

ЕСЛИ СТАВИШЬ ПЕРЕД СОБОЙ ЦЕЛЬ, НЕОБХОДИМО ПРИЛОЖИТЬ ВСЕ УСИЛИЯ, ЧТОБЫ ЕЕ ДОСТИЧЬ



Александр Филлип

– Александр Вячеславович, в преддверии юбилея «Газпромтранс», вы, как человек, стоявший у истоков образования Общества, можете описать, каким был путь компании и какой она стала?

– У истоков образования «Газпромтранс» стояли шесть человек: наш первый учитель – Валентин Дмитриев, первый генеральный директор – Вячеслав Тюрин, главный бухгалтер – Анжелика Абдульманова, нынешний генеральный директор – Максим Мироненко, Александр Корниенко и я. Когда родилась идея создания Общества, в «Газпроме» нам сказали, что мы уже четвертые или пятые, кто приходит с этой идеей, и у нас ничего не получится. Ко всеобщему удивлению нам удалось это сделать. Сегодня «Газпромтранс» входит в десятку операторов подвижного состава в России. Поэтому я считаю, что мы вместе с компанией достигли серьезных результатов, начиная с малого. Принцип «кто ищет, тот всегда найдёт» работает. И если ставишь перед собой цель, необходимо приложить все усилия, чтобы ее достичь. Только при наличии веры и большого желания все получится.

– Каким это время было для вас?

– Каждый год приносил что-то новое и неожиданное. Очень много приходилось изучать, потому что сфера деятельности немного отличается от моего профильного образования. Но благодаря тому, что у нас в филиалах очень хороший работоспособный коллектив, с точки зрения организации работы не было противоречий. И сейчас коллектив компании стабильный. Например, если мы посмотрим на текучесть кадров, то увидим, что она минимальная. Это говорит о том, что люди стремятся работать в нормальном устойчивом коллективе. И надо отдать должное филиалам – производство у нас на высшем уровне по сравнению с другими производственными объектами, которые мы посещали.

– Какие нововведения за последний год произошли в подразделениях, которые вы курируете?

– Последний год был не очень удачным для нововведений. Самое главное, в чем я убедился за прошлый год – это самодис-

циплина коллектива. Мы все работали на удаленке, и не секрет, что когда работаешь дома, все равно отвлекаешься на домашние дела. Но сотрудники работали добросовестно – от звонка до звонка. И судя по тому, как шел документооборот, и вообще проходило общение, наверное, еще захватывали ранее утро и позднюю ночь. Надо отдать должное целеустремленности и устойчивости нашего коллектива.

– Но в целом, как вы оцениваете, как коллектив справился с нестандартной такой ситуацией?

– Коллектив справился, самое главное, что никто не расхолаживался, все работали. Понятно, что возникли новые условия, было немного непривычно. Потому что, когда решаешь вопросы в процессе общения – улавливаешь интонацию, нотки в голосе. А когда работаешь «виртуально», нет живого общения, это отражается на достижении результата.

– А что для вас самое сложное за всю вашу карьеру в работе руководителя?

– Я бы не сказал, что есть какие-то сложности. Если ты стараешься донести свою точку зрения до вышестоящих руководителей или объяснить подчиненным, что необходимо делать, это нормальный рабочий процесс. Вероятно, сложности сначала заключаются в том, чтобы держать свое слово. Если мы дали клиенту слово, то надо сделать, а если не получается, то честно сказать почему. Но самое главное – все надо делать вовремя. Наверное, в этом сложность. Сложно удерживать себя во временных рамках.

– У нас в компании активно развивается инновационная лаборатория, совет молодых специалистов. Как вы оцениваете потенциал молодежи в компании? Видите ли вы в ней силу и энергию?

– За все время существования компании у нас было несколько рывков и несколько знаковых событий по пятилеткам, когда приходили молодые люди. Контраст молодежи в 90-е и в 2010-е, конечно, существует. В начале 2000-х годов молодежь не понимала чего хотела. Был провал, но потом, в конце концов, все встало на свои места, все взяли

за ум и поняли, что без своей головы ничего не добиться. В сегодняшней молодежи чувствуется целеустремленность, настрой. У них есть желание развиваться, желание работать, что-то творить. Недаром несколько лет назад возник и успешно работает совет молодых специалистов. Это общество энтузиастов своего дела, которым нравится предлагать свои идеи, тем более, когда они видят, что их предложения начинают воплощаться в жизнь. Для них это очень большой стимул развиваться дальше. У нашей молодежи огромный потенциал, главное, чтобы не опустили руки, и дальше работали.

– Какая из корпоративных ценностей «Газпромтранс» является наиболее важной для вас?

– Прежде всего, ценность – «мы дорожим своей репутацией и выстраиваем отношения между собой и с нашими партнерами на принципах взаимоуважения и надежных долгосрочных отношений». Убежден в том, что, если дал слово, то держи. Только так тебя могут уважать на рынке, в коллективе, в кругу друзей и знакомых.

– В тайм-менеджменте большая часть посвящена планированию отдыха и самому отдыху. Как вы отдыхаете от интенсивной работы?

– Сейчас свободное время провожу с внуками. В период отпусков, летних и зимних, стараюсь планировать отдых таким образом, чтобы был познавательный процесс. То есть не просто лежать на пляже и загорать, а придумать большую экскурсионную программу, чтобы узнать мир и понять историю страны. Опять же сравнить. И последние годы – это сравнение в пользу России, а не в пользу зарубежных стран, о которых мы в девяностых мечтали и говорили, что там манна небесная. Мой отдых – это всегда движение, потому что, если ничего не делать, это не отдых, а пустое времяпрепровождение.

– Где в России вы отдыхали? Где вам понравилось?

– Во-первых, Золотое кольцо. Во-вторых, это поездки на теплоходах по Волге – Астрахань, круизы выходного дня по близлежащим городам. Приятно удивил Крым, потому что я не был там двадцать лет и мне есть с чем сравнивать – и история древняя, и культура сама по себе. Ну, конечно, там есть и перегибы, которые еще остались от Советского союза, а вообще очень перспективный район. Приятно удивило Черноморское побережье, все прибрежные города достаточно серьезно развиваются.

– А какие ассоциации и образы у вас рождаются при слове «Газпромтранс»?

– Сложный вопрос. Учитывая, сколько времени я работаю здесь, это часть моей жизни. Пожалуй, главные ассоциации – преданность делу наших сотрудников, задор и молодость, которую мы видим. Ну и сплоченность коллектива, которая просто необходима для того, чтобы мы с вами дальше развивались.

– Чье интервью вам было бы интересно прочитать в следующем номере?

Интересно прочитать интервью молодых и перспективных сотрудников компании. ■

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В Москве состоялось ежегодное совещание руководителей Администрации, директоров и начальников филиалов Общества, на котором обсудили перспективы развития компании.

стр. 2

ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

Салаватский участок Оренбургского филиала отмечает свой 15-летний юбилей.

стр. 3

БУДУЩЕЕ СЕГОДНЯ: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЭКСПОРТА

2021 год стал переломным в процессе цифровизации экспорта грузов, отправляемых Ухтинским филиалом.

стр. 5

СПРОЕКТИРОВАНА ИМИТАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ПЕРЕВОЗОК

Управление долгосрочного планирования и развития инициировало проект по разработке имитационной модели Сургутского филиала на базе программного обеспечения AnyLogic.

ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО

В продолжении цикла публикаций «Ценности» подробнее остановимся на утверждении «мы являемся командными игроками».

стр. 6

РАЦИОНАЛИЗИРУЙ ЭТО

Рацдеятельность развивает мышление, формирует особый подход к решению любых проблем – будь то проектирование нового продукта или усовершенствование старого.

СПОСОБ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА

Коллаборация сегодня все чаще осознанно или стихийно внедряется в систему управления бизнесом.

стр. 7

ПИСЬМО РЕДАКЦИИ

Уважаемые коллеги!

Практически каждая история успеха связана со слаженной командой профессионалов. Настоящую командную работу считают наиболее эффективной формой взаимодействия в бизнес-сообществе. Она позволяет с легкостью решать даже самые сложные задачи, делегировать, распределять ответственность и области влияния, двигаться вместе к поставленной цели, достигать наивысших результатов в кратчайшие сроки.

О том, как реализована командная работа в Обществе, мы хотим поговорить с вами в следующем номере «ВГ».

В июльском выпуске вы узнаете, как наши сотрудники проявляют инициативу, вносят рационализаторские и новаторские предложения – самоотверженно работают на результат.

В команде важен каждый, в команде мы опираемся друг на друга и поддерживаем своих. Сила команды – это основная движущая сила Компании. То, что «мы являемся командными игроками» – залог успеха и одна из важнейших ценностей Общества.

