующим. Также планируется выпуск ППЦ для перевозки авиационного топлива.

Олег ОПУТИН.

АКТУАЛЬНО

Не оставаться на обочине

«Мы серьезно обновили федеральные трассы, теперь нужно привести в порядок региональные и местные дороги», — сказал президент Владимир Путин, выступая с посланием к Федеральному собранию 1 марта.



На строительство и обустройство автодорог в ближайшие шесть лет бюджетом будет направлено 11 трлн рублей, что существенно больше, чем в предыдущие шесть, — 6,4 трлн рублей. Насколько дорожные объекты компании готовы побороться за региональные объемы работ, редакция поинтересовалась у Р. Н. Герасимовича, начальника управления по строительству и эксплуатации автодорог ЗАО «Спецнефтетранс».

— Роман Николаевич, какие шаги дорожно-строительных объектов в текущем году по данному направлению вы бы отметили?

— ООО «Дорос» — увеличение объемов работ для КГБУ «Управление автомобильных дорог и транспорта Пермского

края». Начата работа по обеспечению общества лицензированными карьерами инертных материалов. Приобретен асфальтоукладочный комплекс, на очереди дорожная фреза. Запуск в этом году нового АБЗ и наличие мобильной установки по производству асфальтобетона в совокупности с собственной ресурсной базой даст предприятию возможность участвовать в таких крупных перспективных региональных проектах, как строительство Южного широтного коридора. Эта автодорога Казань — Ижевск — Чайковский — Екатеринбург призвана разгрузить трассу М7 и активизировать потенциал территорий Пермского края, расположенных вдоль его южной границы.

ООО «Дорстройсервис» продолжает работы по реконструкции автодорог в г. Когалыме, по благоустройству дворовых территорий в г. Лангепасе и г. Нижневартовске. На АБЗ освоен выпуск щебеночно-мастичного асфальтобетона, запущена установка для производства битумной эмульсии ЭУ-1. Кроме того, ведется работа по апробации инновационных добавок для производства полимер-битумного вяжущего.

ООО «Нефтедорстрой» давно и плодотворно сотрудничает с муниципалитетом г. Урая по строительству и ремонту автодорог, устройству инженерных сетей и благоустройству территории. Благодаря модернизации АБЗ начат выпуск ЩМА, приобретена дорожная фреза. Это позволит удовлетворить потребности южной части ХМАО-Югры в этих стройматериале и технике. Также начата совместная работа с оператором сети региональных автодорог ОАО «Северавтодор».

В ЗАО «Транс-Строй» получены окончательные результаты лабораторных испытаний на стабилизацию местных грунтов и серобетону. Для стабилизации грунтов заказчиком предоставлено два испытательных участка. Сейчас решается вопрос, когда мы сможем начать работы по применению технологии стабилизации грунта. Что касается серобетона, то проводятся переговоры с потенциальными потребителями о возможности поставок продукции из полимер-серного бетона.

Перспективной является инициатива по созданию в г. Усинске полигона для утилизации снежных масс, вывозимых с улиц города в зимний период.

Интервью вел Владимир НИКОЛАЕВ.

Выходим на регион



— По итогам первого полугодия, — рассказал В. П. Морозов, директор ООО «Нефтедорстрой», — в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, выполнение плана по СМР составило 112%, при этом собственными силами — 115%. На росте объемов оказалось увеличение объемов по содержанию дорог АО «РН-Няганьнефтегаз».

В этом году выполнено благоустройство дворовой территории домов № 91 и 91а микрорайона 1Б. Общество, продолжая выполнять работы по содержанию автодорог г. Урая, произвело ремонт асфальтобетонного покрытия на центральных улицах города — Ленина и Космонавтов — общей площадью 26 кв. м. При этом для срезы старого асфальта была впервые использована собственная дорожная фреза «WirtgenW100».

Прежде для производства данных работ приходилось привлекать субподрядчика. Учитывая удаленность Урая и тот факт, что в Ханты-Мансийском АО немалым более десяти фрез, арендовать ее даже в летний период было непросто.

