

## Новое назначение

стр. 2

## В авангарде жизни!

стр. 4

## Не бойся быть собой!

стр. 8

КОРОТКО

### Ежегодное совещание

26 мая будут подведены итоги работы Группы «Спецнефтетранс» за 2016 г.

На ежегодном совещании руководителей обществ в г. Москве будут проанализированы результаты производственной, хозяйственной и финансово-экономической деятельности компании. О планах работы расскажут руководители профсоюзной организации и Совета молодых специалистов.

Ряд руководителей дочерних обществ представят опыт реализации инфраструктурных проектов, связанных с внедрением систем спутникового мониторинга, результаты промышленной эксплуатации программных модулей, организации работ на перспективном рынке автотранспортных и дорожно-строительных услуг в Ямальском регионе.

Подробности совещания будут представлены на официальном сайте компании.

### Создано общество

2 мая приступило к работе новое дочернее общество Группы «Спецнефтетранс» — ООО «Пермское ремонтное предприятие» («ПРП»).

Общество создано на базе ремонтных мощностей ОАО «Пермское транспортное предприятие» («ПТП») в рамках реализуемой в ЗАО «Спецнефтетранс» «Стратегии развития в области ремонта и технического сервиса». Директором нового предприятия назначен **С.А. Васильев**, имеющий опыт управления авторемонтными и сервисными предприятиями в г. Перми.

— На первоначальном этапе «Пермское транспортное предприятие» гарантирует для «ПРП» определенный объем работ. Это позволит новому авторемонтному обществу встать на ноги и начать работу по привлечению новых заказчиков.

В перспективе, — подчеркнул заместитель генерального директора по производству ЗАО «Спецнефтетранс» **В.А. Балаев**, — ремонтное предприятие должно стать полноценным мультибрендовым сервисом по обслуживанию техники не только «ПТП», но и внешних заказчиков.

### Официально

С 10 апреля 2017 г. заместителем генерального директора по производству ЗАО «Спецнефтетранс» назначен **В.А. Балаев**.

До этого Вячеслав Александрович возглавлял ООО «Когалымское УТТ», в составе которого работает свыше 1 000 единиц техники и более 1 300 человек. (Подробнее о назначении — на 2 стр.)

В связи с переводом **В.А. Балаева** в Москву, директором «Когалымского УТТ» назначен **Е.Е. Аржанников**, работавший до этого директором ООО «Урайское УТТ».

Директором ООО «Урайское УТТ» назначен **Е.Х. Хакимов**, с 2011 г. работавший главным инженером предприятия.

С 17 апреля начальником управления автотранспортно-технологического обеспечения ЗАО «Спецнефтетранс» назначен **С.Н. Барановский**, занимавший с 2014 г. должность заместителя директора в ООО «АТП-Спецнефтетранс» (г. Москва).

**А.А. Самсонов**, занимавший должность начальника УАТО с 2010 г., назначен директором ЗАО «Капри» (г. С.-Петербург), которое занимается изготовлением автоцистерн-полуприцепов для перевозки нефтепродуктов и других жидких и сыпучих грузов.

# В ДВИЖЕНИИ СИЛА!

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ ЗАО «СПЕЦНЕФТЕТРАНС»

ДОСКА ПОЧЕТА

В Группе «Спецнефтетранс» работают более 180 династий



## Люди труда

В «Покачевском УТТ» сегодня трудятся 25 династий. Самая многочисленная из них — семья Омаровых. На 13 ее членов общий трудовой стаж на предприятии — 188 лет.

Лезгинка Алика Омарова «на севера» привела любовь. Вернувшись после армии в родной Сумгаит, юноша не мог жениться на своей избраннице, пока не выданы замуж его старшие сестры. Такой порядок был заведен в их семье, — дети должны вступать в брак по старшинству.

И, чтобы заработать на свадьбу и соблести традиции, в 1983 году он приехал в вахтовый поселок нефтяников Покачи. К этому времени его невеста Наимат уже окончила политехнический институт и работала в Баку инженером ПТО РСУ минавотранса республики. Разлука для влюбленных — всегда тяжелое

испытание. Письма шли неделями, по телефону можно было пообщаться только с переговорного пункта. Этот год показался им вечностью.

В августе следующего года, сыграв дома веселую свадьбу, молодой муж увез свою Наимат в далекую Сибирь. Здесь Алик, окончивший еще до армии Бакинский техникум связи, работал монтером линейных сооружений, тянул кабели к новым месторождениям.

— В те времена сотовых не было, — вспоминает Алик Мусаевич. — И никого не волнует, что вместо дороги непролазное месиво, в котором утонет любой вездеход, или мороз под сорок,

Династия Омаровых, ООО «Покачевское УТТ». Первый ряд: К.М. Омаров, Р.А. Омаров, Н.Д. Омарова, А.М. Омаров, Ш.М. Урдуханова, К.И. Урдуханов, Р.К. Гайвазова, Н.А. Урдуханова, А.С. Эмирбеков. Второй ряд: К.А. Акимов, В.Д. Бекеров, А.Ш. Магомедов, Р.Г. Абдурахманов.

— связь должна быть всегда! Это закон нефтедобычи. Бывало, берешь тогда катушку кабеля, инструменты, и вперед, побежал ножками...

— По сравнению с мужем, у меня на работе условия были просто райские, — улыбается Наимат Дестебековна, — тепло, светло и мошка не кусает.

В конторе Управления технологического транспорта НГДУ «Покачевнефть» ей предложили место в ПТО, и она согласилась. Молодого инженера коллектив предприятия принял как родного человека.

— Мы тогда жили и работали как одна большая семья. Никто не смотрел, какая национальность у тебя в паспорте. Мы же приехали со всего Союза: лезгинцы, азербайджанцы, русские,

татары, армяне, украинцы...

Погромы в родном Сумгаите в феврале 1988 года стали для Алика шоком. Никак не укладывалось в голове, как в городе, где многие поколения разных национальностей жили в мире и согласии долгие годы, соседи превратились в кровников.

— Мы очень волновались, там оставались родные, друзья. Информация о трагедии в газетах и в программе «Время» подавалась очень скудно. Ее и сейчас-то мало, и правды, наверное, наше поколение не узнает никогда. Но, значит, это надо было кому-то, рассорить людей, развалить нашу большую страну, развести народы по углам, разным странам...

Окончание на стр. 5

НАГРАДА

## Отмечен за работу



Начальнику юридического отдела ЗАО «Спецнефтетранс» **А.В. Коршунову** присвоено почетное звание «Заслуженный работник ЗАО «Спецнефтетранс»».

Андрей Владимирович окончил в 1998 г. Московский юридический институт МВД по специальности «юрист-правовед». В 1992-1999 гг. проходил службу в органах МВД. В 2000-2006 гг. работал в ЗАО «Лукойл-Транс», последовательно занимая должности юриста, заместителя начальника договорно-правового отдела.

В 2005-2006 гг. А.В. Коршунов принимал активное участие в осуществлении крупного проекта по выделению непрофильных активов НК «ЛУКОЙЛ» — автотранспортных подразделений ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс» и объединению их в Группу компаний «Спецнефтетранс». С 2006 г. возглавляет юридический отдел ЗАО «Спецнефтетранс». Являясь членом Совета директоров компании, принимает непосредственное участие в ее становлении и развитии.

— Андрей Владимирович удостоен высшей награды компании по праву. Его отличает высокая степень ответственности и целеустремленности, коммуникабельность, требовательность к себе и подчиненным, корректность, — говорит **И.Ю. Бекиш**, начальник управления по персоналу и общим вопросам ЗАО «Спецнефтетранс». — Его сильные стороны — профессиональный и грамотный подход при отстаивании интересов компании в правовом поле, методическое руководство договорно-правовой работой Группы, соблюдение норм законности в деятельности компании.



## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В текущем году машиностроители ООО «Автодор-машсервис» планируют увеличить производство техники более чем вдвое.

Программа предусматривает сборку и установку 24 комплектов ППУА-1600 на шасси КамАЗ и изготовление 10 снегоболотоходов «Борей». В минувшем году для дочерних обществ Группы «Спецнефтьтранс» в г. Чернушке было произведено 15 единиц техники.

На протяжении 2016 г. конструкция «Борей» была усовершенствована, что позволило улучшить технические характеристики и повысить эксплуатационный ресурс колесного вездехода. В текущем году запланирована разработка проекта по изменению дизайна кузова и кабины.

При этом новая техника будет дешевле в производстве, чему способствует наработанный опыт, обновленный станочный парк и рост объемов производства.

■ Победы в недавних аукционах по ремонту региональных автодорог на юге Прикамья дополнили портфель заказов ООО «Дорос» на 353 млн рублей.

Традиционно КГБУ «Управление автомобильных дорог и транспорта Пермского края» является одним из крупнейших и, вместе с тем, требовательных заказчиков чернушинского общества.

В связи с жестким контролем качества работ, которые должны быть произведены в мае-октябре 2017 г., «Дорос» направил на модернизацию АБЗ около 16 млн рублей.

В целом объем инвестпрограммы предприятия на текущий год составляет 166,5 млн рублей. Запланировано приобретение 18 единиц техники, которая начнет поступать на предприятие уже во втором квартале.

На объектах ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь» «Дорос» будет вести строительство и обустройство скважин Павловского и Маговского нефтяных месторождений. А Усинским дорожным участком общества будут выполнены работы по отсыпке площадок под оценочные скважины и дорожному строительству для ООО «ЛУКОЙЛ-Коми». В частности, в июне на территории НШУ «Яреганефть» будет завершено строительство мостовых переходов.

В этом году в планах общества отремонтировать 528 км дорог. Объемы по капитальному строительству дорог и кустовых площадок также немного выше прошлогодних показателей и составляют 774 тыс. м<sup>3</sup>.

## АКТУАЛЬНО



## Справка:

В 1999 г. В.А. Балаев окончил Челябинский военный автомобильный институт по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». Для дальнейшего прохождения службы был направлен в 470 гвардейский истребительно-авиационный полк ПВО, базировавшийся на Кольском полуострове. После расформирования части в 2001 г. в звании старший лейтенант уволен в запас.

Трудовой путь «на гражданке» начал в 2002 г. в должности водителя-наставника в УТТ № 3 ТПП «Лангеласнефтегаз» ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». Работал начальником автоколонны, начальником ОЗ, зам. начальника Сервисного центра пассажирских перевозок ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь». В 2008 назначен зам. директора по механизации ООО «Дорстройсервис». С 2013 г. — директор ООО «Ремдормаш». В мае 2016 г. был назначен директором ООО «Когалымское УТТ».