Именно поэтому мы делаем упор на основных принципах командной работы и предлагаем вашему вниманию подборку увлекательных книг, лекций и телеграм-каналов на эту тему.

Спасибо, что вы с нами!

Ваша редакция

Алла Миркина

Екатерина Исаченкова

ВЗГЛЯД В БУДУЩЕЕ

В Москве состоялось ежегодное совещание руководителей Администрации, директоров и начальников филиалов Общества, на котором обсудили перспективы и дальнейшую стратегию развития компании.

Генеральный директор «Газпромтранса» Максим Мироненко подчеркнул, что в условиях постоянных изменений, усиливающейся конкуренции, динамичного развития и совершенствования технологий современная ситуация на рынке требует большей гибкости и эффективности работы.

Максим Мироненко: «Перед нами стоит достаточно большое количество новых вызовов, вызовов интересных как внутри, так и снаружи. Для того, чтобы их принять и правильно с ними работать, необходимо готовиться уже сейчас».

Он отметил необходимость реализации мероприятий, направленных на цифровизацию и повышение эффективности компании, обеспечивающих переход на новый уровень качества услуг.

Максим Мироненко: «В конце 2019 – в начале 2020 года мы провели стратегическую сессию и определили для себя семь основных направлений: увеличение объемов перевозок, повышение степени интеграции нашей компании в деятельность «Газпрома», повышение удовлетворенности клиентов, повышение экономической эффективности, работа с нашей репутацией в органах власти, повышение уровня цифровизации и эффективности бизнес-процессов, повышение эффективности управления человеческими ресурсами».

Директора и начальники филиалов выступили с докладами, в которых внесли предложения по развитию деятельности в перспективе.

Одним из ключевых элементов, способствующих реализации бизнес-стратегии Общества, является Программа цифровой трансформации. В своем выступлении начальник управления долгосрочного планирования и развития Анна Штоль рассказала о ключевых проектах Программы, о подходах к реализации, о роли функциональных заказчиков.

Анна Штоль: «Наша программа цифровой трансформации нацелена на повышение эффективности производственных показателей и на объединение бизнес-процессов, которое обеспечит нам переход на новый уровень сервиса».

В рамках реализуемой стратегии определены новые современные технологические решения по каждому из ключевых направлений деятельности.

Заместитель генерального директора по коммерческим вопросам Дмитрий Ващенко в своем докладе обозначил рыночные тенденции и новые подходы в работе с клиентами до 2030 года. Отдельно он остановился на потенциальных рисках и вызовах по реализации проектов компаний Группы «Газпром».

Для повышения эффективности всех процессов на разной стадии в Обществе реализуются проекты, которые относятся к основным направлениям деятельности компании. В частности, проект «Цифровая грузовая станция», о которой в своем докладе рассказал и.о. заместителя генерального директора по перевозкам Рустем Гарипов.

В свою очередь заместитель генерального директора по производству и капитальному строительству Александр Моисеев рассказал о строительном контроле как о цифровой услуге. Проводится работа по внедрению комплекса услуг сопровождения интерактивного строительного контроля с использованием специализированных программных комплексов и технических средств. Также он отметил, что в ближайшей перспективе ожидается усиление железнодорожной линии «Обская – Бованенково», расширение железнодорожной станции Промышленная в Сургуте, создание железнодорожной инфраструктуры к терминалу отгрузки газового конденсата Ковыктинского ГКМ и реализация других проектов.

Кроме того, Александр Моисеев наградил лучший филиал в области производственной безопасности по итогам 2020 года - Оренбургский филиал. Александр Моисеев вручил диплом и награду начальнику Оренбургского филиала Игорю Беленовскому.

Благодаря уникальному накопленному опыту работы в сфере транспортно-экспедиционной деятельности, модернизации и цифровизации перевозочного процесса Общество имеет конкурентные преимущества на рынке железнодорожных перевозок.



Игорь Беленовский и Александр Моисеев



На совещании



ПРОФЕССИОНАЛ СВОЕГО ДЕЛА

С чего начинается предприятие? Вы не ошибетесь, если скажете, что с директора. Именно он, подобно дирижеру, руководит коллективом, как оркестром. Его уверенность в успехе заряжает коллектив оптимизмом, заставляет поверить в свои силы, от него зависит, как зазвучит мелодия. На протяжении 18 лет таким человеком для нашего коллектива является директор Астраханского филиала Общества Евгений Иванович Елисеев.



Директорами не рождаются, ими становятся. Свою трудовую деятельность Евгений Елисеев начал в 1974 году с должности простого слесаря КИП. Затем он стал старшим мастером ремгруппы товарно-сырьевого цеха Тобольского нефтехимического комбината. Позже он занимал руководящие должности в ГОРКОМе, был заместителем генерального директора в «СГ-Транс». С 2003 года он возглавляет Астраханский филиал «Газпромтранс».

Работу директора сложно назвать простой. Она требует большого опыта, знаний, умения четко и грамотно организовать взаимодействие, владения информацией по всем направлениям деятельности филиала. Успех, стабильность и авторитет на рынке оказания транспортных услуг в Астраханском регионе – во многом заслуга Евгения Ивановича. Он руководитель с горячим и неравнодушным сердцем, с особым взглядом, собственной принципиальной оценкой происходящего. Его коммуникабельность, умение общаться,

дружелюбие вызывают искреннее уважение.

Руководители структурных подразделений рассказывают о совместной работе с Евгением Елисеевым.

Александр Герасимов, заместитель директора-главный инженер:

Для меня Евгений Иванович, в первую очередь, – талантливый руководитель, опытный и высококвалифицированный специалист своего дела. Особенно хочется отметить его организаторские способности, умение вовлечь коллектив в решение поставленных задач, которые порой кажутся невыполнимыми. При этом он учитывает мнение каждого руководителя и принимает взвешенные решения. За годы работы Евгений Иванович многое сделал для улучшения условий труда, внедрения прогрессивных методов и форм организации труда, развития инфраструктуры Астраханского филиала.

Олег Кудрявцев, заместитель директора по общим вопросам:

В этом году исполняется 18 лет как Евгений Иванович возглавляет Астраханский филиал. Он – руководитель больших организаторских способностей – собрал команду единомышленников, позволив воплотить многие идеи в жизнь. С кем бы и на каком уровне он ни общался, независимо от ранга, со всеми у него всегда ровные человеческие отношения. В его характере соразмерно присутствуют принципиальность и человечность.

Виталий Сапрыкин, заместитель директора по эксплуатации и ремонту подвижного состава:

Евгений Иванович – эталон руководителя. Его решения всегда глубоко проанализированы и обоснованы. Он умеет гасить конфликтный потенциал оппонента, трепетно относится к оценке вклада подчиненных в общее дело, справедливо мотивирует персонал. Стремится всегда использовать момент для наставления и передачи опыта молодежи. Евгений Иванович обладает безусловным авторитетом и безупречной репутацией.

Евгений Колоколов, заместитель директора по перевозкам:

Спасибо – вот то слово, которое сразу приходит на ум. Спасибо за бесценный опыт, компетентность, оперативное решение вопросов, которые постоянно возникают в ходе совместной активной работы. Спасибо за отзывчивость, доброжелательность. Мы рады работать под вашим руководством.

Алексей Снегирев, начальник юридического отдела:

Принятие решения зависит от огромного количества факторов, которые необходимо просчитать и предусмотреть. Юристам проще работать в связке с управленцами не тогда, когда зовут решить уже возникшую проблему, а заранее. Евгений Иванович обладает уникальным умением советоваться с юристами до принятия решения. Обладая безусловно стратегическим складом мышления, он как талантливый гроссмейстер заблаговременно просчитывает последствия всех возможных комбинаций развития событий. Сначала это казалось необычным и даже лишним, но сейчас я не представляю, как можно развиваться по-другому. За что безмерно признателен и благодарен.

Мария Власова, начальник планово-экономического отдела:

Благодаря Евгению Ивановичу каждый день мы узнаем что-то новое. Привычные обязанности, порой, надоедают. Однако с вами мы научились бороться с рутинной и держать руку на пульсе всего, что происходит вокруг нас. Став открытым для нового опыта и знаний, наш коллектив расширил круг выполняемых задач и повысил эффективность работы. Хотим поблагодарить вас за тепло, мудрые советы и умение оперативно реагировать на любые сбои в работе.

Андрей Федин, начальник СИАС:

Грамотный, справедливый руководитель, нацеленный на успех. Управленческие решения принимает обоснованно, быстро, руководствуясь интересами предприятия. Упор в повседневной работе делает на организацию эффективного взаимодействия структурных подразделений и руководителей предприятия. Он способствует повышению уровня мотивации, амбициозности, энергии, инициативности, целеустремленности и упорства сотрудников.