Кроме этого, для работы на объектах летнего дорожного строительства обществом были приобретены: колесный мини-погрузчик «BobcatS770», два самосвала «Mercedes-BenzActros 3», мультчер «ImpulseForest 160H d350», топливораздаточная колонка «Тонап 511».

Также были произведены работы по переоборудованию АБЗ для выпуска ЩМА. Проект можно назвать «долгосрочным», поскольку преимущества смеси еще предстоит доказать заказчиком. Сотрудничество с нефтяниками по данному проекту начнется уже в этом году — будет произведена укладка 1 тыс. т ЩМА.

В августе обществом был заключен договор с АО «ГК «Северавтодор» на выполнение субподрядных работ по ремонту дороги Урай — Советский. Отсыпка грунтом обочин и устройство нижнего слоя асфальтобетонного покрытия на участке 2 км будут выполнены до конца сентября. Это первый серьезный опыт работ на автодороге территориального значения, где генеральным заказчиком является КУ ХМАО-Югры «Управление автомобильных дорог». Мы ставим задачу выйти на сотрудничество, чтобы использовать наши производственные возможности, включая мощности модернизированного АБЗ, под региональные контракты.

ВЗГЛЯД

Меняем светлые на темные

С 13 июня 2018 г. на должность директора ООО «АТП-СНТ» (г. Москва) был назначен И. А. Пестряев.



— Игорь Анатольевич, какие задачи поставлены перед новым директором «АТП-СНТ»?

— На протяжении многих лет основными направлениями работы общества были перевозки светлых нефтепродуктов и легковым транспортом. На рынке светлых нефтепродуктов сейчас наблюдается избыточность перевозчиков. Порог входа в этот сегмент легко преодолимый — оформил в банке кредит, приобрел бензовоз-два-десятка. Таких перевозчиков, которые готовы работать только для того, чтобы закрыть кредит, по стране сотни и тысячи. Отсюда и демпинг на тендерах, и падение тарифов.

В минувшем году, по причине несоответствия предлагаемого тарифа, большая часть предприятий свернула перевозки в сегменте СНП. На сегодняшний день в этом направлении работает порядка 30–35 единиц в г. Н. Новгороде, Вологде и в Северо-Западном регионе. У нас сегодня стабильные объемы по легковому транспорту.

Идет новая техника

За 8 месяцев ОАО «ПТП» приобрело 25 единиц техники на общую сумму 144,6 млн рублей.

Основная доля инвестиций была направлена на приобретение 11 автопоездов в составе тягача и полуприцепа-цистерны объемом 32 куб. м для перевозки наливных нефтепродуктов по трехлетнему тендерному договору с ООО «ЛУКОЙЛ-Пермнефтепродукт».

— Дополнительный объем перевозок за этот период составил около 620 тыс. тонн, — приводит цифры ведущий экономист предприятия С. В. Катаргин, — грузооборот более 45 млн тонно-километров, выручка — 246 млн рублей.

По объемам перевозок план перевыполнен на 30%, дополнительно перевезено 46 тысяч тонн. Перевыполнение грузооборота составило 5 млн 600 тыс. ткм.

— Следует отметить, что в ходе подготовки ОАО «ПТП» совместно с заказчиком услуг отработано оптимальные логистические схемы перевозок СНП, — говорит директор общества И. М. Новиков, отметив, что вхождение в проект произошло в период проводимых заказчиком

В связи с этим необходимо определить новые дополнительные направления работы, выбрать стратегических партнеров и добиться того, чтобы «АТП-СНТ» развивалась.

Задача стоит такая — внимательно посмотреть на имеющиеся и возможные направления и объемы работы, выбрать эффективные и сосредоточить свои усилия по выстраиванию новых направлений перевозок.

— Какие новые направления вы считаете перспективными?

— Перевозка темных нефтепродуктов. В марте я был на съезде перевозчиков России. Сегодня больше денег выделяются на строительство региональных дорог. И Путин на съезде об этом говорил. Эта тенденция и нарабатанный большой личный опыт в сегменте перевозке темных нефтепродуктов позволяют мне считать это направление перспективным.