— Вячеслав Александрович, как Вы восприняли предложение возглавить производственный комплекс компании?

— Предложение было абсолютно неожиданным. Я, обычно, руководству вопросы типа: «Почему именно я?», — не задаю. Но, в то же время, никогда не боялся новых направлений. И если мне говорили: «Надо, ты справишься», — то тут без вариантов, несмотря на то, что, может быть, где-то по первости не хватало опыта. Людям виднее, есть пословица такая. Со временем все приходит. Главное — желание работать, решать поставленные задачи и позитивный настрой — это дает результаты. Я думаю, что в компании это видят.

Некоторые товарищи, с кем я, как руководитель дочернего общества, в свое время проводил собеседования перед назна-

## Новое назначение

О задачах, направлениях работы и немного о себе рассказывает новый топ-менеджер компании

С 10 апреля 2017 г. в ЗАО «Спецнефтьтранс» введена новая должность — заместитель генерального директора по производству. На нее назначен В.А. Балаев, до этого работавший директором ООО «Когалымское УТТ». Представляем нового топ-менеджера компании.

чением на должность, спрашивали: «Сколько у меня времени есть обдумать?». Ответ: «Пока разговариваем, думай». При моем назначении ситуация была похужая.

— Назовите основные принципы, которыми Вы руководствуетесь при работе людьми?

— Первое, в каждом работнике необходимо видеть перспективу роста. Нет развития — это шаг назад. Второе, необходимо доверять людям, при этом они должны чувствовать поддержку и контроль со стороны коллег и руководства. Третий принцип, еще с армии, — личный пример руководителя — залог успеха коллектива. «Делай как я» работает намного эффективнее, чем «Делай как я сказал».

— Какие задачи поставлены перед Вами на новой должности?

— Из первоочередных — необходимо продолжить работу по участию дочерних обществ в тендерах не только нашего стратегического заказчика — ПАО «ЛУКОЙЛ», но других компаний. В первую очередь, нам интересен нефтегазовый сектор и крупные промышленные производства.

Одна из ближайших задач — налаживание системного подхода в принятии управленческих решений в дорожно-строительных обществах. Для этого необходимо доработать уже имеющийся модуль «Управленческий учет в ДСО» и добиться его полноценной работы.

До конца года предстоит отшлифовать и ввести в промышленную эксплуатацию проект по автоматизации документооборота в ремонтных обществах. Сегодня он реализуется на базе ООО «Когалымское УТТ» и ООО «Ремспецтранс-1».

— Каждое промышленное производство имеет свои особенности. Одно дело, обеспечивать автотранспортом процесс нефтедобычи, другое, например, металлургическое производство...

— Конечно, есть специфика в технике, организации производственного цикла, в режимах работы предприятий. Но в автотранспортной отрасли есть основополагающие принципы управления, которые, в соответ-

ствии с законами экономики, реализуются независимо от сферы производства.

Крупные производители заинтересованы в снижении себестоимости продукции. И многие сейчас идут по пути, которым одним из первых в нашей стране пошла компания «ЛУКОЙЛ», — вывод автотранспортных активов на аутсорсинг.

Благодаря большой совместной работе, проделанной нефтяниками и автотранспортниками, мы сегодня решаем поставленные заказчиком задачи с гораздо большей эффективностью, меньшим количеством людей и техники. Этот опыт управления транспортными активами на рынке востребован.

Имея качественный надежный транспортный сервис с профессиональным системным управлением, который обслуживает основное производство, компания зачастую добивается лучших результатов, чем имея собственные транспортные активы.

— Каковы перспективы нашего развития на Ямале?

— На сегодняшний момент Группа «Спецнефтьтранс» на Ямале представлена широко. На Находкинском и Пяяхинском месторождениях, разрабатываемых ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь», работает технологический, грузоперевозящий и пассажирский транспорт, дорожно-строительная техника сразу нескольких наших обществ.

На Восточно-Мессояхском месторождении АО «Мессояханефтегаз» (входит в группу компаний «Газпром нефть», — ред.) в минувшем году начал работать участок ООО «Дорстройсервис» по содержанию внутрипромысловых дорог.

Благодаря этому пилотному проекту заказчик смог оценить качество услуг и принципы организации нашей работы. И сегодня «Дорстройсервис» участвует в тендерах по строительству зимних дорог и других проектах этого заказчика. Есть все основания полагать, что нам удастся расширить фронт работ в данном регионе уже в ближайшей перспективе.

— Сегодня мы работаем еще севернее Ямала, — на Восточ-

но-Таймырском лицензионном участке, где ПАО «ЛУКОЙЛ» ведет геологоразведочные работы. Это новый регион и для Группы «Спецнефтьтранс», расскажите о нем подробнее.

— Этот участок малоизучен, разведочное бурение там не проводилось даже в советский период. В начале апреля, — на полгода раньше срока, — «ЛУКОЙЛ» приступил к бурению первой поисково-оценочной скважины (1П). Проектная глубина скважины 5 500 м, к концу апреля было пройдено более 1 000 м. Всего там планируется пробурить три поисковые скважины.

Заброска техники на полуостров осуществляется через Архангельск Северным морским путем. С начала навигации мы отправляем на Таймыр еще три единицы транспорта, а также пневмокаркасное арочное сооружение с мехвагоном, чтобы там присутствовали и наши ремонтники. С учетом прихода новой техники, там будет работать порядка двадцати человек из «Когалымского УТТ». Расстояние от Когалыма — более 3 700 км до ближайшего населенного пункта — село Хатанга — 450 км. Рядом — заповедники. Минус 50 зимой — обычное дело, сильные ветра, вечная мерзлота.

Мы расположились фактически на голом мысу, где велась отсыпка под буровую. Минувшей зимой наши водители наезжали в день по 350 км, — одной из задач было совместно с сотрудниками службы безопасности нефтяной компании отгонять белых медведей от лагеря. Насчет поесть, они очень пунктуальны, только кухня начинает работать, они уже тут как тут...

Сегодня ведутся переговоры с «Дорстройсервисом» об участии в строительстве на участке сезонных дорог. Мы в Восточную Сибирь заходим комплексно, поскольку ответственность, которую на нас возлагает заказчик, — очень серьезная.

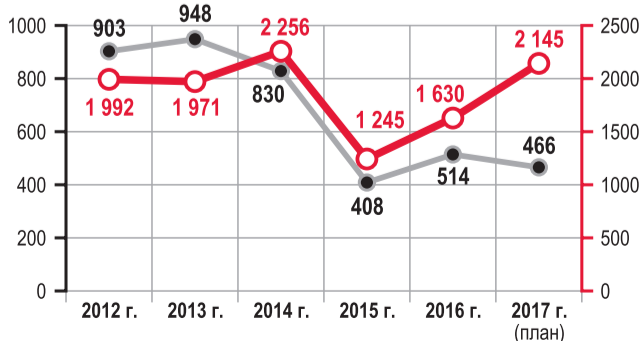
Решение о дальнейшем развитии будет зависеть от результатов бурения.

— В 2016 г. компания справилась со своими задачами. Какие планы поставлены на 2017 г.?

— По результатам первого квартала компания динамично наращивает объемы. Задача на год: на основании верных и своевременных управленческих решений добиться стабильного роста объемов выполненных работ при одновременном контроле над затратами. Традиционно одной из важнейших задач является недопущение несчастных случаев, снижение уровня ДТП.

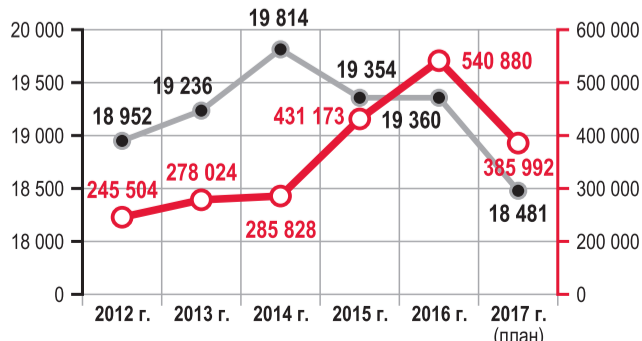
Интервью вел Олег ОПУТИН.

Инвестиционная программа развития ЗАО «Спецнефтьтранс»



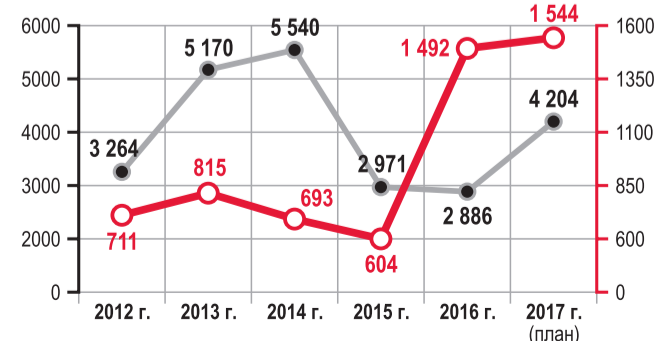
■ Приобретено ТС (ед.)  
■ Инвестиционная программа (млн руб.)

Производственная программа автомобильным транспортом



■ Отработано машино-часов (тыс.)  
■ Грузооборот по СНП (тыс. ткм)

Капитальное строительство и ремонт дорог и площадок



■ Капитальное строительство дорог и площадок (тыс. куб. м)  
■ Капитальный ремонт дорог и площадок (тыс. кв. м)

КОММЕНТАРИЙ

## Идем в плане



**О планах работы Группы «Спецнефтетранс» в 2017 г. рассказывает начальник управления экономики и финансов С.А. Александров:**

— Несмотря на продолжающиеся кризисные явления в экономике, перед Группой стоит задача подтвердить результаты, достигнутые в 2016 г. Планируемые консолидируемые доходы составят около 25 млрд рублей. Ожидаемое выпадение части доходов в сегменте перевозки светлых нефтепродуктов будет компенсировано за счет значительного роста объемов работ, выполненных по дорожному строительству. Рост в полтора раза объемов отсыпки под буровые площадки и подъездов к ним — до 4,2 млн м<sup>3</sup> вызывает определенный оптимизм. Более чем на 10 % вырастет протяженность обслуживаемых автозимников — до 1 865 км. Это наивысший показатель за все время деятельности компании. Производственная программа собственным транспортом вырастет до 15 244 тыс. машино-часов.