Евгений Гринько, начальник службы погрузки и маневровых работ:

Евгений Иванович для нас был и остается справедливым руководителем, профессионалом с большим личным опытом и обширными знаниями, харизматичным человеком, одним словом – лидером филиала. Под его руководством воспитано много талантливых, активных и перспективных работников, создан сплоченный коллектив из высокопрофессиональных специалистов. Для Евгения Ивановича нет невыполнимых задач. К каждому вопросу он подходит рассудительно и принципиально, является куратором новых идей и технологий, внедренных на филиале. За время его руководства филиалом произошел качественный скачок в работе предприятия – информатизация процессов, организация новых производственных мощностей и совершенствование технологии производства.

Татьяна Зулфикарова, начальник службы организации перевозок:

Благодаря опыту и знаниям, профессиональному потенциалу, высокой трудоспособности и самоотверженности директора, Астраханский филиал стал таким, каким мы его видим сейчас – успешным и процветающим. Вы заложили прочный фундамент преуспевания и развития Астраханского филиала на долгие годы. Наш коллектив благодарен Вам за Вашу человечность и понимание, за помощь в решении, казалось бы, нерешаемых вопросов, за способность выслушать и дать конструктивный совет, за уважительное отношение к чужой точке зрения.

Михаил Корниенко, ведущий ревизор:

В Евгении Ивановиче заложено редкое сочетание жизненной мудрости, тактичности и профессионализма. Любой производственный вопрос с его участием можно решить быстро и без проволочек. Умение уважать, слушать и слышать подчиненных и только потом высказывать свое мнение – его редкий природный дар. Если такие люди появляются в нашей жизни, то они остаются в ней навсегда как образец для подражания, как вершина, к которой нужно и должно стремиться.

Татьяна ЛИТВИНОВА, специалист отдела кадров и трудовых отношений Астраханского филиала

ПЕРСПЕКТИВЫ РОСТА

Салаватский участок Оренбургского филиала Общества отмечает свой 15-летний юбилей.

Он был создан в июле 2006 года для осуществления части функций Оренбургского филиала по оперативному регулированию вагонного парка Общества, прибывающего с газовым конденсатом с Сургутского ЗСК и Астраханского газоперерабатывающего завода.

На момент образования участка объем поставляемого сырья в адрес «Газпром нефтехим Салават» составлял около 45 тысяч тонн в месяц, а отправка грузов в подвижном составе Общества со станций Аллагуват и Салават Куйбышевской железной дороги не осуществлялась. В то время транспортировка готовой продукции «Газпром нефтехим Салават» производилась под экспедированием других собственников.

Первые отправки продукции «Газпром нефтехим Салават» в парке Общества начались в сентябре 2007 года. На первоначальном этапе среднемесячный объем погрузки составлял не более 66 тысяч тонн, а вагоны «Газпромтранса» привлекались, в основном, под погрузку темных нефтепродуктов. Позже «Газпромтранс» начал предоставлять подвижной состав под погрузку и другим грузоотправителям станций Аллагуват, Салават и Косяковка, и объемы погрузки по участку стали увеличиваться.

За сравнительно небольшой промежуток времени Салаватский участок стал одним из звеньев логистического планирования желез-

нодорожных перевозок Общества. Несмотря на то, что динамика погрузки и выгрузки на участке была крайне изменчивой и не всегда положительной, тенденция к увеличению общего объема перевозок наблюдалась из года в год. Общими усилиями Администрации «Газпромтранс», всего коллектива Оренбургского филиала и каждого работника Салаватского участка в отдельности было сделано все возможное для его успешного развития. Работа велась в условиях жесткой конкуренции, приходилось работать быстро и организованно, что приносило хорошие результаты.

Наиболее значимый прирост объемов транспортируемой продукции по Салаватскому участку наблюдается с начала 2020 года. При сохранении среднемесячной выгрузки 265 тысяч тонн газового конденсата, объем погрузки на участке в прошлом году увеличился в 3,1 раза и составил 290 тысяч в среднем в месяц. Такому взлету способствовала интеграция «Газпром нефтехим Салават» в единую систему вывоза товарной продукции «Газпром» в парке «Газпромтранса». При ее реализации под экспедирование Общества были переданы перевозки светлых нефтепродуктов, сжиженных углеводородных газов, химической и нефтехимической продукции, которые ранее перевозились в вагонах других собственников.

Переход на единую схему организации перевозок продукции «Газпром нефтехим Салават» в парке «Газпромтранс» осуществлялся

позатпно. С февраля 2020 года, наряду с темными нефтепродуктами, которые и раньше перевозились в вагонах Общества, в вагонах-цистернах Общества стала осуществляться транспортировка светлых нефтепродуктов и сжиженных углеводородных газов, а также перевозка серы комовой в специализированных полувагонах.

Следующим этапом организации перевозок продукции «Газпром нефтехим Салават» по единой схеме стала передача под экспедирование «Газпромтранс» перевозки нефтехимических грузов и минеральных удобрений. В июле 2020 года со станции Салават состоялась первая отправка бутанола и стирола в танк-контейнерах, а также карбамида в минераловозах и крытых вагонах. Эти отправки стали стартовыми в организации вывоза всей номенклатуры химической и нефтехимической продукции «Газпром нефтехим Салават» в парке Общества.

В августе под экспедированием «Газпромтранс» впервые произведена отправка бутилакрилата и спирта изобутилового в танк-контейнерах, в сентябре впервые отгружен спирт изооктиловый, а в ноябре в нашем парке состоялась первая отгрузка жидких продуктов пиролиза и бензола. На сегодняшний день под экспедированием Общества со станций Аллагуват и Салават Куйбышевской железной дороги перевозится более 30 наименований продукции ООО «Газпром нефтехим Салават», а уровень среднемесячной погрузки достигает 300 тысяч тонн.

Не стоит забывать, что эффективность управления перевозочным процессом во многом зависит от слаженной и четкой работы всех звеньев транспортного комплекса, от профессионализма руководителей, специалистов и всех участников процесса. С появлением новых номенклатур перевозимых грузов и видов подвижного состава характер работ и зона ответственности Салаватского участка значительно расширились. Для того чтобы эффективно и качественно решать задачи, возникающие при перевозках нефтехимической продукции, сотрудники Салаватского участка детально изучили их особенности и вникли во все элементы, которые могли встретиться в практической деятельности.

Говоря о перспективах на последующие годы, можно спрогнозировать, что при организации перевозок всей продукции «Газпром нефтехим Салават» в парке Общества положительная динамика железнодорожной грузовой работы на Салаватском участке Оренбургского филиала сохранится. Проведена значительная работа, но это не отменяет необходимости совершенствования существующих принципов регулирования и повышения качества оказываемых услуг. Как и в любом деле, нам есть куда расти и к чему стремиться.

Светлана СТЕПАНОВА, заместитель начальника Салаватского участка

МАЛЕНЬКИЙ ВИНТИК БОЛЬШОЙ СИСТЕМЫ

В июне редакция газеты «Вести Газпромтранса» задала вопросы, связанные с железнодорожной тематикой, детям наших сотрудников. Их порой неожиданные ответы мы публиковали в социальных сетях Общества. В целях обновления знаний сотрудников рассказываем о незаменимом устройстве на железной дороге – о тормозном башмаке.

Тормозной башмак – это приспособление для уменьшения скорости или остановки движущихся групп вагонов (отцепов) и других видов подвижного состава, а также для закрепления стоящего подвижного состава от самопроизвольного и несанкционированного движения (ухода). Другими словами, принцип действия тормозного башмака сводится к элементарной физике. Сила трения при перекате заменяется на силу трения при скольжении, вследствие чего происходит торможение, так как колесная пара прекращает свое вращение вокруг оси.

Каждый работник, связанный с организацией и безопасностью движения поездов, четко понимает, насколько важно осуществление контроля за местонахождением каждого тормозного башмака на любой станции путей общего и необщего пользования, разъезде, тупике. Утеря

тормозного башмака, оставление его на свободном железнодорожном пути или попадание «не в те руки» может привести к самым печальным и необратимым последствиям. Именно поэтому тормозной башмак является инвентарем строгого учета, его выдача регистрируется в Журнале учета. Также производится маркировка (клеймение), назначаются работники, ответственные за их учет и выдачу, за сохранность в течение смены. Работа с тормозными башмаками, используемыми для закрепления подвижного состава или его торможения на железнодорожных путях, требует максимально ответственного подхода и крайне внимательного отношения.