На прежнем месте работы я уже организовывал перевозку битума. Для этого в 2013 г. мы заказывали у «Капри» около пятидесяти алюминиевых бочек. Потом брали полуприцепы «Сеспель». Была создана круглосуточная диспетчерская служба. Обслуживали всю центральную часть России.

Сегодня «АТП-СНТ» заключило трехлетний договор на перевозку битума и других темных нефтепродуктов с Национальной ассоциацией



Новые направления и объемы «АТП-СНТ».

перевозчиков нефтепродуктов. В сентябре планируется запустить в работу две первые автоцепки. Чтобы самостоятельно участвовать в тендерах, нужно, как минимум, шесть-десять бочек.

— Если говорить о СНП, как вы видите работу в этом направлении?

— Задача — сохранить имеющиеся объемы перевозок в региональных подразделениях общества: на Кетовском, Вологодском, Череповецком, Великоустюгском участках, на участке в Ленинградской области.

Заказчики все больше внимание уделяют внешнему виду транспорта и водителя, техническому состоянию парка, скорости загрузки, качеству доставки и сохранности продукта. Они отслеживают всю логистику. Эксклюзивность в Н. Новгороде — вторичной логистикой занимаемся мы. Чтобы не оставить АЗС без топлива, смотрим остатки. Но «ЛУКОЙЛ-Волганефтепродукт» в рамках укрупнения сбытовых обществ сейчас входит в состав «ЛУКОЙЛ-Центрнефтепродукт». Это может сказаться на взаимоотношениях с заказчиком, усложнить документооборот. Мы должны вовремя сориентироваться.

Интервью вел Владимир НИКОЛАЕВ.



Новые тягачи «Мерседес» пополнили парк «Пермского транспортного предприятия». Фото: М. Вагин.

изменений структуры сбытовых обществ. — В связи с присоединением «ЛУКОЙЛ-Пермнефтепродукт» к «ЛУКОЙЛ-Уралнефтепродукт» положительным фактором станет создание единой службы по расчетам за транспортное обслуживание (перевозки СНП, услуги легкового, пассажирского транспорта).

При этом хотелось бы избежать снижения оперативности взаимодействия с заказчиком по причине удаленности центрального офиса, который теперь располагается в Уфе. В связи с тем, что уйдут объемы перевозок руководства «ЛУКОЙЛ-Пермнефтепродукт», освободятся легкие автомобили, под которые предстоит найти новые объемы. В настоящее время ведутся поиски.

Дави на газ!

В мае — июне в ПТП проводились опытно-тестовые испытания газодизельного автомобиля «КамАЗ 5490-S5» (бюллетень «В дви-

— Вы работали в компании с момента ее основания, затем покинули ее. По возвращению через несколько лет, какой вы увидели Группу «Спецнефтетранс»?

— В то время, когда «Спецнефтетранс» создавался, задача нефтяников была все перелать, а наша — принять. Тогда средний возраст парка был 14–16 лет, сегодня 8, а по основным группам техники — 4–5 лет. Тогда было 11 тыс. единиц техники, сейчас 7,2. За этот период были оптимизированы и производственные базы. Сегодня «СНТ» — это высокоэффективная компания. Меньше транспорта, который находится в простое, предприятия рентабельные, приносят прибыль, выросла доля сторонних заказчиков.

За эти годы изменилась не только компания, но и условия, в которых мы работаем. Сейчас уже нет гарантированного заказа, за объемы надо бороться на тендерах, доказывать, что ты лучший. Эта же задача сегодня стоит и перед «АТП-СНТ».

Принятый колдоговор расширяет перечень трудовых гарантий работников, — подчеркнул председатель ОППО «Спецнефтетранс» А. Г. Карымов. — Договор, в отличие от ранее подписываемых соглашений, позволяет более полно учитывать специфику работы в дорожно-строительном обществе и напрямую решать работникам и работодателю возникающие вопросы, что обеспечивает дополнительные социальные гарантии.