### ■ Обновление парка

Объем инвестиционной программы по обновлению парка на 2017 г. вырастет на 30 % к уровню предыдущего года и составит более 2,1 млрд рублей. Планируется приобрести 466 единиц техники.

Рост инвестиций связан как с

увеличением стоимости транспортных средств, так и с приобретаемыми более дорогостоящими видами техники. Например, в текущем году запланировано заключение контрактов на поставку двух гусеничных вездеходов «Витязь» для Лангепасского и Покачевского управлений, стоимостью более 60 млн рублей каждый. Важно, чтобы эта техника поступила в общества вовремя, чтобы вывести ее на линию к началу строительства автозимников.

Приобретение современной и более производительной техники позволит снизить среднесписочную численность парка на 2 %, планируемое среднесписочное количество техники составит 6 622 единиц. Это также позволит сдержать затраты на ремонт, снизить количество простоев и случаев схода техники с линии.

### ■ Экономия топлива

В целом по Группе «Спецнефтетранс» по итогам 2017 г. удельный расход ТСМ будет снижен на 3 %. Это позволит сэкономить десятки миллионов рублей, но и это не предел. Например, в рамках пилотного проекта, реализуемого в «Чернушинском



В 2017 г. два «Витязя» пополнят парк Лангепасского УТТ и Покачевского УТТ.

УТТ», экономия топлива по году составит 15 %.

На первом этапе проекта, который стартовал в конце минувшего года, на 18 единиц техники «Чернушинского УТТ» было установлено дополнительное навигационное оборудование и датчики уровня топлива. Единая информационная система позволила операторам в круглосуточном режиме вести мониторинг каждой единицы, анализировать получаемые данные в режиме реального времени и оперативно выявлять злоупотребления. Как следствие, по некоторым машинам экономия топлива порой достигала 25 %. Полученный опыт признан успешным и уже к июлю весь парк УТТ будет оснащен необходимым оборудованием.

Одна из важнейших целей этого проекта — заинтересовать сами общества, отдельных работников в экономии топлива.

С этой целью часть сэкономленных средств будет направлена на поддержание работоспособности систем мониторинга и заработную плату работников.

### ■ Работа с персоналом

Работа с персоналом — еще одно важное направление. Если совсем коротко, то в 2017 г. ожидается удержание и наращивание уровня среднемесячной выработки на одного работника — до 164 тыс. рублей. Это будет достигнуто за счет модернизации производственных мощностей, внедрения новых ресурсосберегающих технологий, повышения квалификации сотрудников. На обучение и подготовку персонала запланировано направить около 12 млн рублей. В сентябре планируется произвести индексацию заработной платы по компании в целях поддержания покупательской способности.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ С апреля ООО «Дорстройсервис» начало работы на новом объекте ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» на Ямале.

Для выполнения работ по содержанию и текущему ремонту дорог Пуровской группы месторождений ТПП «Когалымнефтегаз» в обществе создан удаленный дорожно-транспортный участок численностью вахты 11 человек.

Там же, в ЯНАО, в текущем квартале «Дорстройсервис» приступает к содержанию дорог на объектах АО «Мессояханефтегаз», что позволило предприятию довести общую протяженность обслуживаемых дорог до 6 220 км.

А на днях общество приступает к реконструкции в г. Когалыме участков автодорог по ул. Комсомольской и Лесной со строительством транспортной развязки с проведением проектно-исследовательских работ, общим объемом 7 158,5 м<sup>2</sup>.

■ ОАО «ЛК-Транс-Авто» и ООО «ЛУКОЙЛ-Нижевожскнефтепродукт» расширяют географию проекта по перевозке светлых нефтепродуктов, стартовавшего в минувшем году.

Начата доставка топлива автомобилями с Волгоградской нефтебазы на АЗС в Астраханской области. Изменение схемы логистики позволяет клиенту сократить издержки по доставке СНП, а транспортникам увеличить плечо перевозок, грузооборот и доходы.

Одновременно, дочернее общество продолжает работу по транспортному обслуживанию мелкооптовых потребителей ГСМ — фермерских хозяйств Волгоградской, Ростовской и Саратовской областей, которая традиционно активизируется с наступлением посевного сезона.

В текущем году «ЛК-Транс-Авто» планирует увеличить грузооборот по перевозке СНП почти на 10 %, а доходы — на 8 %. С целью повышения провозных возможностей и технической готовности парка будет приобретено 36 автопоездов в составе седельных тягачей «Скания» и алюминиевых полуприцепов-цистерн объемом 32 м<sup>3</sup>. Это также позволит отказаться от услуг субподрядных организаций.

■ В «Лангепасском УТТ» реализуют мероприятия по снижению удельного расхода топлива.

С этой целью в 2016 г. были дополнительно установлены средства объективного контроля на выборочную группу техники — 15 фронтальных погрузчиков и три компрессора.

По итогам года по погрузчикам фактическая удельная норма расхода топлива составила 7,96 л на 1 машино-час, что ниже аналогичного показателя за предыдущий период на 14,7 %. По компрессорам этот показатель составил 22,5 л на 1 машино-час — снижение на 8,2 %.

ЭКОЛОГИЯ

## Дави на газ!



— В ЗАО «Спецнефтетранс» при приобретении техники традиционно большое внимание уделяется экологической безопасности, — рассказывает начальник управления автотранспортно-технологического обеспечения С.Н. Барановский. — Поступающий транспорт, в основном, соответствует экологическим стандартам «Евро-4» и «Евро-5».

Кроме этого, в целях снижения экономической нагрузки

**2017 г. в России объявлен Годом экологии. Для автотранспортников — это еще один повод, наряду с экономической составляющей, обратить внимание на газомоторное топливо. Каковы перспективы развития этого направления в Группе «Спецнефтетранс»?**

и охраны окружающей среды дочерними обществами реализуется программа перевода техники на газомоторное топливо.

В основном, на газ переводятся автомобили бензиновой группы, работающие на смеси пропана и бутана, — «ГАЗель», УАЗ, «Шевроле-Нива», что обусловлено особенностями технического устройства, — это можно сделать без потери мощности автомобиля. Есть наработки по переводу дизельных автомобилей, но здесь есть технические и инфраструктурные ограничения. Во-первых, при переводе машина становится значи-

тельно дороже. Кроме этого, дизельные двигатели могут работать только на метане, а метановые заправки у нас, в основном, представлены в Центральной части России, да и то пока не очень широко. Это одна из причин, почему дизельные автомобили, составляющие значительную часть парка обществ, которые работают в Западной Сибири, Республике Коми, на Урале, не могут быть переведены на газ в данный момент.

Сегодня в парке компании насчитывается 318 единиц техники, работающей на газе. В основном это автомобили бензиновой группы. Больше

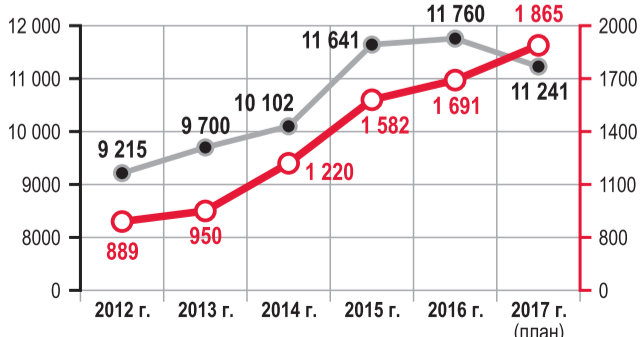


2017  
ГОД ЭКОЛОГИИ  
В РОССИИ

всего автомобилей на газу работает в «Чернушинском УТТ» — 111 единиц, 72 машины в «Покачевском УТТ», 51 — в «Когалымском УТТ», 47 — в «Лангепасском УТТ». В 2017 г. дополнительно планируется оснастить еще 59 единиц. Это позволит нам внести свой вклад в сохранение окружающей среды.

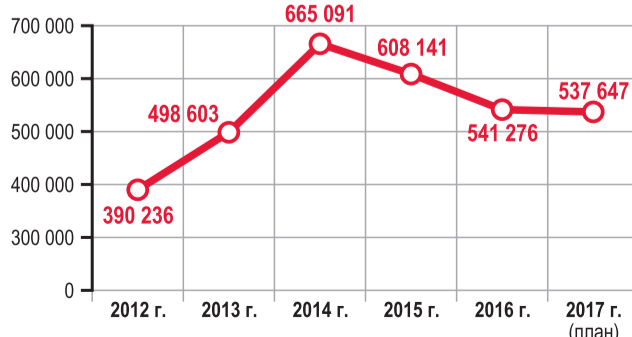
Более активному внедрению газомоторного транспорта могут способствовать преференционные меры, например, в виде бюджетных субсидий на расширение парка техники, работающей на природном газе, а также расширение в регионах сети АГНКС.

Содержание автодорог, строительство и содержание автозимников



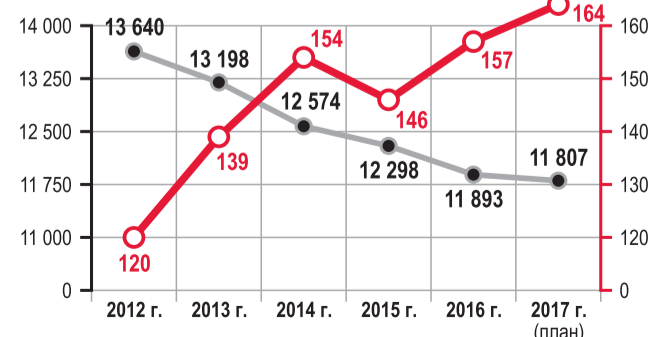
■ Содержание автодорог (км)  
■ Строительство и содержание автозимников (км)

Производственная программа ремонтных обществ (нормочас)



■ Объем производственной программы (нормочас)

Численность персонала и производительность труда на одного работника



■ Численность персонала (чел.) на конец года  
■ Среднемесячная производительность труда (тыс. руб.)

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В нынешнем году ЗАО «Нижневоловское УТТ» успешно участвует в тендерах основного заказчика.

К победе в двух лотах тендера АО «РИТЭК» ТПП «Волгоград-нефтегаз» в начале года, о чем мы сообщали в предыдущем номере, общество добавило успех на трехлетнем тендере с ООО «ЛУКОЙЛ-КГПЗ» по перевозке пассажиров и грузов. Также были выиграны тендеры по оказанию транспортных услуг для филиала ООО «ЛУКОЙЛ ЭПУ Сервис» в г. Котово Волгоградской области и для ВРУ ООО «ЛУКОЙЛ-ЭНЕРГО-СЕТИ».