На станции Промышленная Сургутского филиала, включая обслуживаемые парки, в постоянной работе находятся 392 тормозных башмака (в том числе спаренные, искробезо-

пасные, тормозные башмаки зарядки). В зависимости от подвижного состава тормозные башмаки размещены на 65 железнодорожных путях. Их местонахождение в течение всей смены контролируют дежурный по железнодорожной станции и маневровый диспетчер. Учитывая интенсивность маневровой работы и суточный вагонооборот, в среднем тормозные башмаки меняют свое местонахождение каждые 10 минут в разных маневровых районах. В таком режиме все чаще возникают вопросы: «Как себя подстраховать? Как обеспечить дополнительный контроль? Как сразу увидеть, где находится любой тормозной башмак?».

Ответ на них не заставил себя долго ждать. Несколько лет назад в кабинете дежурно-диспетчерского персонала появился простой по своей конструкции и гениальный по функциональности «коллега» – стенд для контроля за тормозными башмаками из листа оргстекла, фанеры и нескольких шурупов. Говоря современным языком, 3D-планшет с металлическими фишками, каждая из которых имеет

нумерацию, соответствующую тормозному башмаку. В зависимости от смены местонахождения тормозного башмака, фишка переставляется дежурным по железнодорожной станции или маневровым диспетчером в нужное, заранее высверленное отверстие. Таким образом, картина расположения тормозных башмаков всегда перед глазами. Отверстия высверлены на стенде с учетом всех путей, горловин, парков, стеллажей и техники, что не позволит какой-либо фишке остаться без места или потеряться. Учитывая путевое развитие станции, со временем количество отверстий на порядок увеличивается. Многие годы наш помощник остается востребован и незаменим.

На сегодняшний день на Сургутском филиале рассматривается возможность цифровизации стенда для наиболее удобного и качественного использования.

Илья ИВАНОВ,
начальник станции СП и МР
Сургутского филиала

ОСМОТР ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Регулярные осмотры и проверки железнодорожных путей – лучшая гарантия обеспечения безопасного и бесперебойного движения поездов в путевом хозяйстве.

Для достижения безаварийной работы инфраструктуры на Ухтинском филиале ежемесячно проводятся комиссионные осмотры железнодорожного пути, искусственных сооружений и устройств. Кроме того, в мае проводится сплошной весенний комиссионный осмотр пути, земляного полотна и путевых устройств. Он необходим для проверки готовности путевого хозяйства к бесперебойной и безопасной работе после окончания зимнего периода и в преддверии летнего сезона. Его основными задачами можно назвать получение объективной комплексной оценки состояния путевого хозяйства, выявление несоответствий требованиям нормативных документов и определение объемов и сроков выполнения ремонтно-путевых работ по приведению характеристик пути к нормативным показателям. В ходе осмотра прежде всего железнодорожный путь осматривается визуально на предмет:

- количества негодных элементов верхнего строения пути (рельсы, шпалы);
- количества шпал, расположенных не по эпюре;
- закрепления пути (количества отсутствующих костылей, болтов, шайб, шурупов, противоугонов);

■ отступления стыковых зазоров от номинальной величины (места, где необходимо производить регулировку стыковых зазоров, менять торцевую изоляцию);

■ места, требующего оправки или пополнения балластной призмы.

Также при проведении натурального осмотра железнодорожного пути и земляного полотна проводится инструментальная проверка рельсов и отдельных элементов стрелочных переводов, визуально не соответствующих требованиям нормативно-технической документации.

Одновременно с натурным осмотром и инструментальным контролем рельсов и элементов стрелочных переводов выполняется сплошная проверка состояния рельсовой колеи путеизмерительной тележкой ПТ-7МК. Данный способ проверки позволяет почти на 100% выявить отступления параметров состояния рельсовой колеи от нормативов:

- отступления по ширине колеи;
- отступления по уровню;
- отступления по перекосам;
- отступления по просадкам.

В проведении комиссионного весеннего осмотра железнодорожной инфраструктуры на Ухтинском филиале принимают участие все начальники структурных подразделений, главный



инженер, начальник филиала, начальник прилегающей станции Ветлясья, работники централизации и блокировки ОАО «РЖД» и представители обслуживающей подрядной организации. В ходе недавнего осмотра были выявлены отклонения по ширине колеи, намечен фронт работ по смене негодных шпал, устранению просадок и перекосов. Замечаний, повлекших ограничение скорости, или запретных мер выявлено не было.

Осмотр показал, что уровень возникновения нарушений безопасности движения на

Ухтинском филиале – низкий. Это значит, что железнодорожные пути и земляное полотно выдерживают динамические нагрузки от подвижного состава, устройства находятся в исправном состоянии и соответствуют Правилам технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации.

Степан ДЬЯЧЕНКО,
инженер Службы по эксплуатации
и ремонту пути и подвижного состава
Ухтинского филиала

НАВСТРЕЧУ НОВЫМ ЗНАНИЯМ

В 2019 году ООО «Торговый дом СТМ» на базе АО «Людиновский тепловозостроительный завод» построен опытный образец газомоторного локомотива серии ТЭМГ1 № 001, заказчиком которого является «Газпромтранс».

Необходимость его создания обусловлена переводом локомотивной тяги на альтернативные виды топлива и снижением выбросов в атмосферу вредных веществ. Впервые он был представлен на Международном железнодорожном салоне «PRO// ДВИЖЕНИЕ. ЭКСПО» в 2019 году в Москве. В настоящее время газомоторный локомотив ТЭМГ1 № 001 проходит приемочные и сертификационные испытания на базе АО «ВНИКТИ» в Коломне.

Технические характеристики локомотива, заложенные при проектировании, соответствуют аналогичным характеристикам тепловоза серии ТЭМ18. Отличительной особенностью газомоторного локомотива ТЭМГ1 № 001 является наличие двух энергетических установок, работающих на сжиженном природном газе. В случае успешного прохождения приемочных и сертификационных

испытаний полигоном для проведения опытно-промышленной эксплуатации газомоторного локомотива ТЭМГ1 № 001 планируется Оренбургский филиал Общества.

Для управления газомоторным локомотивом потребовалось обучение локомотивных бригад по профессии «машинист газомоторного локомотива» и «помощник машиниста газомоторного локомотива». Для их обучения был выбран Свердловский учебный центр профессиональных квалификаций филиала ОАО «РЖД». Параллельно в Оренбургском филиале определили группу квалифицированных специалистов из машиниста-инструктора локомотивных бригад Андрея Шуршина, семи машинистов тепловоза – Олега Баева, Андрея Рябкова, Николая Николенко, Сергея Литвиненко, Александра Спасенкова, Сергея Кожевникова, Евгения Самсонова, а также семи помощников машиниста тепловоза – Андрея Мачнева, Амантая Сатубалдыева, Алексея Крикуна, Сергей Подлесного, Ивана Шикина, Александра Емельянова, Вячеслава Алексеенкова.

В марте текущего года группа приступила к теоретическому обучению. В связи со слож-

ной эпидемиологической ситуацией занятия проводились ежедневно в режиме видеоконференций. После завершения каждого этапа проходил зачет. Между тем, процесс обучения и повышения профессиональных знаний для локомотивных бригад проходит на постоянной основе. В течение своей трудовой деятельности они готовятся к периодической аттестации, сдают зачеты и экзамены.

В целях приобретения навыков эксплуатации и обслуживания газомоторных локомотивов группа обучающихся была направлена в эксплуатационное локомотивное депо Егоршино Свердловской железной дороги. Там проходила практическая часть обучения на локомотивах, работающих на сжиженном природном газе серии ТЭМ19 и газотурбовозе серии ТГ-1h. После завершения производственной практики работники Оренбургского филиала приступили к экзаменационной подготовке.

В состав квалификационной комиссии вошел заместитель начальника Оренбургского филиала по эксплуатации и ремонту подвижного состава Николай Колесников. Несмотря

на нестандартную форму обучения, все пятнадцать специалистов прошли аттестацию с оценкой «хорошо» и «отлично». В торжественной обстановке им вручили свидетельства, позволяющие работать по профессии «машинист газомоторного локомотива» и «помощник машиниста газомоторного локомотива».

Помимо этого предстояла еще одна проверка знаний в комиссии Управления государственного железнодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. Машинисты успешно сдали экзамены. Они получили бессрочные свидетельства на право управления подвижным составом. Все это позволит эксплуатационному персоналу Оренбургского филиала успешно провести опытно-промышленную эксплуатацию газомоторного локомотива ТЭМГ1 № 001. Теперь новую технику можно доверить профессионалам.

Александр КИРЮХИН,
начальник Службы локомотивного
хозяйства и путевой техники
Оренбургского филиала

В ФОКУСЕ ВНИМАНИЯ – ВОЗМОЖНОСТИ ЦИФРОВИЗАЦИИ

В конце мая в Сургутском филиале состоялось совещание под руководством генерального директора Общества Максима Мироненко.