Директор предприятия О. Ю. Бабиков привел положительные примеры сотрудничества администрации предприятия и работников: произведена индексация заработной платы, вахтовикам установлена надбавка и возмещаются расходы, связанные с проездом к месту работы и обратно.

Работники общества это видят и ощущают на себе. Неудивительно, что за пять лет численность первички выросла с 26 членов до 431 (75,3% работников предприятия), из них в возрасте до 35 лет — 95 человек.

— Еще одним показателем доверия, — говорит И. А. Германова, — может служить тот факт, что за этот период из профсоюзной вышли всего пять человек. Но трое из них вновь подали заявления.

— Большинство работников видят, понимают и на себе могут ощутить пользу от членства в профсоюзе, — считает А. Г. Карымов, — но есть небольшая категория людей, у которых сформировано негативное мнение, занастую сложившееся на предыдущем месте работы. Они не верят в возможность организации отстоять их интересы, у других такого опыта раньше просто не было, и они имеют весьма неясное представление о роли и значимости профсоюза. Актив ОППО работает в этом направлении.

По итогам конференции подполномочия И. А. Германовой в посту председателя ППО были продлены еще на пятилетний период. Также избран профком и контрольно-ревизионная комиссия.



Первая пятилетка

Первичная профсоюзная организация ЗАО «Транс-Строй» — одна из самых молодых в обще- ствах группы «Спецнефтетранс». Итоги первой пятилетки ППО были подведены 2 августа на VII отчетно-выборной конференции.

Делегаты конференции в своих выступлениях отметили, что за это время ППО проведена большая работа. Регулярно организуются культурно-массовые и спортивные мероприятия. Основная часть бюджета первички была направлена на оказание матпомощи членам профсоюза. Организация активно участвует в административно-общественном контроле над состоянием условий труда, в данном направлении работало пять уполномоченных.

Именно ППО в 2017 г. выступила инициатором заключения первого в истории ЗАО «Транс-Строй» коллективного договора.

— Нас вдохновил опыт коллег из «Усинского ТТУ», — признается председатель профкома И. А. Германова. — В республиканском конкурсе коллективных договоров наш договор было присуждено второе место. А наш КД полностью соответствует договору «УТТУ».

Принятый колдоговор расширяет перечень трудовых гарантий работников, — подчеркнул председатель ОППО «Спецнефтетранс» А. Г. Карымов. — Договор, в отличие от ранее подписываемых соглашений, позволяет более полно учитывать специфику работы в дорожно-строительном обществе и напрямую решать работникам и работодателю возникающие вопросы, что обеспечивает дополнительные социальные гарантии.

Директор предприятия О. Ю. Бабиков привел положительные примеры сотрудничества администрации предприятия и работников: произведена индексация заработной платы, вахтовикам установлена надбавка и возмещаются расходы, связанные с проездом к месту работы и обратно.

Работники общества это видят и ощущают на себе. Неудивительно, что за пять лет численность первички выросла с 26 членов до 431 (75,3% работников предприятия), из них в возрасте до 35 лет — 95 человек.

— Еще одним показателем доверия, — говорит И. А. Германова, — может служить тот факт, что за этот период из профсоюзной вышли всего пять человек. Но трое из них вновь подали заявления.

— Большинство работников видят, понимают и на себе могут ощутить пользу от членства в профсоюзе, — считает А. Г. Карымов, — но есть небольшая категория людей, у которых сформировано негативное мнение, занастую сложившееся на предыдущем месте работы. Они не верят в возможность организации отстоять их интересы, у других такого опыта раньше просто не было, и они имеют весьма неясное представление о роли и значимости профсоюза. Актив ОППО работает в этом направлении.

По итогам конференции подполномочия И. А. Германовой в посту председателя ППО были продлены еще на пятилетний период. Также избран профком и контрольно-ревизионная комиссия.



II МЕЖРЕГИОНАЛЬНАЯ
СПАРТАКИАДА

СПЕЦНЕФТЕТРАНС
ПЕРМЬ 05.10-06.10.2018

На старт!

Главным спортивным событием этого года для нашей компании станет II Межрегиональная спартакиада работников группы компаний «Спецнефтьтранс».