В результате активного поиска заказчиков производственная программа текущего года общества по сравнению с предыдущим выросла на 4 %.

■ В ООО «Ремспецтранс-1» в марте в тестовую эксплуатацию запущен модуль ТО и ТР, отвечающий за электронный документооборот между ООО «Когалымское УТТ» и ООО «РСТ-1».

Запуск нового ПО, произведенный при участии специалистов ИТЦ ЗАО «Спецнефтетранс», позволит повысить организацию процесса технического обслуживания и ремонта транспортных средств ООО «Когалымское УТТ».

С учетом заключения договора еще с одним обществом Группы «Спецнефтетранс» — ООО «Дорстройсервис», производственная программа авторемонтного общества в текущем году выше прошлогодней на 7,2 % в человеко-часах и на 4 % в денежном выражении.

■ У дорожников ЗАО «ТрансСтрой» в текущем году объемы по капстроительству выросли более чем в два раза.

Усинским обществом запланировано выполнение работ по строительству внутрипромысловых автодорог и кустовых площадок в объеме 2,7 млн м<sup>3</sup> грунта.

Протяженность автозимников, построенных и находившихся на содержании в течение первого квартала, составила тысячу километров, что на четверть выше аналогичного периода минувшего года. Также на содержании общества находится более 600 километров внутрипромысловых автодорог ООО «ЛУКОЙЛ-Коми».

■ В ООО «Нефтедорстрой» создано новое подразделение.

Это стало результатом победы в текущем году в муниципальном тендере на содержание автодорог жилой зоны г. Урая. За ДРСУ № 6 закреплены городские объекты: 83 км автодорог, 41 км тротуаров, светофорное хозяйство, ливневые канализации. Также данный участок будет производить работы по благоустройству, строительству инженерных сетей.

— Несмотря на то, что опыт содержания дорог в промзоне города у нас есть, — объясняет зам главного инженера по производству Э. Синагатуллин, — данный фронт работ, постоянно находящийся под контролем администрации и жителей города, потребовал особого внимания.

■ Во втором квартале ООО «Ремдормаш» планирует запустить линию технического контроля автотранспортных средств в сервисном центре г. Покази.

ЛТК даст возможность тестировать тормозную систему, состояние подвески, колес и шин, диагностику рулевого механизма. Результаты измерений будут фиксироваться в диагностической карте и в заключении о техническом состоянии АТС.

Основным заказчиком услуги будет «Покачевское УТТ». В настоящее время ведется работа по закупке необходимых инструментов и оборудования.

## ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

## В авангарде жизни

О первых шагах компании и о том, чего удалось достичь, рассказывает Председатель совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс» А.А. Барков

**На рубеже девяностых-нулевых отечественные нефтегазовые компании начали выводить активы, не связанные с добычей, на аутсорсинг. В свободное рыночное плавание предстояло шагнуть практически всему «сервису», в том числе и транспортникам.**



Председатель совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс» А.А. Барков.

Председатель совета директоров ЗАО «Спецнефтетранс» А.А. Барков, занимавший в 1993-2013 гг. пост вице-президента «ЛУКОЙЛа» и курировавший, среди прочих, вопросы транспортного обеспечения, был в самой гуще этих абсолютно новых грандиозных структурных преобразований.

— Причины вывода непрофильных активов были, прежде всего, экономические, — рассказывает Анатолий Александрович. — К тому времени «ЛУКОЙЛ» уже был на уровне мировых лидеров по добыче и, чтобы не отставать в развитии, не терять темпов, необходимо было снижать себестоимость добываемой нефти. Поэтому из состава нефтяной компании одними из первых были выведены транспортники, следом пошли буровики, подземный ремонт, КРС. По сути, мы были первые, кто это сделал в отечественном ТЭК.

Компания, созданная в 2005 г. на основе автотранспортных активов ЗАО «ЛУКОЙЛ-Транс», получила название «Спецнефтетранс». Мы искали такое имя, которое говорило бы само за себя. Слово «нефть» определяло целевую аудиторию, а «спец» и «транс» для этой аудитории — ключевые слова.

— Каким был этап подготовки по созданию и выводу на высококонкурентный рынок новой компании?

— Перед командой топ-менеджеров, которую возглавил М.М. Смоляев, стояла задача создать крупную и по экономике, и по географии деятельности компанию, крупнейшую в России. Необходимо было спланировать и предусмотреть огромное количество хозяйственных, экономических,

политических, технических, технологических, структурных нюансов.

Кроме решения внутренних организационных моментов, стояла еще одна важная задача: вывод транспортных активов не должен был отразиться на функционировании объектов добычи и переработки нефти. «Спецнефтетранс» с первого своего дня должен стать эффективным поставщиком транспортных услуг.

Самым сложным было именно начало. Я сам двадцать лет проработал в Западной Сибири, в Когалыме, в том числе работал начальником управления технологического транспорта в НГДУ «Повхнефть», поэтому изнутри знал, насколько это непростая задача.

Производство, люди должны были плавно перейти из одной структуры в другую. Важнейшая часть — коллективные договоры. Работники не должны были потерять ощущение защищенности, которое им давал «ЛУКОЙЛ». Это очень важно. Напряженность не нужна никому. В начале девяностых мне как главному инженеру «Когалымнефтегаза», пришлось столкнуться с забастовкой. Поэтому мы сделали все, чтобы у людей не было никакой неопределенности и поводов для беспокойства за свое будущее.

Тут ведь есть какой еще важный момент: работа в крупной компании, кроме защищенности и уверенности в завтрашнем дне, дает людям возможность увидеть свою значимость, свою важную роль в большом деле. Поэтому нашей задачей была, в том числе, и преемственность идеологии, чтобы командный дух, объединяющий людей, создающий определенный статус отношения к делу, к коллек-

тиву, к профессии, суметь перенести в новую транспортную компанию.

И, конечно, экономика — согласование тарифов на услуги — один из важнейших вопросов, им занимались тщательно.

Времени на раскачку не было. Все возможные проблемы должны были спрогнозированы заранее и решены до начала основных действий.

В результате было заключено пятилетнее соглашение о сотрудничестве, в котором четко прописывался алгоритм действий и обязанности нефтяников и автотранспортников.

— Соглашение с основным заказчиком гарантировало созданной компании на этапе становления защитный буфер.

— Сейчас мы уже вышли в свободное плавание и участвуем в тендерах на общих основаниях. В этом есть своя логика.

— Тендеры вместо гарантирующего объема «Соглашения» — серьезная проверка. Насколько сегодня экономика компании связана с «ЛУКОЙЛом»?

— Если говорить об объемах НК «ЛУКОЙЛ» и его структур в общем объеме наших заказов, то на сегодня это около 90 %. Надо сказать, что год от года конкуренция на рынке становится все жестче. Такой большой структурой, конечно, выживать труднее, чем частнику с одной папкой и бухгалтером: «срубил» тендер, сделал или не сделал, ушел...

Мы так себя вести позволить себе не можем по самой своей философии развития. Поэтому постоянно работаем над тем, чтобы предложить заказчику качественную, комплексную услугу, предвидеть его потребности, снизить себестоимость услуг.

Взять, к примеру, перевозку светлых нефтепродуктов. Что интересует заказчика? Скорость налива, безопасность, пунктуальность и четкость, ну и, конечно, сохранность перевозимого топлива. С этой целью мы существенно обновили и модернизировали парк. Приобретаются мощные энергооруженные тягачи импортного производства, полуприцепы с системой нижнего налива. На эти цели за последние годы было направлено почти полтора миллиарда рублей. Кроме этого, ведется большая работа по совершенствованию логистических схем доставки СНП, — в минувшем году совместно с заказчиком — «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефтепродукт» был разработан и запущен проект, позволивший сбытовой компании снизить затраты по доставке топлива на АЗС и получить экономию в несколько сотен миллионов рублей. Достоинства этого проекта для Группы «Спецнефтетранс» — увеличение объемов работ, наработка новых компетенций, выход на более высокий уровень взаимодействия с основным заказчиком.

Наши партнеры понимают: мы — гарантийный перевоз-

чик. Мы берем на себя всю ответственность за качество услуг, за безопасность доставки и сохранность топлива. Это к вопросу о бухгалтерии и папке.

Я регулярно бываю в головном «ЛУКОЙЛе» и могу сказать: мы остаемся партнерами. И это уже бизнес, а не просто «память прошлых отношений».

— Как за эти годы изменилась компания?

— Компания расширилась структурно и географически вдвое, объемы работ выросли в несколько раз. Средний возраст парка на момент отделения составлял 15-16 лет, сегодня эта цифра сократилась вдвое. А по некоторым группам техники, например, легковой транспорт, автомобили для перевозки СНП, средний возраст составляет 3-4 года. При этом, если говорить о тягачах, наши водители пересели с «зилков» и «камазов» на принципиально другую технику — «мерседесы», «скания».

Общее количество машин сократили (на данный момент это около 7 000 единиц техники), списав давно устаревшую морально и физически технику, подпиравшую забор. Сотрудничество с заказчиками теперь выстроено на экономической основе. Оказалось, что нефтяникам прежде количество техники, которое они заказывали раньше обычно с избытком, и не надо. Производственную программу можно успешно выполнять меньшим количеством сил и затрат. Для этого «Спецнефтетранс» предоставляет более современную технику и технологии, подготовленный персонал. Сегодня, планируя инвестиции в новую технику, мы сначала согласовываем с заказчиком: что ему необходимо?

А про отношения с партнерами — вот пример. У нас на Ямале два года назад произошел выброс на скважине. В новогодние праздники. И мы, несмотря на то: наш регион — не наш регион, с тобой договор — не с тобой договор, вышли и за четверо суток проблему решили. Не спрашивали, сколько это будет стоить, надо — сделали.

— «У нас на Ямале...». Если разобраться, то в этом «у нас» есть некая подсознательная декларация единства интересов транспортников и нефтяников, есть некий зашифрованный код.

— В этом и есть партнерские отношения. Делаем-то одно дело. Ямал для нас и нашего заказчика — особая, перспективная территория развития. И когда «ЛУКОЙЛ» позвал нас участвовать в освоении новой территории практически с нуля, мы понимали, что это большое доверие и ответственность. И, раз согласились, дали слово, то надо его держать. Или не обещай ничего. У нас ведь как? И водители — личности, и руководители — личности. Не буксуй, двигайся вперед! Транспортники всегда в авангарде событий, жизни.