Максим Мироненко и Вячеслав Баглай

В мероприятии приняли участие советник генерального директора по цифровой трансформации Леонид Головин, заместитель генерального директора по производству и капитальному строительству Александр Монсеев, и.о. заместителя генерального директора по перевозкам перевозок Рустем Гарипов, начальник Управления долгосрочного планирования и развития Анна Штоль, начальник Управления эксплуатации пути и тягового состава Владимир Размадзе, начальник Управ-

ления материально-технического снабжения и комплектации Орест Достойный.

В первый день участники совещания осмотрели объекты железнодорожной инфраструктуры филиала. Кураторы объектов выступили с докладами на темы: «Горочный пост», «Компрессорная», «Эстакада осмотра и подготовки цистерн», «Пункт внутренней обмылки цистерн», «Пункт экипировки локомотивов», «Цех текущего ремонта вагонов», «Теплая стоянка автотехники», «Теплый склад ОМТС», «Защитное сооружение ГОЧС в Службно-техническом корпусе», «Котельная», построенных по инвестиционному проекту «Комплексы подготовки цистерн под погрузку на Астраханском, Сургутском и Ухтинском ГПЗ. Промыленно-пропарочная станция (г. Сургут)». Они рассказали о технических характеристиках объектов и показателях, достигнутых филиалом в ходе эксплуатации объектов. Кроме того, кураторы объектов рассказали об эксплуатационно-ремонтном пункте околота пути (цех ремонта путевой техники), службно-техническом здании с постом ЭЦ. Также они сделали акцент на основных технических характеристиках объектов и показателях, которых достиг филиал в ходе эксплуатации объектов.

Позже был проведен осмотр мест планируемого размещения объектов инвестиционного проекта ПАО «Газпром» – «Расширение железнодорожной станции Промышленная г. Сургут». Руководителям Общества представили основные объекты строительства: «Железнодорожные пути», «Соединительный ж.д. путь между ст. Промышленная и ст. Наливная», «Ва-

гонные весы», «Объездной автопоезд», «Реконструкция объекта Эксплуатационно-ремонтный пункт околота пути», «Компрессорная». Благодаря предварительно установленной разметке, места планируемого размещения объектов визуализированы, что позволило более четко представить масштабность строительства. Также осмотрели объекты, находящиеся на Сургутском ЗСК. В осмотре объектов на Сургутском ЗСК принял участие директор Сургутского ЗСК Андрей Дорошук. Участники совещания отметили производственную необходимость реализации данного инвестиционного проекта.

Второй день совещания начался с обсуждения актуальных вопросов. Участники совещания рассмотрели презентационные материалы по темам: «Расширение инфраструктуры станции Промышленная Сургутского филиала ООО «Газпромтранс», «Расширение области сертификации для выполнения ТР-2 в условиях железнодорожной станции Промышленная», «Бережливое производство в Сургутском филиале. Этапы развития», «Разработка проектной документации Уренгойского участка Сургутского филиала ООО «Газпромтранс», «Капитальный ремонт здания РПЗ для обслуживающего персонала Уренгойского участка Сургутского филиала ООО «Газпромтранс», «Цифровая безопасность производства», «Предложения по визуализации станции Промышленная», «Организация работы в Томском участке Сургутском филиале ООО «Газпромтранс» по отправке метанола по графику с согласованным временем

отправления и прибытия с учетом формирования поезда в пути следования по станциям Западно-Сибирской железной дороги».

Особенное внимание уделялось цифровым проектам и возможности цифровизации технологических процессов филиала. По проекту «Имитационное моделирование ж.д. станции Промышленная» установили необходимость формирования требований к сотрудникам и техническому оснащению филиала для создания центра компетенций по имитационному моделированию. По вопросу цифровой безопасности производства отметили необходимость определения «узких мест» в текущей системе охраны труда и промышленной безопасности и формирования комплексного видения развития системы охраны труда и промышленной безопасности с применением цифровых технологий. По вопросу визуализации станции Промышленная принято решение о подготовке к рассмотрению предложений по созданию цифровой 3D модели ст. Промышленная.

Подводя итоги, участники совещания во главе с генеральным директором Общества отметили положительные результаты производственно-хозяйственной деятельности Сургутского филиала, а также приняли решения по ряду актуальных вопросов, требующих внимания со стороны Администрации Общества.

Павел ПРУЦКОВ,
начальник производственно-технического отдела Сургутского филиала

БУДУЩЕЕ СЕГОДНЯ: ЦИФРОВИЗАЦИЯ ЭКСПОРТА

Десять лет назад у Ухтинского филиала возникла возможность оформлять железнодорожные накладные в прямом внутрироссийском сообщении с применением электронной цифровой подписи.

Спустя восемь лет она появилась для значительной части экспортных отправок (Финляндия и страны Прибалтики). Но несмотря на наличие возможности оформления электронных накладных, оставалась необходимость в передаче бумажного вагонного листа и свидетельства о техническом состоянии перевозчику при оформлении накладных с применением ЭЦП. Также сохранялась необходимость в наличии у Общества, как у грузоотправителя, транспортных накладных и деклараций с отметками таможенных органов для осуществления налоговых формальностей и отчетности перед собственниками груза.

2021 год стал переломным в процессе цифровизации экспорта грузов, отправляемых Ухтинским филиалом. Таможенные органы на основании решения Евразийского межправи-

тельного совета перестали проставлять отметки в транспортных и иных документах на бумажном носителе. Такие отметки стали визуализироваться в печатной форме накладной в автоматизированной системе перевозчика ЭТРАН. Между тем, изменения, вносимые в правила перевозок, отменили обязанность грузоотправителя в передаче вагонного листа и свидетельства о техническом состоянии перевозчику. При экспорте в Финляндию и страны Прибалтики сопровождение вагонов с документами на бумажном носителе утратило свою необходимость.

Среди филиалов Общества Ухтинский филиал стал первопроходцем в процессе безбумажного экспорта. На сегодняшний день абсолютное большинство отправок грузов, осуществляемых филиалом, в том числе в экспортных направлениях, оформляется без при-

менения бумажного носителя. Вагоны с грузом следуют до грузополучателей в сопровождении лишь электронной накладной, а все документы, ранее прикладываемые к накладной, направляются напрямую клиентам и грузополучателям в электронном виде. Для налоговых органов аналогом таможенной отметки стала информация, получаемая в автоматизированной системе перевозчика в утвержденном государственными ведомствами формате.

Переход к безбумажной технологии оформления экспортных отправок позволил полностью исключить личное посещение таможенного поста и значительно сократить ожидание окончательного оформления отправок, что позволяет более эффективно использовать собственный подвижной состав.

Михаил ХОЗЯИНОВ,
инженер Службы организации перевозок Ухтинского филиала



Василий Ениватов, товарный оператор Группы диспетчерского контроля и маневровых работ

РАЗВИТИЕ

БЕЗБУМАЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ

Суперсервисы от государства – это следующий шаг в развитии электронных услуг, когда государство берет на себя заботу о документах, пока бизнес и граждане решают иные задачи.

До 2024 года поэтапно планируется ввести в действие все 25 суперсервисов, внедряемых в соответствии с задачами федерального проекта «Цифровое государственное управление» нацпроекта «Цифровая экономика». Для развития каждого из них были созданы рабочие группы, деятельность которых осуществляется по методике Scrum с разделением задач на спринты, по завершении которых суперсервис наращивает функциональность.

Один из 25 – суперсервис под номером 22 – «Безбумажные перевозки пассажиров и грузов», который станет платформой для оформления перевозок по принципу единого окна. Тестирование системы в шести пилотных регионах началось в 2021 году и до конца 2024 года будет внедрено во всех регионах страны.



Изображение, иллюстрирующее цифровые технологии в транспорте

Суперсервис включает в себя безбумажное оформление транспортных накладных и путевых листов; специальных разрешений на движение тяжеловесного, крупногабаритного транспортного средства и перевозку опасных грузов; резервирование времени пересечения государственной границы на многосторонних автомобильных пунктах пропуска Российской Федерации, реестры данных о перевозчиках, водителях,

транспортных средствах, имеющих лицензиях, требованиях, разрешениях по оформлению перевозки и прочие данные, необходимые для оформления перевозочных документов в безбумажном, в том числе машиночитаемом виде; формирование цифрового профиля перевозки с информированием пользователя и уполномоченных органов о ходе и результате выполнения перевозки; личный кабинет перевозчика; электронную транспортную накладную; безбумажное оформление путевых листов.

На данный момент один экземпляр транспортной накладной по-прежнему приходится печатать для предъявления сотрудникам ГИБДД, а также в налоговые органы, так как нет установленного ФНС электронного формата документа. Впоследствии почти 3 млрд первичных документов будут оцифрованы, а передавать юридически значимые данные можно будет в режиме онлайн между всеми участниками перевозки, в том числе налоговыми органами и ГИБДД.