До открытия состязаний остались считанные дни, — 5-6 октября Пермь примет факел межрегиональных состязаний компании, зажженный впервые четыре года назад в Лангепасе! Соревнования пройдут по пяти видам спорта: мини-футбол, волейбол, настольный теннис, шахматы и плавание. Пять сборных команд регионов были сформированы на базе обществ, показавших наилучшие результаты на прошлогодних региональных спартакиадах: «Пермского транспортного предприятия» (регион «Пермский край»), «Урайского УТТ» («Западная Сибирь-1»), «Когалымского УТТ» («Западная Сибирь-2»), «Нижневожского УТТ» («Центр и Юг»), «Усинского ТТУ» («Республика Коми»).

— Большую работу по подготовке провело «ПТП», — рассказал В.А. Балаев, председатель оргкомитета по подготовке II Межрегиональной спартакиады работников группы компаний ЗАО «Спецнефтьтранс». — Наши спортсмены будут бороться за победу на лучших спортивных площадках г. Перми. Основная часть состязаний пройдет в спорткомплексе им. В.П. Сухарева, который в свое время построила компания «ЛУКОЙЛ» и передала городу. Пловцов ждут голубые дорожки бассейна «Олимпия».

Специально к спартакиаде написан «Марш атлетов компании «Спецнефтьтранс», в создании которого принимали участие не только профессиональные музыканты, но и работники нашей компании.

В обществах ждут и активно готовятся к соревнованиям, проводятся тренировки и сыровые команды. Готовятся группы поддержки, волонтеры. По опыту работы директором дочернего общества скажу, что есть ребята, которые к нам устраивались и по той причине, чтобы иметь возможность регулярно заниматься спортом.

Основная цель нашей спартакиады — это не рекорды и кубки. Для компании важно собрать активных и спортивных, дать возможность чтобы коллеги из разных предприятий и регионов выплеснули свою энергию и спортивный азарт, пообщались, установили товарищеские контакты. Понимая это, оргкомитет спартакиады прилагает все силы, чтобы не было никаких подстав, чтобы на площадке были работники компании, а не легионеры.

Уже сейчас можно говорить, что накал борьбы и страстей на соревнованиях в Перми будет очень высоким.

БЛИЦ-ОПРОС

Накануне спартакиады работники компании, — спортсмены, волонтеры, болельщики, которые готовятся к участию в состязаниях в г. Перми, поделились своими мнениями о предстоящих состязаниях.

И.Ю. Бекиш, начальник управления по персоналу и общим вопросам ЗАО «Спецнефтьтранс»:

— Спартакиада — это праздник. Встреча между сборными разных регионов, по-спортивному, это заводит. В своих регионах они уже друг друга знают, а здесь появляется интрига. Хорошо подготовленный физически человек, и нагрузки переносит лучше. В здоровом теле — здоровый дух. У нас есть спортсмены, которые и после 50 лет играют.

Р.Р. Хатинов, инженер СЦ ООО «Автомашсервис» (г. Чернушка):

— На прошлогодней региональной спартакиаде в Перми я был волонтером команды «ЛК-Транс-Авто». Спартакиады сплачивают работников и коллективы. От предстоящих соревнований жду новых ярких впечатлений и знакомств, общения с коллегами.

К.А. Карамнов, дорожный рабочий ООО «Дорстройсервис» (г. Когалым):

— Для отбора лучших спортсменов у нас были организованы отборочные игры. Сейчас регулярно проводятся тренировки. Спартакиада дает работникам шанс больше узнать друг друга, сплотиться, получить положительные эмоции.

И.Р. Муртазин, инженер ОЭ ООО «Усинское ТТУ»:

— Спорт объединяет работников обществ группы «Спецнефтьтранс», способствует расширению профессиональных взаимосвязей, развивает командный дух, помогает поддерживать себя в форме, укрепляет здоровье!

Г.К. Кивалкин, председатель профкома ППО ООО «РДМ» (г. Когалым):

— Спартакиады прививают работникам компании любовь к спорту; повышается дисциплина, ответственность перед предприятием и товарищами. На соревнованиях работники могут поделиться и принять опыт работы коллег из других регионов.