Олег ОПУТИН.

Начало на стр. 1

# Люди труда

В главе о Покачевском УТТ из книги «Мужской характер», встречаю удивительно созвучные размышления Омаровых мысли о севере, который волею великих открытий и освоений, стал многонациональным: «Здесь удалось, пожалуй, как нигде более сохранить сплоченность людей. Этому способствовали труд и суровые условия жизни — климат, бескрайние расстояния, бездорожье».

Но все это — развал Союза и медленное осознание разрушенного, будет позже, а пока, на дворе середина восьмидесятых... Алик и Наимат молоды и влюблены, впереди — целая жизнь! И эту новую семейную жизнь надо строить и обустроить.

Дома, после рабочего дня, Наимат оживленно рассказывала мужу о том, какой замечательный коллектив в управлении, как уверенно развивается предприятие.

Эта «профорIENTATIONная работа» не прошла даром, и в июне 1985 года связист Омаров переквалифицировался в трактористы УТТ, затем работал помощником машиниста свабойного агрегата. Новая работа была не легче прежней. Сколько железобетонных «гвоздей» Омаров загнал в вечную мерзлоту он не считал. Не одну сотню — в 1984-м как раз началось строительство поселка на новой площадке. Активно осваивались и обустроивались и окрестные месторождения. Одним словом, копровщики были нарасхват.

Новый работник проявил трудолюбие и ответственность — от работы и командировок на дальние буровые не бежал. Молодой парень неплохо разбирался в технике, умел ладить с людьми, и вскоре был назначен сначала контролером ОТК, а затем, и начальником всего отдела.

В 1990 году Омарова назначают начальником автоколонны, в которой он начинал, и которую он возглавляет и по сегодняшний день. Это «железная» колонна УТТ, ее ударная мощь — гусеничная техника: экскаваторы, бульдозеры, вездеходы.

В автоколонне у Омарова числятся и двухзвенные гусеничные болотоходы ДТ-30 «Витязь» с экскаватором на борту. Это — настоящий транспортный спецназ, который бросают на ликвидацию чрезвычайных ситуаций. По закону подлости аварии, порывы трубопроводов обычно происходят в необычных условиях, — там, где нет дорог или (а чаще и) зимой, когда за бортом намного ниже нуля. Поэтому, когда выходной или праздничный день начальник автоколонны № 3 проводит на рабочем месте, — дело в семье Омаровых совершенно обычное. Жизнь на месторождениях, которые обслуживает «тройка», не может остановиться ни на минуту.

— У нас не только техника, но и люди «железные», сильные духом, — говорит начальник автоколонны и называет лучших «витязеводов», — В. Максименко и Д. Курамшин, машинисты экскаватора В. Пучко, И. Куприн, А. Барон.

За тридцать лет и три года службы в УТТ Наимат Дестебе-



У папы на работе. Алик Мусаев с сыном Рустамом (из семейного архива).

ковне дар убеждения пригодился не раз, — последние два десятка лет она работает с кадрами.

— Люди — это, все-таки, люди, к каждому свой подход нужен, убеждена зам начальника ОРП. — Без них вся наша техника — груда металлолома.

Это она не в пику мужу и его «железной» колонне, это, скорее, даже в подтверждение его слов.

— Каждый человек разный, и разглядеть его сильные стороны, создать условия, чтобы он задержался на предприятии, как, например, Алик Мусаевич, — задача не на раз-два. В этом смысле, династии даже проще, здесь людей удерживают семейные, внутриродовые связи и отношения.

Север вообще богат трудовыми династиями. И у этого феномена есть еще один секрет. Не только от хорошей жизни люди и семьи здесь держатся друг за друга. Бывали времена, когда можно было выжить только объединившись: всем народом или хотя бы в маленькие ячейки общества, помочь и себе, и своей семье... А куда здесь бежать: в тайгу, в болота, за тридевять земель на малую родину, где тебя никто не ждет? Да и разве от себя убежишь? Так было и в годы освоения большой нефти, так было и в «лихие» девяностые.

Омаровы вспоминают времена, когда традиционно благополучные нефтянские городки лихорадило от забастовок, неплатежей и пустых прилавков, когда прибытие в УТТ каждой новой единицы техники становилось настоящим событием. Тогда же автотранспортный комплекс Западной Сибири одна за другой накрывали волны реорганизаций. За тридцать с небольшим лет покачевское УТТ пережило более полутора десятков структурных изменений, присоединений, отсоединений..., — в среднем выходит раз в два года. Последнее изменение состоялось в ноябре 2009 года, когда общество вошло в состав Группы «Спецнефте-транс».

Сегодня предприятие развивается стабильно, наращивает объемы, шагнуло за тысячу километров, — работает на Ямале. По плану «Покачевское УТТ» только в первом полугодии приобретет 34 единицы техники.

Говорят, Конфуций еще две с

половиной тысячи лет назад никому не советовал жить в эпоху перемен. Древнекитайский мудрец был прав: хорошего в этом мало, но, что делать, — времена не выбирают...

Вместе с переменами в стране, в отрасли, на ставшем родным предприятии, к новым условиям приспосабливались и менялись Омаровы.

В 1999 году Алик Мусаевич заочно окончил Тюменский государственный нефтегазовый университет по специальности «Автомобили и автомобильное хозяйство». На три года раньше, чем его сын Рустам поступил в Сибирскую государственную автомобильно-дорожную академию.

Парень учился в Омске, а теорию закреплял в ходе производственной практики в родном УТТ. Здесь он свой человек с самых первых несмелых шагов. С двух лет родители брали мальчика с собой — с местами в детских садах в молодом городе нефтяников, где и сегодня средний возраст жителей всего 33 года, было очень непросто. Конечно, парню больше нравилось «работать» на производстве с папой, ведь там такие красивые автобусы и большие, настоящие машины!

По возвращению после учебы домой Омаров-младший успел поработать и оператором ЭВМ, и слесарем по ремонту автомобилей, пока не занял первое место в конкурсе среди молодых работников ООО «ЛУКОЙЛ-Западная Сибирь» на лучшую научно-техническую разработку. Подающего надежды молодого специалиста заметили, и в мае 2008 года он сменил замасленную спецовку на пиджак и галстук, — был переведен в экономисты.

Когда Рустам получал второе высшее в Тюменском нефтегазе, вопрос стал ребром: нефтянка или транспорт?

— На семейном совете этот вопрос поднимался неоднократно, — вспоминает глава династии. И тут он проявил восточную мудрость, — не давил на сына своим авторитетом, хотя, наверняка, мог бы, — это должен был быть только его выбор.

В этой семье чтят старших, традиции передают младшему поколению. И одна из них — верность своему делу, профессии. Сегодня Рустам Омаров —

зам начальника отдела эксплуатации Покачевского УТТ.

Полноправным членом трудовой династии стал муж дочери Омаровых Ханум — Артем Магомедов. В УТТ он работает недавно, с 2015 года, но машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования, как говорят коллеги, он толковый, «с головой». Не удивительно, что когда механик автоколонны в отпуске, парень исполняет его обязанности. В ставшую семейной профессию Артем пришел, похоже, всерьез и надолго, — сегодня он заочно обучается в Московском автомобильно-дорожном институте.

— Скоро и наш с Артемом двухлетний сынишка Артур начнет ходить «на работу» с папой, как когда-то это делал мой братик, — улыбается сестра Рустама Омарова. — Само собой, что любимые игрушки у него машины.

Брат хозяйки дома — Владимир Бекеров пополнил трудовую династию в 1991 году, когда после службы в армии, приехал в Покачи в гости, да так и остался, найдя здесь свою судьбу — работу и вторую половинку. Сегодня он один из лучших в УТТ машинистов агрегатов по обслуживанию НПО.

Еще 24 года к трудовому стажу династии добавляют племянники Омарова — Абдуллах Эмирбеков и Радик Абдурахманов, машинисты агрегатов по обслуживанию НПО.

Свой вклад в общую копилку отработанных в УТТ лет, вносит и семья Урдухановых. С одной стороны, — это уже самостоятельная династия, — на пятерых ее представителей приходится 55 лет стажа в УТТ. С другой, Шагфа Урдуханова — родная сестра Алика Омарова, как их разделить?! Поэтому, считаем вместе.

Глава семьи Каflan Иманович работает в УТТ машинистом агрегатов по обслуживанию НПО с 2001 года. Его супруга — оператор ЭВМ занимается таксировкой путевых листов и подсчетом сумм за услуги заказчику, — с 2002-го. Свой вклад в династию вносит и младшее поколение Урдухановых, — дети: Регина, Тимур и невестка Насима.

Керим Акимов — муж сестры Алика Омарова работает в УТТ с 2005 года. А родной брат главы династии — Курбан Омаров — тринадцатый представитель трудовой династии, уже 11 лет работает машинистом агрегата по обслуживанию НПО.

Вопрос, от которого удержаться невозможно: а не тяжело ли все время всей семье быть вместе — и дома, и на работе?

— Нет, это не мешает, — твердо говорит Алик Мусаевич, — когда получаешь поддержку родных людей, работать намного легче. Знаешь, что семья всегда придет на помощь в трудную минуту. С другой стороны, и ты несешь ответственность за всю свою династию. И это не дает тебе права работать спустя рукава.

Семейный опыт, передающийся из поколения в поколение, ценен тем, что так сохраняются и передаются секреты мастерства и трудовые традиции, уважительное отношение к профессии.

Олег ОПУТИН,  
Галина ТКАЧЕНКО.

В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ ЗАО «Транс-Строй» обновляет парк.

В текущем году уже приобретено 26 единиц техники, в том числе: семь колесных бульдозеров К703-МА, семь гусеничных бульдозеров-болотоходов Б10МБ, два шнекороторных снегоочистителя К703МА-ОС2. В ближайшее время запланирована поставка десяти полноприводных самосвалов КамАЗ-65222-43 грузоподъемностью до 25 т.

Новая техника позволит дорожникам осуществлять строительство и содержание автотрасс Южно-Хыльчуйского нефтяного месторождения ТПП «ЛУКОЙЛ-Севернефтегаз» без привлечения субподрядной техники.

■ В «Усинском ТТУ» результаты применения альтернативного и более дешевого топлива для надстроек спецтехники признаны успешными.