Несомненным плюсом внедрения суперсервисов является невозможность утери и порчи оригиналов документов, ускорение процесса оформления и взаиморасчетов, сокращение времени ожидания при пересечении государственной границы. Кроме того, повысится безопасность дорожного движения за счет цифровизации предрейсового контроля технического состояния транспорта и медосмотра водителя, что также ускорит и упростит прохождение контрольно-надзорных процедур.

После подключения автотранспорта к работе в режиме «одного окна» планируется подключать и другие виды транспорта. Это обеспечит реальную мультимодальность и цифровую трансформацию всего сектора экономики страны.

Евгения ВЕЧЕРИНА,
специалист отдела правового сопровождения налогообложения

СПРОЕКТИРОВАНА ИМИТАЦИОННАЯ МОДЕЛЬ ПЕРЕВОЗОК

Управление долгосрочного планирования и развития инициировало проект по разработке имитационной модели Сургутского филиала на базе программного обеспечения AnyLogic.

Этот инструмент позволяет моделировать реальные ситуации в виртуальной среде и запускать сценарии предполагаемых вариантов их развития в безрисковой среде.

Представьте ситуацию: перед начальником станции поставили задачу увеличить количество маршрутных отправок (72-76 вагонов с одним грузом по дешёвому ж.д. тарифу грузённому) по конкретному виду груза. Технологических возможностей, чтобы экспериментировать у него нет, так как текущее развитие путей на станции не позволяет отстаивать вагоны более чем на сутки. Другими словами, нет места для накопления таких вагонов. Есть пятнадцать номенклатур грузов, восемь сортировочных путей, а также потребность сформировать подачу на погрузку под эстакады налива в определенном порядке. Ситуация усложняется тем, что появляется необходимость где-то отстаивать «больные» вагоны для их дальнейшей подачи в ремонт. Кроме того, СУГ-цистерны имеют свои нюансы в маневрировании на станции, также существует ряд других условий, связанных с видом тележки, готовности вагона по ТО и КО (технический и коммерческий осмотр, где ТО проводится каждый день), удержанием запаса по некоторым видам вагонов для непрерывного обеспечения завода порожними вагонами. Все эти правила, условности и ограничения необходимо помнить для того, чтобы спрогнозировать, будет это управленческое решение эффективным или нет. Такое под силу только очень опытному диспетчеру, который способен просчитать все в голове.



Программное обеспечение AnyLogic помогает обыграть эту ситуацию и посмотреть, как она изменится в будущем. На основании этой аналитики диспетчер может построить прогноз подач порожних вагонов на станцию, проверить выполнение агентского поручения по вывозу грузов со станции и т.д.

Артем Рыкунов, руководитель проекта AnyLogic:

Изначально модель создавалась для того, чтобы проанализировать, может ли Сургутский филиал организовывать прямые отправительские маршруты груза газовый конденсат в ежедневном режиме и как это влияет на общую обстановку станции. Сейчас мы видим ее перспек-

тивы использования для проверки абсолютно любой теории, связанной с Сургутским филиалом, а также применения модели в совокупности с оптимизатором маневрового диспетчера, что приближает нас все ближе к полностью цифровой станции. Сургутский филиал – сложный объект с точки зрения обеспечения вывоза большого количества номенклатур грузов при малом количестве путей, что ставит сотрудников филиала в очень жесткие временные рамки. Сегодняшняя модель существует несколько в ограниченном виде, отличающемся от первоначального варианта. Это связано с кризисными ситуациями, которые произошли в ходе проекта. На это повлияло снижение бюджета проекта Департаментом и понижение стоимости лота не-

добросовестным подрядчиком в конкурентных закупках. Хочу отметить, что закупка любых ИТ-решений, особенно тех, что разрабатываются с нуля, не может оцениваться также, как закупка кресел. Это очень наукоемкая деятельность, в которой никогда точно не знаешь, какой результат получишь. Методом проб и ошибок доходишь до результатов.

Пока разработана тестовая версия, но даже на этом этапе мы видим, насколько сильно упрощается работа по управлению парком на станции Промышленная, добавив всего один сортировочный путь. Как только в модели появятся реальные данные и будут доработаны некоторые элементы, можно будет делать ежедневный срез станции по тому, где какие вагоны находятся, и прогнозировать различные варианты развития событий, например, какие будут показатели вывоза грузов за грядущий месяц.

Модель остальных филиалов мы планируем создать самостоятельно, как только на это появятся собственные компетенции. В перспективе мы планируем объединить имитационную модель с другими технологиями для того, чтобы создать цифровой двойник станции.

Хочу поблагодарить всех участников проекта, особенно сотрудников Сургутского филиала, начальника станции Михаила Александровича Шарова и начальника Службы погрузки и маневровых работ Геннадия Леонидовича Гаюна. Они ежедневно помогали нам с настройкой алгоритмов, без их участия проект бы не удалось приблизить к реальности. Хочу отметить, что этот проект объединил Администрацию и Сургутский филиал, мы начали смотреть на одни и те же проблемы и процессы одним взглядом».

Екатерина ИСАЧЕНКОВА

ТРАНСПОРТНЫЙ ПОЛЮС

Весной 2021 года состоялся Международный инженерный чемпионат CASE-IN. В нем приняли участие десять команд.

В состав команды «Газпромтранс» под названием «Транспортный полюс» вошли молодые сотрудники из Администрации и филиалов Общества: Кирилл Ворфоломеев (Сургутский филиал), Василий Балахнин (Оренбургский филиал), Александр Томиленко (Администрация), Максим Ахметов (Ямальский филиал). Командам предстояло решить инженерный кейс - практическую задачу, в основе которой лежит актуальная отраслевая или производственная ситуация. Жюри оценивало решения кейсов по следующим критериям: презентация и выступление, экологичность и устойчивость, экономика, технология, ответы на вопросы экспертов. Несколько участников поделились своими впечатлениями от чемпионата.

Александр Томиленко, ведущий инженер отдела эксплуатации транспортной инфраструктуры:

Команда «Транспортный полюс» приняла участие в Лиге Молодых специалистов IX Международного инженерного чемпионата CASE-IN. В ходе проработки вопросов, представленных в кейсе, мы оценили влияние пандемии на газодобывающую отрасль. Также мы провели идентификацию рисков и выработали возможные мероприятия по повышению адаптивности и финансовой устойчивости при повторении негативных последствий глобальных факторов. До выхода в финал нашей команде не хватило всего двух баллов.

Мы, как молодые специалисты, в своей работе затронули те вопросы, которые будут актуальны еще, как минимум, лет 20. Надеемся на возможную реализацию нашего проекта.

Максим Ахметов, ведущий инженер отдела материально-технического снабжения и комплектации Ямальского филиала:

Кейсом нашей команды стало развитие предприятий в постковидный период. В ходе работы необходимо было выявить ключевые факторы периода пандемии, оказавшие наибольшее влияние на топливно-энергетический комплекс, предложить комплекс технологических и организационных решений по преодолению негативного влияния пандемии и разработать проект по внедрению изменений. Участники нашей команды предложили видение перспективного развития Ямальского центра добычи газа через строительство первичных газоперерабатывающих мощностей, развитие газотранспортной системы и сети железнодорожного транспорта. Такой комплекс мер, по нашему мнению, должен обеспечить устойчивое функционирование отрасли в условиях негативного влияния глобальных

эпидемиологических явлений в будущем, благодаря расширению номенклатуры готовой продукции (запуск производства товарных полимеров) и возможности перераспределения сбыта по нескольким региональным рынкам, в зависимости от фактической конъюнктуры. К сожалению, предложенные меры не получили высокой оценки экспертного совета чемпионата. По итогам соревнования команда заняла седьмое место в общем зачете.

Для меня участие в чемпионате CASE-IN – это бесценный опыт работы в новой команде и отличная возможность наладить личные коммуникации между сотрудниками разных филиалов, что, несомненно, позволит нам обмениваться опытом и мнениями по различным производственным вопросам в будущем. Хочу поблагодарить участников команды за проделанную работу.

Служба по связям с общественностью и СМИ

МЕНЯЕМСЯ ВМЕСТЕ

ОДИН ЗА ВСЕХ И ВСЕ ЗА ОДНОГО

В продолжении цикла публикаций «Ценности» сегодня подробнее остановимся на утверждении «мы являемся командными игроками».

Слаженная и сплоченная команда – половина успеха любого дела.

На ум сразу приходит множество крылатых выражений: «один за всех и все за одного», «слаб отдельно каждый прутик – венчик целый не сломать» и т.д. Но как они применимы к бизнес-среде? Как добиться единства коллектива, совершенства коммуникаций и взаимодействия всех подразделений, особенно в такой крупной компании, как «Газпромтранс»?