И.Л. Пикунева, секретарь ООО «Чернушинское УТТ»:

— Хотя от нашего общества будет выступать всего один спортсмен, — теннисист С.П. Фикштейн, от нас в Пермь поедет многочисленная группа поддержки — четыре волонтера и 25 болельщиков!

О.А. Исанбаев, водитель ООО «Когалымское УТТ»:

— Спартакиада — это праздник, общение с коллегами из других обществ, возможность проявить себя не только в профессии. Участие лучших спортсменов нашей большой компании, делает состязания более зрелищными и интересными!

А.С. Лапин, старший механик автоколонны ОАО «ЛК-Транс-Авто»:

— В спартакиадах участвую с начала работы в компании в 2010 г. Каждый год мы готовились и настаивали на победу в волейболе, и каждый раз удача обходила

Ждем в Перми теплой встречи и честной борьбы!



I Межрегиональная спартакиада среди работников ЗАО «Спецнефтьтранс» в г. Лангепасе в 2014 г. задала высокую планку и спортсменам, и организаторам предстоящих состязаний в Перми!

нас стороной. Но на региональной спартакиаде в г. Пермь мы сумели собраться и одержали долгожданную победу. Познав в прошлом году вкус победы, хотим достичь новых высот! Победа в борьбе с сильными соперниками была бы большим успехом.

Наши тренировки проходят совместно с работниками ООО «ЛУКОЙЛ-Волгограднефтепереработка». Это способствует не только поддержанию формы, но и укреплению сотрудничества с заказчиком.

В.С. Шульц, водитель ООО «Лангепасское УТТ»:

Межрегиональную спартакиаду между собой участники называют олимпийскими играми «СНТ». Ощущения от соревнований сопоставимы с той же мерой ответственности, — не подвести. Выложиться, если надо, на двести процентов!

От предстоящей спартакиады ожидаю новых волнительных ощущений, накала игровых страстей, побед. Конечно же, новых знакомств и смены обстановки.

С.К. Соколов, начальник ЦРММ ЗАО «Нижневожское УТТ» (г. Жирновск):

— Работаю на предприятии с 1990 г. и не пропустил ни одних соревнований. Говоря о значении спартакиады, даже не знаю, что поставить на первое место. Это спорт, дух состязания, но не менее важно и общение, встреча со старыми друзьями, знакомство с новыми людьми, городами, где проходят состязания. Кроме этого, большой плюс для компании то, что работники разных обществ объединяются и в общем получается большой сплоченный коллектив.

П.Л. Федоров, начальник ООТ, ПБ и БДД ООО «Нефторестрой» (г. Урай):

— Спартакиада дарит положительные эмоции, здоровый азарт, общение с коллегами. У участника есть шанс показать свой характер, волю к победе, целеустремленность, что может быть интересно и для работодателя, и для самого работника в плане карьерного и личностного роста.

М.В. Вагин, программист ОАО «ПТП» (г. Пермь):

— Для отбора в команду приглашали всех желающих, на тренировках отбирали лучших. И если в региональной спартакиаде идет борьба с обществами своего региона, то на межрегиональной мы объединяемся. Это не так просто, так как понимаешь, что в следующем году бороться предстоит между собой.

А.Г. Карымов, председатель ОППО «Спецнефтьтранс»:

— Каждый сотрудник нашей компании имеет возможность заниматься физической культурой. Для этого администрации и первичные профсоюзные организации дочерних обществ каждый год заключают договоры со спортобъектами. В Перми проведена большая подготовительная работа, мы все ждем яркой и честной борьбы.

М.А. Шентябина, кладовщик ООО «РДМ» (г. Когалым):

— Участвую в региональных спартакиадах с 2015 г., так что, это для меня дебют на межрегиональных соревнованиях, волнуясь, но постараюсь не подвести нашу команду — «Западная Сибирь-2»! Всем желаю ярких стартов и хорошего настроения!

А.И. Пустовалов, начальник ЦДС ОАО «ЛК-Транс-Авто»:

— В 2017 г. наша команда по плаванию осталась вне зачета из-за досадного фальстарта. Хочется реабилитироваться и достичь успеха в борьбе с сильными соперниками.

Тренироваться сейчас тяжело, — высокий темп работы оставляет мало времени. Но стараюсь найти время, чтобы поднять форму. Помогают навыки, полученные в детстве в ходе изнуряющих тренировок.

И.Р. Абзалов, заместитель начальника ОЭ ООО «Усинское ТТУ»:

— Спорт — надежный способ добиваться желаемой цели, и конечно, это помогает выработать характера и на работе. Важным стимулом является преобразование внешнего вида: уходит лишний вес, неуклюжесть в движениях).

А.В. Смолин, контролер технического состояния АТС ООО «Нефторестрой»:

— Сразу после трудоустройства меня пригласили позаниматься в спортзале, где я лучше сошелся с коллегами. Спорт дает возможность познакомиться с коллективом, возможность выступить за общество, в котором ты работаешь. От Перми жду теплой встречи и честных соперников.

А.Н. Батманова, специалист ОРП ООО «Дорос» (г. Чернушка):

— Стремясь к общим спортивным достижениям, люди учатся работать как единый организм. От предстоящей спартакиады жду

красивых и заслуженных побед, болельщикам желаю ярких незабываемых впечатлений.

А.С. Бочкова, председатель профкома ППО ООО «Покачевское УТТ»:

— От нашего предприятия в спартакиаде примут пять спортсменов и пять болельщиков. Из постоянных участников можно с гордостью назвать С.Я. Ильсоева, С.В. Иванова, которые всегда добиваются высоких спортивных показателей и заслуженной симпатии болельщиков.

М.Г. Натров, начальник службы БДД ЗАО «Транс-Строй» (г. Усинск):

— Благодаря спартакиаде люди совместно достигают результатов на спортивной площадке и в последствии, также вместе, более эффективно решают производственные вопросы. Соревнования такого уровня — это всегда праздник!

В.В. Кренделев, стропальщик ОАО «ПТП»:

— Особых отличий межрегиональной спартакиады от региональной не вижу, — соревнования есть соревнования, и главным остается стремление к победе. От предстоящей спартакиады жду только победы!

О.А. Лисяная, специалист отдела кадров ООО «Когалымское УТТ»:

— В нашем обществе отремонтирован спортзал для тренировок по волейболу, и три дня в неделю мы тренируемся. Межрегиональную спартакиаду можно сравнить с олимпийскими играми, она дает заряд энергии и положительных эмоций. Важно общение с коллегами из других обществ в неформальной и дружественной обстановке.

В.Н. Кратюк, председатель профкома ППО ООО «Урайское УТТ»:

— Я участвовал во всех семи региональных и одной межрегиональной спартакиадах компании в составе волейбольной команды. Спорт помогает укреплению связей между коллективами, оздоровлению сотрудников, дает положительные эмоции, которые плодотворно влияют на микроклимат в коллективе.

Н.Г. Григорьев, мастер ОТК ООО «Чернушинское УТТ»:

— Спартакиада — это пропаганда здорового образа жизни, мотивация других работников заниматься спортом, обмен опытом. От предстоящих состязаний ждем побед наших спортсменов, новых результатов, надорванных голосовых связок, встреч с друзьями.

С.В. Волкодов, председатель Совета молодых специалистов ЗАО «Спецнефтьтранс»:

— Очень важно, с точки зрения безопасности, чтобы в состязаниях принимали участия работники компании, а не приглашенные со стороны атлеты. Когда профессионал выходит на площадку, у этого человека по-другому работают ноги, руки, он по-другому работает со снарядом. Это многократно увеличивается риск травматизма для неподготовленного человека. Нужно этого избежать.

Оргкомитет спартакиады приглашает работников компании и членов их семей поддержать лучших спортсменов «Спецнефтьтранса» на трибунах и по телефону!
Торжественное открытие состязаний — 5 октября в 10.00 в спорткомплексе им. В.П. Сухарева!