В 2016 г. для заправки баков верхнего оборудования 38 единиц ППУ и АДГМ в обществе использовали дистиллят газового конденсата. Как показали результаты годичных наблюдений, снижение удельного расхода топлива составило около 14 % по сравнению с 2015 г. Известная проблема использования дистиллята в зимний период при низких температурах была решена благодаря ряду технологических решений.

■ Реализация проекта по улучшению культуры производства на центральной базе ООО «Ремспецтранс-2» в г. Усинске уже принесит свои плоды.

Расходы по тепловой энергии снизились на 3,1 %, а по электроэнергии на 5,3 %. За счет концентрации производственных площадей — переноса склада запчастей, склада материалов, сварочного участка в здание ЦРММ удалось снизить непроизводительное время.

Уже завершены работы по обшивке фасада здания и ремонту кровли. Проводятся тендерные мероприятия по размещению офисных помещений на втором этаже здания ЦРММ. Напомним, общая стоимость проекта составляет около 30 млн рублей.

■ Производственная программа ООО «УТТ-1» на 2017 г. составляет 141 % к плану минувшего года.

Рост объемов связан с проведением подготовительно-заключительных работ при проведении гидроразрыва пласта для ООО «КАТКонефть». Двухлетней программой работ запланировано 1 016 операций полного ГРП и 253 операции многостадийного ГРП. В первом квартале, на этапе вхождения в проект, было проведено 140 ГРП, а начиная с апреля, среднее количество выросло до двух операций в сутки.

■ ООО «Усинское ТТУ» в первом квартале выполнило план по транспортным услугам на 112 %.

При этом, по году объемы работы в машино-часах должны составить 111 % к уровню 2016 г. Перед обществом на текущий год стоит задача увеличить среднесписочное количество собственных АТС, обслуживающих заказчика, на 8 %. При этом, выпуск на линию собственного транспорта должен вырасти на 12 %, а количество техники, находящейся в простое по причинам ТО, ТР и ожидания ремонта, планируется снизить на 2 %.

Производительность труда основных работников должна вырасти к 2016 г. на 3,3 %. Все это позволит провести индексацию заработной платы на 5 %.

## В НЕСКОЛЬКО СТРОК

■ В «Транс-Строе» молодые специалисты идут в рост. В течение 2016-2017 гг. повышены в должности шестеро из них.

Например, инженер 1 категории производственного отдела **И. Федонин** переведен на должность ведущего инженера, инженер по ГО и ЧС **О. Поздняков** назначена ведущим инженером отдела ОТ и ПБ, водитель **В. Шарифуллин** переведен ведущим инженером службы БДД.

Благодаря опытным наставникам, эти сотрудники прошли стажировку и уже успешно работают на более высоких должностях.

В «Транс-Строе», где трудятся 228 работников в возрасте до 35 лет, значительное внимание уделяется молодым специалистам. С момента приема на предприятие с каждым из них проводится работа по адаптации в коллективе, знакомство с предприятием, его историей.

В целях привлечения молодых сотрудников к решению производственных вопросов, развития инициативности, установления лучшего взаимопонимания между руководителями и подчиненными, на предприятии ежегодно проходит день дублера (на фото). Такое вовлечение позволяет определить возможности молодого сотрудника для их дальнейшего применения.



■ В апреле-мае было проведено социологическое исследование среди активистов советов молодых специалистов обществ Группы «Спецнефте-транс».

Как молодые работники видят свою роль в деятельности компании, оценивают свое место и перспективы профессионального и личностного развития? С какими проблемами они сталкиваются при адаптации на новом месте и что необходимо сделать, чтобы молодые кадры не искали лучшую долю на стороне? Как компания может помочь молодым раскрыть свой потенциал в производственной деятельности, НИОКР и общественной работе?

Эти и целый ряд других актуальных вопросов был поставлен в ходе заочного индивидуального анкетирования, которое редакция информационного бюллетеня «В движении сила!» провела среди председателей и активистов СМС дочерних обществ компании «Спецнефте-транс». Опрошено было около 60 человек. Результаты получены и уже находятся в обработке.

Их анализом мы будем заниматься строго по науке вместе с приглашенным в качестве эксперта кандидатом психологических наук, доцентом Пермского филиала РАНХ и ГС при Президенте РФ **О.М. Шабалиным**, используя методы математической обработки, с учетом демографических особенностей респондентов, места и опыта их работы в компании. Результаты социологического исследования будут представлены нашим читателям в ближайшем номере издания.

## ПРЯМАЯ СВЯЗЬ

## Линейная перспектива



На VIII НПК Сергея Пикулева интересовали многие вопросы.

**С.М. Пикулев, инженер-постановщик ИТЦ ЗАО «Спецнефте-транс»:**  
— На VIII научно-практической конференции Группы «Спецнефте-транс» в октябре прошлого года молодыми специалистами был поднят вопрос о возможности обучения сотрудников из числа линейных специалистов. Какое решение было принято?



**И.Ю. Бекиш, начальник управления по персоналу и общим вопросам ЗАО «Спецнефте-транс»:**

— В 2016 г. более 2 000 работников компании прошли различные виды профессиональной подготовки, переподготовки, обучения. Затраты по этой статье составили более 10 млн рублей. В текущем году планируется направить на обучение около 1 800 работников. На эти цели выделено почти 12 млн рублей.

План на 2017 г. сформирован с учетом предложения, поступившего от участников VIII научно-практической конференции Группы «Спецнефте-транс» о возможности обучения линейных специалистов.

По нашей заявке «Тюменский индустриальный университет» разработал программы повыше-

ния квалификации для линейных ИТР. В дочерних обществах отобраны кандидаты на обучение из числа наиболее перспективных молодых работников. Среди них: начальники автоколонн и участков, механики, мастера, сотрудники служб эксплуатации, производители работ.

Всего было сформировано пять групп. В трех из них по программе «Организация работы служб предприятия по эксплуатации и ремонту АТС и специальной техники» обучаются пятьдесят работников автотранспортных, авторемонтных и дорожных обществ компании. Первая группа уже прошла недельное обучение в марте. По его окончании был проведен мониторинг, на осно-

## МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

## Увидеть. Оценить. Вырастить



**О.М. Шабалин, канд. психол. наук, доцент кафедры социально-гуманитарных дисциплин Пермского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ:**

— Автотранспортная отрасль традиционно характеризуется высокой конкуренцией и текучестью кадров. Поэтому систематизированная работа с молодыми специалистами требует особого внимания. Здесь следует выделить четыре основных направления.

## ■ Профотбор

Отбор кадров является одной из центральных функций управления, поскольку только профессионально подготовленные и мотивированные специалисты способны обеспечить эффективное использование ресурсов, имеющихся в распоряжении организации, от этого зависят экономические показатели и конкурентоспособность.

Наиболее важным и проблемным этапом здесь является оценка кандидата, его деловых, личностных качеств, необходимых для успешной адаптации и продуктивности в дальнейшем. Эффективность этой работы определяется уровнем под-

готовленности специалистов, которые либо способны организовать поиск и отбор нужных кандидатов, либо нет. Они должны обладать четкими критериями отбора претендентов на различные должности и должны быть вооружены необходимыми методиками, направленными на оценку кандидатов.

## ■ Адаптация

Недостаточное внимание к этому этапу сводит на нет результаты отбора, если молодой специалист, не сумев освоить новую работу и не вписавшись в коллектив, уволится. Таким образом, время и средства, затраченные организацией на поиск сотрудника, будут выброшены на ветер, будет поставлено под удар выполнение производственной программы.

Профессиональная адаптация — сложный и болезненный процесс. Человек сталкивается с новой деятельностью, которая предъявляет ему определенные требования.

вания которого вузом сегодня вносятся необходимые изменения в программу для двух остальных групп, которые пройдут обучение в октябре и ноябре.

Еще две программы были разработаны специально для дорожников. Группа по программе «Автодороги нефтегазовых промыслов и автотранспорта» прошла теоретическое обучение в третьей декаде мая. Исходя из этой же логики, чтобы не отрывать линейных ИТР, занятых на строительстве и ремонте автодорог, обучение по курсу «Устройство асфальтобетонного дорожного покрытия, земляного полотна, слоев основания» пройдет по завершению летнего дорож-

но-строительного сезона, — в декабре.

В общей сложности, в рамках этого образовательного проекта 64 молодых перспективных работника Группы «Спецнефте-транс» повысят свою квалификацию.

Высококвалифицированный персонал, способный решать сложнейшие производственные задачи, — традиционно одна из сильных сторон Группы «Спецнефте-транс». С другой стороны, повышение квалификации важно и для самих работников, поскольку позволяет им расти профессионально и по карьерной лестнице, оставаться востребованными на рынке труда.

## Численность обученных сотрудников и затраты на обучение



## Обучение сотрудников в разрезе групп персонала



**P.S.** Оценивая результаты работы по привлечению молодежи в минувшем году, следует отметить, что в общества Группы «Спецнефте-транс» был принят 731 молодой специалист. Сегодня 571 из них продолжают трудиться (71%). В девяти обществах из 21 показатель «приживаемости» составляет от 90 до 100%. Это можно рассматривать как результат хорошей адаптационной работы при минимальном показателе ошибок при подборе персонала. Вместе с тем, по четырем обществам данный показатель находится на уровне от 30 до 60%.

выявить слабые места в структуре СПК, оказывающие влияние на снижение мотивации среди молодых сотрудников и эффективности деятельности организации в целом, и произвести его корректировку.

## ■ Кадровый резерв

Кандидаты на руководящие должности составляют особенно ценную группу работников.

Уже на этапе отбора важно диагностировать наличие у кандидата необходимых компетенций на основе анализа уровня его профессиональной подготовки, личностных характеристик, деловых, моральных качеств, способности принимать эффективные решения, административных способностей, мотивации труда.

На этапе «обкатки» резервиста недостающие знания, умения и навыки, необходимые для данной должности, восполняются в ходе индивидуального или групповых занятий. В этой селекционной работе сложно переоценить роль руководителя предприятия и кадрового аппарата, которые выявляют будущего лидера, объективно оценивают имеющийся у кандидата багаж, выстроить его траекторию развития. В помощь им предназначен широкий спектр приемов и методов индивидуально-личностной диагностики, позволяющий осуществить подбор наиболее точно.

Эти требования и особенности личности сотрудника, как правило, не совпадают. В этих условиях важно помочь молодому специалисту сформировать свой индивидуальный, основанный на собственных личностных качествах, стиль поведения в профессии.

В организациях, где система групповой и индивидуальной поддержки молодых сотрудников выстроена, процесс адаптации происходит наиболее безболезненно.

## ■ Мотивация и стимулы

Поддержание трудовой мотивации является важнейшим условием успешной адаптации молодого специалиста. Для этого необходимо использовать различные методы стимулирования, которые существенно отличаются от стимулирования других категорий сотрудников.

Мотивация во многом зависит от социально-психологического климата (СПК), который складывается из удовлетворенности или неудовлетворенности каждого члена коллектива различными сторонами деятельности организации. Важно, чтобы молодой сотрудник включился в профессиональную деятельность в условиях благоприятного СПК.

Поэтому одним из первых шагов должен стать факторный анализ СПК в коллективе. Он позволит

ПРОФСОЮЗ

## Приоритет работы – летний отдых

В НЕСКОЛЬКО СТРОК



17 марта в Лангепасе (ХМАО – Югра) состоялась VI отчетно-выборная конференция Объединенной первичной профсоюзной организации ЗАО «Спецнефтетранс».

ленных на защиту трудовых и социально-экономических прав и интересов работников, создание безопасных условий труда, охраны здоровья, материально-бытового, медицинского обслуживания.

Председателем ОППО «Спецнефтетранс» на следующий пятилетний срок избран А.Г. Карымов. Александр Григорьевич с момента основания транспортной компании «Спецнефтетранс» в 2005 г. работал заместителем генерального директора по содержанию и эксплуатации автодорог. Он хорошо знает коллективы, вопросы, которые ему придется решать на новом посту.

— Одним из важнейших текущих вопросов, — говорит А.Г. Карымов, — является подготовка к летней оздоровительной кампании.

В этом году планируется обеспечить путевками около тысячи работников и детей работников, в том числе многодетных родителей, родителей, имею-

щих детей-инвалидов, детей-сирот бывших работников, а также путевками по программе «Мать и дитя».

С этой целью заключены договоры с санаторно-курортными учреждениями и детскими лагерями, расположенными на Черном море в Анапе, Сочи, Евпатории, в алтайском городе-курорте Белокуриха. Кроме этого, приобретаются путевки в реабилитационный центр «Вятские Увалы» в Кировской области, санаторий «Тараскуль» и лагерь «Алые паруса» в Тюменской области, в оздоровительные учреждения на территории Татарстана, Башкортостана, Пермского края, Кавказа и другие.

Например, в ОАО «ЛК-Транс-Авто» для детей работников приобретено 30 путевок в детский лагерь «Чайка» на сумму 471 тыс. рублей. При этом, работник оплачивает только 10 % стоимости путевки, еще 10 % компенсирует профсоюз, остальное — предприятие. Ад-

министрацией ООО «Дорстройсервис» на приобретение 223 путевок для работников и членов их семей направлено более 6,2 млн рублей.

Всего на эти цели дочерними обществами Группы «Спецнефтетранс» выделяется около 21 млн рублей, профсоюзными организациями — порядка 1 млн рублей.

Также первичными профсоюзными организациями запланировано оказание материальной помощи на приобретение путевок на санаторно-курортное лечение; в Республике Коми и Пермском крае путевки частично оплачивает Фонд Социального страхования.

В целом же, в 2017 г. ОППО «Спецнефтетранс» предстоит активизировать мотивацию профсоюзного членства и работу по увеличению численности организации. Перед нами стоит задача провести большую работу по заключению коллективных договоров, дальнейшему совершенствованию механизма социального партнерства в условиях, прямо скажем, непростой ситуации в экономике.

26 апреля «Пермское транспортное предприятие» победило в тендере «ЛЛК-Интернешнл» на перевозку фасованных нефтепродуктов из г. Перми по России.

Обществу удалось увеличить объем перевозок более, чем вдвое, — до 210 тыс. тонн, — по сравнению с завершающим действием договором. Стоимость нового полугодового договора составляет около 760 млн рублей.

— В текущем году ПТП удалось не только сохранить традиционных заказчиков, но и привлечь новых, — говорит ведущий экономист «ПТП» С.В. Катаргин. — Предприятие будет осуществлять услуги легковым транспортом для ООО «ЛУКОЙЛ-Инжиниринг». Для АО «Газпромнефть-Транспорт» предстоит доставить из Подмоскovie в С.-Петербург, Екатеринбург, Тюмень, Омск, Новосибирск, Кемерово 1 000 т специальных присадок.

Также заключен договор по дополнительному обслуживанию спецтехники с ЗАО «ЮНИС», являющимся оператором транспортных услуг Группы «Т Плюс», работающей в сфере электроэнергетики и теплоснабжения.

ООО «Ремспецтранс-2» расширяет круг внешних клиентов.

В текущем году Усинское общество заключило договоры на обслуживание и ремонт автотранспорта и спецтехники с ООО КРС «Евразия», ООО «Руснефтсервис». Не остаются без внимания и представители малого бизнеса, — заключены новые договора на ТО и ТР с ИП Бутенко Е.В. и Курьязов А.И. Это позволит увеличить выработку и доход общества, производственная программа которого в текущем году превысила 82 тыс. нормочасов.

До конца второго квартала в «РСТ-2» должен быть реализован комплекс мер, необходимых для присвоения статуса «Корпоративного сервисного центра «КамАЗ». Планируется, что после прохождения соответствующей аттестации объемы услуг, оказываемых по данной группе техники, значительно вырастут.

Напомним, что ранее официальный статус сервисного центра «КамАЗ» уже был присвоен трем другим ремонтным обществам Группы «Спецнефтетранс», — ООО «Автодоршсервис» (г. Чернушка), ООО «Ремдорш» и ООО «Ремспецтранс-1» (г. Когалым).

В апреле «Чернушинское УТТ» заключило трехлетний договор по оказанию транспортных услуг с ООО «Урал-Ойл» (до 1 декабря 2016 г. — ТПП «РИТЭК-Уралойл»).

В декабре минувшего года был заключен аналогичный договор с ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь». Таким образом, общество сохранило на 2017-2019 гг. объемы работ по обоим самым крупным своим заказчикам, доля которых составляет 94,5 % от общего объема услуг транспорта.

Параллельно УТТ укрепляет сотрудничество с компаниями нефтесервисного холдинга «Таргин». Чернушинское общество обеспечивает автотранспортное обслуживание ООО «Таргин-Логистика» и ООО «Таргин-Механосервис» в Пермском регионе. Также заключен новый договор на 2017 г. с российским филиалом американской компании «Рэйдиал Дриллинг Сервисез Инк».



Делегаты от всех дочерних обществ компании подвели итоги работы первой пятилетки ОППО. Отмечена значительная роль профсоюза в выполнении положений коллективных договоров, направ-

СМС

## Совет и молодежь



В октябре прошлого года новым председателем Совета молодых специалистов Группы «Спецнефтетранс» стал С.В. Волкoeв. Зам начальника управления по персоналу и общим вопросам рассказал об этой своей общественной нагрузке.

— Сергей Валерьевич, что уже сделано за этот период?

— В регионах проведены встречи с председателями и активистами советов всех дочерних обществ. На основании поступивших предложений внесены изменения в ряд нормативных актов компании: положений о СМС, НТК, спартакиаде, фотоконкурсе. На согласовании находится положение о ротации.

— Какие вопросы и проблемы ставят молодые специалисты на местах?

— В основном это обучение, возможность реально расти в кадровом резерве, уровень оплаты труда и помощь в организации работы с молодежью. В обществах, где руководители сами прошли через СМС, многие вопросы решаются оперативно, делается ставка на молодой резерв.

— В каких регионах советы более активны?

— Выделю молодых специалистов Западной Сибири — у них налажено активное общение, они в курсе происходящих у соседей событий.

— Быть в курсе событий и быть их участником — есть разница...

— У них многие мероприятия проводятся совместно, например, благоустраивают городскую территорию в Когалыме. А в Пермском крае, в Чернушке все общества участвуют в параде Победы, и поздравляют ветеранов тоже совместно.

— Насколько активно наши молодые специалисты взаимодействуют с коллегами из НК «ЛУКОЙЛ» — основным заказчиком услуг Группы «Спецнефтетранс»?

— В Пермском крае молодые активисты из «Чернушинского УТТ» и «Автодоршсервиса» взаимодействуют с СМС ООО «ЛУКОЙЛ-Пермь», — обмениваются нормативными документами, интересными практиками. В Западной Сибири наши работники участвуют в научно-практической конференции молодых специалистов нефтедобывающего общества. В Волгограде развито взаимодействие в рамках спортивных состязаний.

— До поездки в регионы, какие проблемы не были видны из окна московского кабинета?

— Отсутствуют критерии, позволяющие объективно оценить эффективность системы отбора в кадровый резерв. Нет про-



На VIII НПК: молодым специалистам «Спецнефтетранса» любые высоты по плечу.

зрачных и понятных молодому специалисту правил возможного роста: за что повышают в компании? Программа ротации работает на нерегулярной основе.

Систему обучения персонала необходимо разрабатывать совместно с программой кадрового резерва, чтобы понимать, кого и чему надо научить. Существуют различные методики оценки профессиональных, личностных, управленческих компетенций, позволяющие выявить и прогнозировать вектор развития молодого сотрудника. Кадровый резерв должен быть многогранный. Не обязательно из каждого специалиста растить директора, можно из него сделать высокооплачиваемого профессионала в своей сфере, и это будет более ценно, с учетом кадрового голода, о котором говорят общества.

— Какая работа проводится советами молодых специалистов по активизации участия молодежи компании в научно-техническом творчестве, а также по подготовке к очередной научно-практической конференции Группы «Спецнефтетранс»?

— Недавно по запросу ЗАО «Спецнефтетранс» СМС обществ совместно с комиссиями и кадровыми службами плотно поработали над списком особо значимых тем для НПК. Исходя из информации, которую предоставили общества, есть стойкое ощущение, что работ в этом году будет значительно больше, чем в прошлом.

— Хотелось бы, чтобы эти количественные изменения, в соответствии с законом диамата, переросли в качественные. Но, как показывает практика, сделать единолично серьезную и глубокую научно-исследовательскую работу в свободное от основной работы время сложно.

— Как вариант, работа может быть комплексным проектом, в котором участвуют несколько сотрудников. Инженер может прописать техническую часть, экономист произвести расчеты. При необходимости, могут быть подключены сотрудники других подразделений общества.

Интервью вел Владимир НИКОЛАЕВ.

## КОНКУРС

## Останови мгновение!



**На колесах «Спецнефтетранса»**  
**VII фотоконкурс**  
среди работников группы компаний  
ЗАО «Спецнефтетранс»

Тема VII корпоративного фотоконкурса среди работников Группы «Спецнефтетранс», стартовавшего на днях, — «На колесах «Спецнефтетранса»».

Эта фраза одного из руководителей крупного нефтедобывающего общества — заказчика автотранспортных услуг, прозвучавшая в фильме «Самый Надежный Транспорт», посвященном компании, стала уже крылатой. Именно на колесах «Спецнефтетранса» наши партнеры достигают успеха, решают поставленные перед ними сложные производственные задачи.

В этом году участники фотоконкурса будут бороться за победу в трех творческих номинациях:

Номинация № 1: «Такая работа» — художественные или жанровые снимки с мест производства работ («производственные пейзажи») на объектах заказчика, связанные с обеспечением автотранспортом и спецтехникой технологии нефтедобычи, переработки, транспортировки углеводородного сырья и нефтепродуктов на объектах работ заказчика, обустройством дорожной инфраструктуры заказчика, на производственных базах общества.

Номинация № 2: «Ценный элемент» — портретные фотографии работников компании на производстве.

Номинация № 3: «На неведомых дорожках» — фотографии, отражающие гармоничное взаимодействие человека и дикой природы и животным миром в регионах деятельности ЗАО «Спецнефтетранс», бережное отношение работников компании к природе. Это актуальная тема для нашей компании, деятельность которой связана с транспортным и дорожным обслуживанием промышленных объектов, с источниками повышенной опасности. Мы стремимся сделать бизнес безопасным для наших работников, клиентов и окружающей среды, тем более, что 2017 г. в России объявлен Годом экологии.

Более подробно с условиями конкурса работники Группы могут ознакомиться в Положении о фотоконкурсе, направленном в дочерние общества.

Итоги конкурса будут подведены до 27 ноября 2017 г. Победителей ждут денежные призы и, традиционно, лучшие фотоработы украсят фирменный календарь Группы «Спецнефтетранс».

Приглашаем к участию в VII фотоконкурсе всех работников компании «Спецнефтетранс»!

## ПРЕМЬЕРА РУБРИКИ! &gt;&gt;&gt;

## Не бойся быть самим собой!

Или о том, как бухгалтер дошел до жизни такой, — стала писать стихи

Недавно один наш читатель заметил: «Что вы всё о машинах-часах да тоннокилометрах? Напишите о чем-нибудь непроеизводственном, для души...».

Так в редакции «В движении сила!» родилась новая рубрика. У нее даже пока нет имени, надеемся, наши читатели — люди творческие, помогут с названием. Новая рубрика — как раз для творческих, увлеченных натур, для интересных людей, героев нашего времени и нашей компании «Спецнефтетранс»! Первым гостем нашей новой рубрики (пока без названия) стала бухгалтер ЗАО «Спецнефтетранс» Виктория Жарикова — поэт в свободное от основной работы время.

— Виктория Станиславовна, как давно Вы пишете?

— Все началось года три назад. Знакомый написал SMS в стихах, я ответила рифмами... Получилась довольно длинная, забавная переписка, такой словесный пинг-понг. Потом появился опыт небольших стихов друзьям на праздники. Но первый полноценный стих написан в заочном диалоге с другим поэтом в сети Интернет, на чье произведение мне захотелось ответить. Это стихотворение: «Зачем бежит моя душа...».

— Кто Ваши любимые поэты?

— Любимых поэтов как таковых у меня нет, у разных авторов есть произведения, которые мне нравятся, нравятся испанская копла (малая форма испанского песенного фольклора — ред.). Я люблю в стихах наличие живого опыта и чувств, красивые обороты и метафоры, игру ума. Главное для меня — смыслы и чувство юмора, когда оно уместно.

— У Анны Ахматовой в стихотворении «Тайны ремесла» есть такие строки: «Когда б вы знали, из какого сора растут стихи...». Приоткройте тайну, как у Вас происходит процесс творчества?

— За каждым стихотворением всегда живет какая-то история или даже не одна. Я пытаюсь раскрыть жизнь с ее конструктивной и прекрасной стороны. Иногда хочется показать альтернативу-destructивному видению, красоту души человека, рассказать о своих чувствах. Мне немного знакома теология, поэтому есть стихи и к религиозным праздникам. Люблю пошутить в своих рифмах.

Я не знаю, как это происходит у других, мне всегда нужно заполучить первое предложение, за ним «паровозиком» появляется и все остальное. Никогда не знаешь, что выйдет в итоге, процесс творчества — это всегда маленькое приключение.

— Публиковались ли Ваши стихи ранее?

— Нет и у меня никогда и не было такой цели. Я отдаю себе отчет, что мое творчество — это не Олимп поэзии. Это лишь самовыражение и способ раскрасить жизнь себе и своим близким, ну, а если повезет, то и кому-то еще... Поэтому я пишу для себя и публику на своей творческой страничке «ВиКиТи» в «ВКонтакте».

Несколько раз обнаруживала,

что посетители мои стихи размещают у себя на страничках, приятно, что хоть с подписью. Очень не хочется, чтобы они гуляли по просторам сети безродными.

— В сети выложены аудиоверсии Ваших стихотворений. Признаюсь, это совершенно иное восприятие: авторские интонации, голоса, паузы, темпоритм речи позволяют передать глубину творческого замысла...

— Вы знаете, многие отмечают, что мое видение стихов и их прочтение с листа порой сильно разнятся. Я практически все озвучиваю и получаю от этого удовольствие. Иногда поиск нужных акцентов, переходов занимает часы. Уже даже начинает появляться свой стиль.

— Наверняка, среди работников нашей компании есть немало творческих, пишущих людей, которые стесняются публиковать свои стихи. Дадите им пару советов?

— Я могу лишь пожелать коллегам не бояться быть самими собой. Наверное, есть те, кому ваши творческие эксперименты интересны. Также есть и те, кому ваши стихи могут не понравиться. Но даже и Пушкина, и Есенина критиковали! Если поддаваться страхам и не попробовать, то никогда не узнаешь, на что ты способен. Со временем появляются новые навыки и понимание, когда удачно получилось, а когда так себе.

— Вы пишете стихи и песни, сами их исполняете, есть ли у вас другие увлечения?

— Да. Иногда пишу рассказы, иногда философские размышления. Люблю психологию, люблю рисовать. Иногда помогаю сестре в хоровой флористике.

— И в заключение традиционный вопрос: каковы Ваши творческие планы?

— Мои творческие планы (сметается) пока сокрыты от меня, все зависит от вдохновения.

— Спасибо, Виктория Станиславовна, желаю Вам новых творческих открытий!

— Спасибо за внимание, а я желаю новой рубрике нашей корпоративной газеты интересных героев! Ведь один пишет стихи, другой рисует или фотографирует, третий восстанавливает старые автомобили, и это здорово, что все мы разные! Желаю нашим читателям творческого взгляда на окружающий мир!

Интервью вел  
Александр ЖУРБИН.



## Стихи Виктории Жариковой

## Моей мамочке!

Мне кажется, что в мире нету слов,  
Чтобы раскрыть к тебе мою любовь.  
Ночей твоих бессонных мне не сосчитать  
И не вернуть тебе то время вспять.

Когда мне плохо, сердца нет добрей,  
Когда мне больно, нет руки нежней,  
Когда в беде я, крепче нет счита  
Твоя всё в мире покрывает доброта.

Ты пережила столько за меня  
О, только б Бог хранил тебя!  
Откуда в тебе столько доброты?  
Любви во всем, чего коснулась ты?

Мамуля, ты родной мой человек.  
Я за любовь твою не отплачу вовек.  
Глаза твои сияют ярче дня.  
О, как же сильно я люблю тебя!

2016

\*\*\*

Бывают люди теплые, как солнце.  
Они сияя жизнью, топят лед.  
И вот душа сосулькой за оконцем  
Уже по капле холод отдает.

На камне они строят душ фундамент,  
И потому пред ураганами сильны.  
Не сыплют в вас ни льда,  
ни пламя темперамент,  
В них море доброй тишины.

За ними, как за крепостной стеною  
Укрыться можно от любых потерь.  
Их взором и какой-то скромной добротой  
Ты согреваясь, миру открываешь дверь.

2017

\*\*\*

Как не серьезны стали отношения.  
Куда пропала жизни глубина?  
Покруче б только были впечатления  
Разбита чья-то жизнь? Да, ерунда...

Никто не виноват, и каждый за себя в ответе.  
Манит уж взгляд очередная сладость дня  
И предложений море в интернете,  
И нет проблем замены для тебя.

Когда другой, как сладость на витрине.  
На ужин всяк уж ждет десерт.  
И кто-то выбрал жгучий перец в мандарине,  
Кому-то мил дурманящий абсент.

Разменна жизнь в погоне наслаждений.  
Одна претензия звучит из уст в уста:  
«Я заскучал с тобой, — конец всех отношений,  
Замен тебе найду не меньше полуста».

Ему в ответ она найдет замену,  
Таких, как он, гораздо больше ста.  
Но только это не решит проблему  
Такая жизнь впустую прожита.

Одним десертом сыт не будешь,  
Еду здоровую никто не отменял.  
Однажды сердце все же ты пробудишь,  
Увидишь вдруг, что дух твой обнищал.

2016

## Разлучилась я со сном...

Разлучилась я со сном,  
Такое расставание.  
Романтики нисколько в нем, —  
Одно страдание.  
Куда пропал и где найти  
Не знаю я.

И свет гашу, лежу, молчу  
Заманывая.  
А он приходит лишь к утру  
Ревную я.  
Прощу. В объятья упаду  
Долгожданные.

2015

\*\*\*

В шатре забвения тревог  
укроюсь я.  
Мои мир заполнит  
любовь моя.  
Никто не знает сколь скрыто  
меж нами тайн.

И чем утешу в разлуке  
свою печаль.  
И как заполню сердце  
новой мечтой.  
И как забуду печали  
свои с зарей.

Хрупка любовь, ее ото всех  
берегу.  
Но это она спасает меня,  
если тону.  
Она не зависит от мира,  
разлук и зла.  
Она мой вечный источник  
добра.

2014



Уважаемые читатели, ждем от вас варианты названия новой рубрики, и героев для дальнейших публикаций. Ваши предложения не только по творческой рубрике, но и по бюллетеню, вы можете направить по адресу редакции: vds-redaktor@sntrans.ru