Командная работа в бизнесе – это не только сплоченность внутри отделов и подразделений, но и организованные кросс-функциональные

команды, открытые коммуникации с руководителями подразделений, желание участвовать в жизни компании, брать на себя ответственность, помогать своим коллегам и поддерживать товарищей, разделяя общие победы и неудачи в равной степени.

Тимбилдинг, действительно, придуман не зря. Еще в эпоху Античности считалось, что с кем делишь трапезу и с кем тренируешься, того не сможешь предать в бою. Когда доверяешь коллегам, открыт к общению и вовлечен в корпоративную жизнь, тогда и становишься товарищем тех, кто с тобой в одной команде.

Существует несколько принципов, на которых строятся корпоративные команды:

Командное лидерство – ответственность каждого члена команды, поддерживается и

поощряется. Таким образом, увеличивается скорость принятия решения, как и шансы на победу и успех.

Ответственность перед другими – роль каждого в команде ясна для всех участников, а результат – максимальная общая эффективность.

Общие цели и четко поставленные задачи – наличие понятных целей, функционала и распределения ответственности внутри команды.

Адаптивность – сохранение курса на стратегические ориентиры и цели в условиях постоянно меняющегося рынка.

Взаимосвязанность – способность учитывать последствия изменений, внесенных каждым членом команды, которые влияют на все последующие действия.

Мотивация – понимание значимости общей цели и нацеленность на результат всех участников процесса.

Сила естественного разнообразия – общая согласованность всех участников при реальном разнообразии мнений и подходов внутри команды, необходимость учета мнения каждого.

Творческое начало и действие – постоянный совместный поиск лучшего способа и скорости решения задачи, адаптивность и новаторство.

Следование этим принципам поможет наладить отношения внутри команды и сделать ее работу более эффективной.

Алла МИРКИНА

РАЦИОНАЛИЗИРУЙ ЭТО

Термин происходит от латинского слова *rationalis* – «разумный», он означает усовершенствование, более целесообразную организацию чего-либо.

Основным направлением рационализаторской деятельности является экономия на материалах, снижение процента брака, повышение производительности и др. Кроме того, рационализация приносит пользу в различных сферах (производство, реклама, управление), стимулирует творческие способности работников для усовершенствования технических, организационных решений, адаптации действующего оборудования, процессов и их приспособления к конкретным условиям производства и эксплуатации.

Рационализаторская деятельность положительно влияет на многие аспекты жизни человека. Так, например, работник развивается профессионально, получает новые знания, участвуя в разработке предложений, вникает в вопрос, изучает документацию. Рацдеятельность развивает мышление, формирует особый подход к решению любых проблем – будь то проектирование нового продукта или усовершенствование старого – строительство качелей в саду или раскладывание вещей в шкафу.

В Обществе рационализаторская деятельность регулируется стандартом СТО Газпромтранс 2-2017. Ежегодно в Сургутском филиале внедряется более 50 рационализаторских предложений. С начала 2021 года сотрудники филиала предложили 27 рационализаторских предложений, из которых 18 уже внедрили.

Они имеют абсолютно разный характер, но объединяет их один важный фактор – все предложения улучшают качество работы и условия труда.

В идеале они должны приносить экономический эффект организации, однако иногда простые рационализаторские предложения, не имеющие экономического эффекта, оказываются очень полезными, если

их эффективно использовать в производстве. Так, например, в Службе вагонного хозяйства мастер участка по техническому обслуживанию ходовой части Евгений Кадетов предложил использовать «Приспособление для контроля протертости и коррозионных повреждений пружин» для более рационального выполнения текущего ремонта ходовых частей вагона. С его помощью производится осмотр и замена пружин рессорного комплекта тележки вагона в случае протертости и коррозионных повреждений более 10% площади сечения витков, а также уменьшается вероятность получения травм при замере износа «витков».

Инструмент представляет собой металлическую пластину с размерами 100x35x2 мм. Ее края имеют специальные вырезы, соответствующие максимальному износу прутков. Контроль величины износа осуществляется путем прохождения или не прохождения рабочей зоны приспособления в месте максимального износа прутков пружины. В случае, когда виток пружины не проходит в вырез, дефект не является браковочным. При прохождении витка в вырез по всей длине дефект считается браковочным, и пружина подлежит замене. Это рационализаторское предложение является одним из множества способов повысить безопасность движения подвижного состава.

Начиная с 2018 года, на счету Евгения Кадетова более 20 рационализаторских предложений. Несмотря на то, что далеко не каждое предложение признается рационализаторским, тем лучше условия труда. По итогам смотра-конкурса 2020 года за звание «Лучший рационализатор ООО «Газпромтранс» Евгений Кадетов занял III место. Сургутский



филиал поздравляет Евгения и желает дальнейших побед и успехов в работе!

Еще одно из предложений 2021 года, которое также было внедрено в филиале – «Организация технических занятий посредством видеопособия». Его авторы – машинист тепловоза Валентин Рютин и машинист-инструктор Николай Прохоров. Они предложили использовать пошаговое видеопособие по сливу охлаждающей жидкости из системы тепловоза ТЭМ-7А для более качественного проведения технических занятий и повышения уровня знаний.

Само по себе видеопособие является емким, интересным и популярным способом подачи информации. С его помощью можно наглядно изучить действия, описанные в инструкции, что снижает риск возникновения ошибок при выполнении этих действий в дальнейшем.

Кроме того, решение рационализаторского предложения можно применить не только для слива охлаждающей жидкости из систе-

мы тепловоза ТЭМ-7А, но и для других процессов на производстве, где важно наглядно продемонстрировать их выполнение.

Как мы уже убедились, рационализация – это не только способ что-то улучшить, но и способ развить профессиональное мышление, найти оптимальный ответ на возникающие препятствия как в рабочих вопросах, так и в обычной жизни.

На работе, в учебе и в повседневном быту мы часто сталкиваемся с задачами, которые, решив однажды, выполняем по алгоритму или шаблону. Мы начинаем задумываться о наличии проблемы, когда на нашем пути стоит действительно сложная, новая задача, решение которой не подходит под уже известный нам алгоритм. Это выбивает нас из колеи. Выход из подобных ситуаций – и есть рационализация.

Татьяна КОМОГОРЦЕВА
инженер Производственно-технического отдела Сургутского филиала

ЦИФРОВОЙ СЛОВАРИК

СПОСОБ ЭФФЕКТИВНОГО РАЗВИТИЯ БИЗНЕСА

На сегодняшний день в мире существуют различные виды коллабораций – научная, арт-коллаборация, коллаборация в искусстве, коллаборация брендов и блоггеров, бизнес-коллаборация. Что же такое коллаборация?

В дословном переводе коллаборация – это добровольный процесс совместной деятельности двух и более человек или организаций для достижения общих целей, при котором происходит обмен знаниями, обучение и достижение согласия. Считается, что участники коллаборации могут повысить вероятность успеха в условиях ограниченности ресурсов. Так, например, общие исследования объединяют ученых, творческие идеи музыкантов и художников. Даже крупные бизнесы то и дело сливаются в маркетинговых проектах в единое целое. Впрочем, коллаборация (или ее элементы) сегодня все чаще осознанно или стихийно внедряется в систему управления бизнесом. В этом заключаются современные тенденции, продиктованные личностными особенностями героев нашего времени.

Сегодня эволюционирует система менеджмента, подстраиваясь под быстро меняющийся рынок и новые вызовы в управлении. В компании приходят сотрудники, рожденные в 90-е, с другими ценностями, с большей потребностью в свободе, не желающие проводить границу между работой и личной жизнью, относящиеся к работе как к проекту и ориентированные на краткосрочные результаты. Рожденным в 70-е и 80-е не всегда легко понять «молодежь», а еще сложнее привлечь и удержать своеобразных представителей поколения Y.



Одно из удачных решений, которое поможет упростить процесс управления – система Collab. В ее основе лежит интегральная теория. Подробнее о ней можно узнать в книгах Кена Уилбера и Дона Бекка («Теория всего. Интегральный подход к бизнесу, политике, науке и духовности», Кен Уилбер), а также в статьях Сергея Бехтерева по спиральной динамике. Если кратко сформулировать, интегральная теория говорит, что во всех аспектах нашей жизни есть как индивидуальная, так и коллективная составляющая. У всех событий и явлений есть как светлая, так и темная сторона. Все развивается по спирали, вбирая в себя элементы каждого из предыдущих этапов. Таким образом, Collab позволяет увеличить эффективность компании с учетом современных тенденций развития личности.

6 фактов о Collab:

1. Система способствует развитию лидерских качеств в кратчайшие сроки.
2. Все сотрудники вовлекаются в развитие организации.
3. Внедрить систему можно за несколько месяцев.
4. Существующая оргструктура не разрушается, она оживляется.
5. Роли заменяют должности. Следовательно, один человек может выполнять несколько ролей. Роль – объем ролей, определяемый функциями и предусматривающий ответственность за их выполнение и соответствующую полномочия.
6. Вместо отделов и департаментов появляются круги. Круг (Score) – определенный

объем работ, направленный на реализацию предназначения (или, как минимум, миссии), в рамках которого лица, исполняющие соответствующие роли, уполномочены автономно решать рабочие задачи.

Collab предполагает гибкую организационную структуру, это означает, что она может меняться в соответствии с целями и задачами организации. В этой системе предусмотрено самоуправление, которое настраивается через налаживание коммуникаций между людьми. Особое внимание уделяется информационным потокам (делиться информацией = делиться властью) и энергии организации. Важный элемент управления – совещания, которые позволяют эффективно настроить коммуникации между сотрудниками, распределить роли, зарядить энергией на выполнение новых задач и обозначить цель, к которой стремится компания, а также обозначить, кто какой вклад готов внести для достижения этой цели.

В Collab выделяют 7 видов совещаний:

- Личностное развитие;
- Бизнес-модель;
- Межличностное общение;
- Оперативные;
- Стратегические;
- Для прояснения предназначения;
- Управленческие (касающиеся регламентов).

Процесс проведения совещания и роли в этом случае четко прописаны и регламентированы. Ведь правильно проведенное совещание может стать залогом успеха развития бизнеса в условиях коллаборации.

Служба по связям с общественностью и СМИ

Коллектив Администрации ООО «Газпромтранс» поздравляет с 50-летием

Нюхтилину Ларису Викторовну, главного специалиста Отдела планирования перевозок нефтехимической продукции и материально-технических ресурсов
Шпагина Константина Анатольевича, ведущего инженера Отдела планирования капитальных вложений и затрат

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Шерстнева Сергея Анатолиевича, слесаря по ремонту подвижного состава Службы вагонного хозяйства

с 55-летием

Мухтарова Рината Талгатовича, слесаря по ремонту подвижного состава Службы вагонного хозяйства

с 60-летием

Герасимова Александра Александровича, заместителя директора-главного инженера
Федорова Юрия Владимировича, оператора при дежурном по станции Службы погрузки и маневровых работ

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 50-летием

Кирсову Наталью Владимировну, специалиста Отдела кадров и трудовых отношений
Стецюка Андрея Владимировича, водителя автомобиля Автотранспортного участка
Скалкину Татьяну Алексеевну, диспетчера Диспетчерского отдела

с 55-летием

Лепилова Юнуса Сафарбаевича, ведущего ревизора по безопасности движения Аппарата при руководстве

с 60-летием

Коровина Сергея Анатольевича, начальника смены Отдела поездной и маневровой работы

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

Добровольского Дмитрия Валерьевича, начальника Участка сортировочной горки

с 55-летием

Медведева Евгения Владимировича, специалиста по охране труда Отдела охраны труда и промышленной безопасности

Коллектив Ухтинского филиала поздравляет с 50-летием

Кадырмаеву Светлану Евгеньевну, бухгалтера Учетно-контрольной группы

Коллектив Ямалского филиала поздравляет с 50-летием

Канева Семена Витальевича, машиниста железнодорожно-строительных машин Отдела эксплуатации путевых машин и специального подвижного состава

Кравченко Валентина Николаевича, заместителя начальника Отдела локомотивного хозяйства

Киселя Игоря Николаевича, ведущего ревизора по безопасности движения Отдела безопасности движения

Березкина Андрея Николаевича, дежурного по разъезду Диспетчерского отдела

ОДИН В ПОЛЕ НЕ ВОИН

В этом номере мы рассказали о сплоченности и командной работе наших сотрудников. Делимся с вами подборкой увлекательных книг, лекций и телеграм-каналов.

«Гуси летят клином, потому что взмах крыла соседней птицы облегчает работу – стая пролетает то же самое расстояние как минимум в два раза быстрее, чем пролетел бы каждый гусь в одиночку при тех же усилиях» (книга «Рисовый штурм», М. Микалко).

1. Книга «17 неопровержимых законов работы в команде» Джон Максвелл

Автор рассказывает, как стать более эффективным членом команды, лидером или даже примером для подражания. Книга представляет собой практический путеводитель по тому, как быть частью успешной команды и как её строить. Полезные идеи для руководителей и лидеров команд подаются с примерами в доступной форме простым языком.

2. Книга «Привычка работать вместе» Твайла Гарп

В книге вы найдете ответы на вопросы, как двигаться в одном направлении, понимать людей и создавать настоящую команду. Множество примеров из разных сфер деятельности проиллюстрируют, как налаживать работу в разных условиях и при разных типах сотрудничества с друзьями, партнерами и организациями, а также как избежать проблем и извлекать пользу.

3. Книга «Блестящие совещания. Правила эффективной групповой работы» Д.Келси и П.Пламб

Авторы познакомят с различными инструментами, необходимыми для проведения результативных собраний и совещаний. Вы узнаете, как проанализировать ситуацию, баланс сил и интересов сторон, сможете спрогнозировать и разработать сценарий встречи и найти варианты решения конфликтов интересов участников

группы. Эти знания позволят обеспечить четкость и эффективность организации процесса работы; грамотное управление эмоциями группы, содержанием обсуждений и дискуссий.

4. Курс Art of soft skills: гибкие навыки для жизни и учебы.

Программа курса посвящена пяти темам: командной работе, эмоциональному интеллекту, адаптивности, разрешению конфликтов и убеждению, успешному самопозиционированию. Знания и практики, полученные в ходе курса, помогут сделать коммуникацию с другими людьми более продуктивной, эффективно презентовать себя, успешнее адаптироваться в новых условиях, неформальных группах и рабочих командах.

5. Курс по командообразованию.

Этот курс познакомит с наиболее важными элементами командообразования, поможет понять подводные камни и отличительные черты. Информация курса будет полезна тем, кто хочет научиться работать в коллективе и повысить уровень компетентности в этой области.

6. Развивейшн

Журнал о саморазвитии, продуктивной работе и нескучном отдыхе. Здесь вы найдете книжные новинки и любопытные мысли о работе и жизни.

7. Теория Бизнеса

Полезные статьи об эффективной работе в команде, мотивации персонала, подборки действенных инструментов и лайфхаков для бизнесменов и менеджеров.

8. Тест Белбина

Этот тест предназначен для определения ролей в коллективе. Профессор Белбин выделил характерные роли в команде: исполнитель, координатор, формирователь, мыслитель (генератор идей), разведчик (исследователь ресурсов), оценщик, коллективист, доводчик (завершающий работу). Узнайте, к какому типу вы относитесь. ■

УСПЕХ КОМАНДЫ ВСЕГДА БОЛЬШЕ ПОБЕДЫ ОДНОГО

В этом году профсоюзный комитет Общества продолжает активно организовывать спортивные мероприятия для сотрудников.

Весной спортивные баталии разыгрались среди филиалов и Администрации Общества. Профсоюз «Газпромтранс» организовал командные соревнования по ходьбе с помощью мобильного приложения «Человек идущий». В состязаниях приняли участие 15 команд по 8 человек. Победителем стала команда «Миля» Ухтинского филиала. Среди призеров отметились участники двух Сургутских команд с оригинальными названиями «Одной левой» и «Одной правой», а также «Северный десант» из Ямала.

Участники соревнования ежедневно ходили по 10 000 шагов. Жизнь «пешехода» позволила иначе посмотреть на окружающий мир и обратить внимание на звуки пения птиц, шум водопада, а также на волшебные рассветы и закаты.

Кроме того, в мае состоялся онлайн-забег «Энергия Великой Победы», посвященный Дню Победы. Команда «Газпромтранс» заняла 11 место среди 30 команд предприятий топливно-энергетического

комплекса. В забеге соревновались более 40 сотрудников Общества (16 женщин и 25 мужчин). Все участники получили медали от Минэнерго РФ, а лучшие результаты на дистанциях 1-5-10 километров в индивидуальном зачете были отдельно отмечены Профсоюзом.

Такие мероприятия очень сильно мотивируют и повышают веру в себя. Подобно спортивным командам, идущим к общей цели на пределе возможностей, люди участвуют тому, что многое в жизни невозможно в одиночку. Успех целой команды всегда больше победы одного!

Благодарим ОППО «Газпромтранс профсоюз» за поддержку инициатив, привлечение работников к занятиям физической культурой, спортом и популяризации здорового образа жизни.

Анна ШВЕДЧЕНКО,
приемосдатчик груза и багажа
Отдела поездной и маневровой работы
Амурского филиала



Ищите нас
 в социальных сетях:

Архив
 выпусков «ВГ»:

