

АВТОМОБИЛИСТ



№ 21
Июль, 2009 г.
Корпоративная газета



Участок ООО «Сервисная транспортная компания» 37 км

ЧИТАЙТЕ
СТР. 3



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июле 2009 года многие сотрудники АльянсАвтоГрупп отметили свои юбилеи:

20-летие отметили: Вячеслав ШУШКОВ, электрогазосварщик ЦРММ ООО «СТК» (г. Нягань), Виталий СОРОКИН, электрогазосварщик ООО «СТК» (РММ, база «37 км»), и Антон БУРЛАКОВ, слесарь по ремонту автомобилей ЦРММ ООО «СТК» (г. Нягань).

25-летнюю годовщину отметили: Юрий ИВАННИКОВ, главный кондуктор грузовых поездов ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Руслан ХАЛИЛОВ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), и Максим НЕБЕСАРОВ, инженер по ОТиБД ОАО «УТТ» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили: Ольга КОКОРИНА, диспетчер ОАО «УТТ» (г.

Нягань), и Сергей КОЛМАКОВ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень).

35 лет со дня рождения исполнилось Ирине КОСЕНЧУК, главному бухгалтеру ОАО «УТТ» (г. Нягань), Татьяне ЛОПАТИНОЙ, секретарю руководителя ООО «СТК» (г. Нягань), и Павлу АНИСИМОВУ, водителю автомобиля КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: Валерий МАРКОВ, водитель автомобиля КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Игорь ВЕСЕЛОВ, водитель автомобиля КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и Анатолий КУДРИНСКИЙ, водитель автомобиля

ОАО «УТТ» (г. Усинск).

45-ю годовщину отметили: Вадим МЫЛТАСОВ, слесарь по ремонту автомобилей ИП «Михайлов» (г. Нягань), Игорь ДРЕМИН, водитель автомобиля КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Павел СТАРШОВ, слесарь-электрик по ремонту электрооборудования ООО «СТК» (база «37 км»), и Андрей ШКРАБО, слесарь по ремонту технологических установок ООО «СТК» (РММ, база «37 км»).

50-летний юбилей отметили: Татьяна ДЕНИСЕНКО, референт ООО «СТК» (г. Нягань), и Ильмутдин КАЗИМОВ, водитель автомобиля КАТ № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

55-ю годовщину отметили: Виктор ОСИПОВ, машинист агрегата по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), Александр СОФЬЯНИК, фрезеровщик ЦРММ ООО «СТК» (г. Нягань), Владимир НИКИФОРОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств ООО «СТК» (база «37 км»), и Александр ТРУНИН, машинист автомобильного крана а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметили: Владислав КОЧЕГИН, водитель автомобиля а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), и Александр ИВАНОВ, водитель автомобиля а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

Дорогие юбиляры!

Поздравляем вас с этим замечательным событием и от всего сердца желаем крепкого здоровья, счастья и удачи на любом поприще.

Желаем никогда не ведать горя – Пусть оно проходит стороной! Прожить желаем много-много лет И вечно оставаться молодыми! Еще желаем всех чудес земных И исполнения всех желаний! Желаем море счастья на двоих! А в жизни – только процветания!

С праздником!



ТВОРЕЦ ПО МЕТАЛЛУ

Профессия фрезеровщика является одной из самых востребованных среди рабочих специальностей: труд этого мастера нужен на любом производстве, где идет обработка металла. Эта специальность требует от человека не только искусства и ловкости, повышенного внимания и твердости в руках и ногах, но и неподдельной влюбленности в нее, а порой и фанатичности... Все эти качества сочетаются в Олеге ХАНГАНУ, фрезеровщике V разряда ООО «Ремавтосервис».

Детство и юность Олега прошли в г. Тирасполе (от греческих слов Tiras — Днестр и polis — город), — старинном городе, втором по значению в Молдавии. «Это благодатный край, — вспоминает Олег Иванович. — Там огромные участки плодородной земли, большие пастбища. Растет практически все. В Приднестровье прекрасный чернозем: воткнешь ветку — и она растет. Там умеренный климат, как во Франции».

Город Тирасполь расположен в ста километрах от Одессы. Сегодня Одесса — один из городов Украины. Но во времена молодости Олега ХАНГАНУ этот город был советским, и поэтому каждые выходные летом он со своими друзьями отдыхал на знаменитых одесских пляжах — Аркаде и Леваде. «Бывало, мы ездили и «дикарями», — продолжает Олег. — Нас собиралось человек по 20 молодых парней, мы брали с собой большую палатку и дня на 3-4 селились на пустынном побережье Черного моря. Это были замечательные дни».

В то время в Приднестровье была очень развита заводская инфраструктура, и на заводы и фабрики требовались рабочие узкой специальности. «К нам в школу приходило руководство из различных заводов, рассказывали о своих производствах, о том, какую пользу они приносят своим трудом нашей стране, о тех специальностях, которые требуются на заводе, то есть проводили своеобразную профориентацию. А также нас водили на экскурсии по многим производственным предприятиям. Именно на подобных мероприятиях у меня и сложилось представление о моей будущей профессии. Более того, брат моей девушки работал фрезеровщиком, и я частенько приходил к нему и видел, чем он занимается. Поэтому я решил пойти учиться на фрезеровщика. И до сих пор не жалею о своем выборе».

* * *

По окончании СПТУ Олега Ивановича сразу же призвали в ряды Советской Армии. «После окончания сержантской «учебки» по минометному делу (г. Николаев, Одесская область) меня направили командиром расчета миномета в таллинский кадрированный полк численностью сто человек. В задачи гарнизона входила поддержка охраняемой территории. И когда латыши в форме демонстраций и митингов начали заявлять о своем суверенитете (во времена моей службы началась перестройка), для их устрашения была направлена целая дивизия, в число солдат которой попал и я. Но нам не пришлось никого разгонять — это был всего лишь один из способов показать, кто здесь хозяин».

Служба протекала спокойно. Каждый день политинформация, обучение артиллерийскому мастерству, чистка оружия, караул по казарме, наряды через день — обычные солдатские будни.

* * *

Вернувшись из армии, Олег ХАНГАНУ устроился фрезеровщи-

ком на Тираспольский Электроаппаратный завод. В училище в основном проходили теорию да формулы, а практики — совсем немного... Поэтому, когда Олег Иванович впервые пришел на свое рабочее место, естественно, принес с собой СПТУшные таблицы и формулы... Его первый наставник, дав новичку задание и увидев, как долго он прорабатывает чертеж будущей детали, спросил: «Долго ты будешь настраиваться?». Олег ХАНГАНУ ответил, что сейчас все вычислит, настроится и... Но наставник перебил его: «Забудь все то, чему тебя учили, я сейчас покажу, как нужно делать правильно». И он действительно показал, как всего одним касанием фрезы до металла можно определить, какая у обрабатываемого куска структура — мягкий он либо немного подкаленный. А зная твердость металла, можно сразу же определить, какую именно поставить фрезу, какие установить режим и скорость резания... И тут же приступить к работе, ничего не вычисляя. «Мне очень повезло с наставником, — считает Олег. — Он — замечательный человек и настоящий мастер, воистину — фрезеровщик от Бога».

Я тогда только начинал работать по своей специальности и все новое впитывал, как губка. Мне очень хотелось стать профессионалом».

* * *

Но долго работать рядом с искусным наставником не получилось. В 1992 году началась война. Политика перестройки, провозглашенная советским руководством в середине 1980-х, привела к повышению социальной активности населения страны. В национальных республиках это выразилось, в частности, в зарождении и стремительном росте общественных движений, объединявших представителей титульной национальности. В Молдавии специфика идеологической направленности национального движения состояла в провозглашении тезиса об идентичности молдавского и румынского языков и в призывах к объединению Молдавии и Румынии. Значительная часть национальной интеллигенции и руководства Молдавской ССР поддерживала националистические настроения.

После обретения Молдавией независимости этот конфликт привел к вооруженному противостоянию и многочисленным жертвам с обеих сторон (конфликт между Молдавией и непризнанным государством на ее территории — Приднестровской Молдавской Республикой (Приднестровьем) — под контролем которого находится, в основном, левобережье Днестра) весной и летом 1992 года. Вооруженные действия удалось прекратить благодаря вмешательству России. Российские войска под командованием генерала Александра Лебеда вмешались в конфликт на стороне Приднестровья, атаковали молдавские части и заставили их отступить, а затем подписать мирное соглашение. Молдавская сторона в свою очередь неоднократно высказывалась за вывод российских войск из региона.



БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Олег ХАНГАНУ родился 15 января 1970 года в г. Тирасполе (Молдавская ССР). В 1985 г. окончил Тираспольскую среднюю школу. С 1985 по 1988 гг. — учеба в СПТУ г. Тирасполя (специализация — фрезеровщик). С 1988 по 1990 гг. — служба в Армии (артиллерийские войска, г. Таллин). С 1990 по 1992 гг. — фрезеровщик III разряда на Электроаппаратном заводе г. Тирасполя. С 1992 по 1993 гг. — фрезеровщик IV разряда ПО «Красноленинскнефтегаз» «Красноленинская база производственного обслуживания по прокату и ремонту бурового оборудования» г. Нягани. С 1993 по 1996 гг. — служба по контракту в Приднестровье. С 1996 по 1998 гг. — разнорабочий в г. Тирасполе. С 1998 по 1999 гг. — фрезеровщик IV разряда СМТ «Красноленинскнефтестрой» УМР № 6 г. Нягани. С 1999 по 2000 гг. — фрезеровщик V разряда ООО «СпецАТП» г. Нягани. С 2000 по 2001 гг. — фрезеровщик V разряда МУ «ГУЖКХ» г. Нягани. С 2001 по 2002 гг. — фрезеровщик V разряда ООО «Авторемонт». С 2002 по 2009 гг. — фрезеровщик V разряда ООО «Сервисная транспортная компания». С 1 апреля 2009 г. по настоящее время работает фрезеровщиком V разряда в ООО «Ремавтосервис». Воспитывает двоих детей.

«Одной из предпосылок к войне стал выбор государственного языка в отделившемся Молдавском государстве, — рассказывает Олег Иванович. — Приднестровье хотели присоединить к Молдавии, но не согласовали полностью все вопросы с жителями: они хотели сделать молдавский язык государственным. А у нас большинство жителей — русские (только в Тирасполе, согласно данным переписи 2004 г., доля русских составляет 41,6 %, украинцев — 33,0 %, молдаван — 15,2 %, представителей других национальностей (в основном гагаузы, болгары, белорусы и евреи) — 10,2 % — прим. ред.). Понятно, что жители Приднестровья «заартачились». Руководство Приднестровья предлагало пойти на компромисс, утвердив государственными языками русский, украинский и молдавский, но Молдавское руководство отвергло все наши предложения».

Мой отец — молдаванин, вся его родня — по правую сторону Днестра. И когда началась война, получалось, что мы должны были поднять руку на своих же родственников — страшнее ситуации даже невозможно представить, настолько она противоестественна».

Папа очень сильно переживал, предлагал уйти от этой бойни. Я все понимал, но не мог сбежать, потому что тогда было военное время, и каждый был военнообязанным. Если кто-то и отказывался, то он становился врагом народа, дезертиром. Да и мне просто не давали возможности ни подумать, ни объясниться: в 12 ночи ко мне домой зашли военные, предложили одеться и увезли в военкомат. Там дали форму, миномет, и через четыре часа я находился в г. Дубоссарах, на передовой. Наша рота располагалась в небольшом бетонном боксе на территории бывшего тракторного предприятия».

Я воевал за Приднестровье. Была самая настоящая война: в бой мы не ходили, но ежедневно велась перестрелка из минометов и гаубиц. И ес-

ли бы не местное население, которое нас поддерживало провизией, было бы просто невыносимо. Через два месяца моя служба закончилась, да и бойня пошла на спад».

* * *

Распад СССР в начале 90-х годов повлек за собой и разрыв привычных связей, что резко ухудшило экономико-географическое положение Тирасполя. Город оказался отрезанным от традиционных источников сырья, поставщиков комплектующих деталей, основных потребителей узкоспециализированной продукции. Начавшийся тяжелый экономический кризис привел к резкому падению производства, гиперинфляции и снижению уровня жизни населения: жители Приднестровья питались в буквальном смысле со своего огорода. Военный конфликт 1992 года еще более усугубил тяжелое социально-экономическое положение Приднестровья и Тирасполя в частности: многие производства встали».

«Когда я вернулся с передовой, поехал на заработки в Нягань, — продолжает Олег ХАНГАНУ. — В этом городе с 1987 года живут мои родители. Здесь устроился фрезеровщиком в «Красноленинскнефтегаз» и год отработал вахтовым методом».

Жене, оставшейся с двумя детьми в Приднестровье, конечно, не нравилось мое длительное отсутствие. И я, приезжая на выходную вахту в Тирасполь, искал работу на месте. В это время начался набор контрактников в 14 армию. Я обратился к комвзвода, и мне предложили место токаря в ремонтном батальоне. Зарплата была примерно такой же, как и в Нягани, поэтому я, не задумываясь, устроился туда. Три года обслуживал военную технику».

После окончания срока, оговоренного в контракте, Олегу Ивановичу пришлось очень долго искать работу на родине: многие предпри-

ятия не функционировали, поэтому ему пришлось снова ехать в Нягань.

* * *

В Нягани сначала он отработал год фрезеровщиком в Красноленинскнефтестрое, затем год — в «ГУЖКХ», затем пару лет в «СпецАТП»... «Я искал место с повышенным окладом, ну, и интересную работу», — поделился ХАНГАНУ. Устроившись фрезеровщиком в ООО «Авторемонт», он остепенился: «Здесь практически не повторялась ни одна деталь, которую мне необходимо было вытачивать. И мне это очень понравилось». Через год недавно образованное предприятие обанкротилось: «Что-то не пошли заказы, хотя их мы собирали по городу и близлежащим территориям. Начались финансовые трудности. Мы оказались в должниках. В итоге наше предприятие выкупило ООО «СТК»».

* * *

— В ООО «Сервисная транспортная компания» Вы проработали семь лет. Чем привлекла Вас эта компания?

— Многим — и зарплатой, и разнообразием работы. А еще чем мне понравилось это место — здесь потрясающая обстановка. Здесь такой коллектив, который дорогого стоит! Здесь просто превосходное руководство!

— После выделения ООО «Ремавтосервис» из состава ООО «СТК» что-то конкретно поменялось для Вас?

— Немного. Сейчас, помимо того, что мы обслуживаем ООО «СТК», мы еще предлагаем свои услуги по ремонту и населению. Люди приходят к нам со своими проблемами, и мы им помогаем, чем можем. Очень хочется надеяться, что все получится. Но опять же из-за этого кризиса, боюсь, что наше предприятие не потянет: сейчас не у всех частных транспортных предприятий есть средства для осуществления ремонта тяжелой техники. Поэтому мы очень надеемся на помощь Альянса».

— Нравится ли Вам Ваша работа?

— Для меня быть фрезеровщиком — не работа, а призвание. Нравится мне работать с металлом. Нравится творить эти вещи. Это мое дело. Тянет меня к станку. Я иногда даже в выходные дни прихожу поработать. Многие даже удивляются этому».

— Олег Иванович, как Вы считаете, какими качествами должен обладать фрезеровщик, чтобы его считали мастером от Бога?

— Во-первых, эту профессию нужно просто любить. Если к ней с любовью относиться, то и она тебе тем же ответит. А если просто зарабатывать стаж, я думаю, мало что хорошего получится. Я, к примеру, люблю экспериментировать. Я ужасно не люблю однообразную работу. Мне как-то предлагали перейти на завод, обещали даже зарплату на порядок выше. Узнав фронт предстоящей работы, я отказался: там моя деятельность носила бы однообразный характер. Здесь одну сделал — берешься за другую, а там нужно было точить одну деталь партиями по тысяче штук... А на подобную деятельность мне просто терпения не хватит. Мне обязательно нужно разнообразие, чтобы постоянно повышать свой профессионализм, оттачивать мастерство».

— Есть какие-либо еще увлечения в жизни, кроме станка, фрезы и металла?

— Масса увлечений! Я обожаю машины! Я получаю огромное удовольствие от быстрой езды на хорошем автомобиле: мне очень нравится, когда в машине чувствуешь себя, как дома. А еще люблю играть в настольный теннис и бильярд».

ДВАДЦАТИПЯТИЛЕТНИЙ ПРОБЕГ

В апреле текущего года один из участков ООО «Сервисная транспортная компания» отметил двадцатипятилетие со дня своего основания. За столь непродолжительное время база «37 км» многократно меняла свой статус, организационно-правовую форму, название, руководителей... Но, несмотря на все эти пертурбации, осталась таким же надежным партнером по предоставлению транспортных услуг. Не лишним будет указать, что заказчики всегда ставят в пример заслуги людей, работающих на этом участке, и по состоянию транспорта, и по качеству оказываемых услуг.

СЛАВНОЕ ПРОШЛОЕ В ДАТАХ

История формирования и развития участка ООО «СТК» «37 км» неразрывно связана с освоением и разработкой открытого в 1978 году Красноленинской нефтегазоразведочной экспедицией под руководством Ивана МОРОЗОВА Красноленинского свода, уникального по своему геологическому строению и по качеству природных богатств в глубине земли.

Так, в декабре 1979 года на основании приказа Министерства нефтяной промышленности в подчинении объединения «Урайнефтегаз» были созданы нефтегазодобывающее управление «Красноленинскнефть», а также Красноленинское управление технологического транспорта (УТТ № 1) с местонахождением в поселке Нях.

30 апреля 1982 года на основании приказа Министерства нефтяной промышленности в составе Главтюменнефтегаза создано производственное объединение «Красноленинскнефтегаз» с местонахождением в п. Нях, который стал базовым центром освоения и разработки Красноленинского нефтегазового месторождения.

2 апреля 1984 года руководство Красноленинскнефтегаза, понимая всю важность оперативности и оптимизации производственного процесса, создало второе Управление технологического транспорта, расположив его в 37 километрах от Нягани — в центре месторождения, тем самым значительно приблизив технологический транспорт к кустовым площадкам (а это означало существенное снижение пробега автомобилей, экономии ГСМ, резины, запчастей и т.д.). На должность начальника УТТ-2 был назначен Ильгизар ТАЗИЕВ. Он и подобрал место дислокации предприятия. Это было отдельное Управление, напрямую подчинявшееся ПО «Красноленинскнефтегаз».

СОЗДАНИЕ УТТ-2

В первую очередь, на выбранной площадке был вырублен лес, затем установлены 4 вагончика для диспетчерской службы и начальников трех автоколонн: «карбюраторная техника», «нефтевозы» (ППУ, АДПМ для промывки скважин) и «трактора» (А-50, К-700, бульдозеры, площадки для перевозки нефтяного оборудования и т.д.).

Ближе к осени 1984 года вся территория базы (площадью 8 га) была отсыпана песком. Затем были возведены один за другим объекты: сначала были построены линия для стоянки автомобилей и линия воздухоподогрева, а также небольшая зона для хранения вновь поступающего транспорта (зона консервации) — на предприятие ежемесячно поступало в среднем по 10-15 единиц технологического транспорта, необходимого для добычи нефти и газа. После этого были возведены два арочника (первый — для склада запчастей, второй — для хранения ГСМ), потом — из сборных блоков административное здание. В 1985 году была построена РММ № 1.

В этом же году для ремонта нефтяных скважин была сформирована 4 автоколонна, куда вошла грузоподъемная техника — самый нужный вид технологического транспорта при добыче нефти (А-50, АПРС, АЗМ, УНТ-1). В дальнейшем техника 4 колонны частенько кочевала из одной автоколонны в другую: дело было новое, поэтому происходило постоянное его совершенствование.

Тут же, на месторождении, буквально за пару лет был оборудован городок из вагончиков, внутри которого были построены клуб (здесь постоянно «крутили» кино), баня, магазин — то есть полностью был налажен быт для рабочего человека. Бывало и такое, что работники привозили свои семьи. Тем, чьи дети были школьного возраста, руководство УТТ-2 предоставляло жилье в поселке Нях, чтобы ребята смогли получить полноценное образование. Для маленьких же детей была организована игровая площадка.

С 1984 вплоть до 1988 года шло усиленное освоение Красноленинского свода, работали два Управления буровых работ. Месторождение расширялось, естественно, росла потребность в технологическом транспорте, поэтому на базе УТТ-2 была построена вторая РММ, где был установлен блок вспомогательных цехов, в числе которых был оборудован и кузнечный участок, где выполнялиськовка металла, пайка радиаторов... Более того, на базе УТТ-2 было сформировано и выделено в отдельную структуру УТТ-3, в котором функционировала тяжелая техника, обслуживавшая буровые.

С увеличением численности работников предприятий возникла необходимость создания большого автобусного парка для перевозки нефтяников, дорожников... И в 1985-1986 гг. было создано отдельное учреждение под автобусный парк, и после реструктуризации всех транспортных структур УТТ-2 было переименовано в УТТ-4 (по сути, это была первая реорганизация участка СТК «37 км»), а автобусный парк — в УТТ-2 (месторасположение — ул. Сибирская, 20а).

В 1988 году бурение переместилось в сторону Талинского месторождения, и сразу же для его обслуживания в поселке Талинка было создано УТТ-5 (ныне — участок СТК «Талинская база»).

НЕТРОНУТАЯ ЦИВИЛИЗАЦИЕЙ ПРИРОДА

В то время бескрайняя тайга была диким глухим краем с небольшими озерами цивилизации. Так, во всяком случае, казалось «снизу». Сверху же она принимала совершенно иные очертания: перед глазами открывалась захватывающая дух своим величием картина необъятных зеленых просторов, прорежающихся то там, то здесь темными лентами рек и голубыми искрящимися на солнце пятнами озер. И среди этой бесконечной темно-изумрудной равнины гигантами возвышались буровые станки. А в ночную пору это зрелище становилось более впечатляющим и приковывающим взор — местами тайга освещалась мощными прожекторами нефтяных вышек...

Работа на буровых велась круглосуточно: шло непрерывное освоение Красноленинского и Ем-Еговского месторождений. Денно и ночью для построения нефтяных кустов везлись трубы, всевозможные установки, детали, узлы, агрегаты... Жизнь была ключом: шум, гам, пыль до потолка, люди сновали туда-сюда — работа кипела, как в муравейнике. И каждый в любую минуту готов был все бросить и бежать, если вдруг на кусту произойдет авария... В УТТ-2 тогда насчитывалось более трехсот единиц техники, трудилось около 800 человек. О них хотелось бы рассказать отдельно.

МОЛОДОЙ ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНЫЙ СЕВЕР

В основном на Север приезжали комсомолцы со всего бывшего Советского Союза. Они ехали сюда по зову сердца, за романтикой, ну, и, естественно, чтобы поправить свое финансовое положение — на севере в те годы платили достойную зарплату. В то же время молодежи хотелось помочь стране в строительстве счастливого будущего. Чтобы улучшить жизнь народа, были организованы грандиозные по масштабам стройки, открывались все новые и новые нефтяные и газовые месторождения. Перед комсомольцами и коммунистами партия ставила высокие цели, и они их осуществляли с вдохновением, энтузиазмом, искоркой в глазах. Люди трудились с отдачей — никто ничего не подсчитывал, все стремились выполнить свою работу быстрее, лучше — для себя же строили... Люди были довольны тем, что они имели. Но главное — все были равны между собой, не было ни богатых, ни бедных.

СУДЬБОНОСНЫЕ ДАТЫ

С приходом перестройки в государственной системе произошел сбой по всем направ-

лениям. В итоге мы пришли к полному развалу плановой экономики; многие предприятия начали рушиться, люди стали увольняться — в стране наступил кризис. Начался медленный переход от системы социализма и плановой экономики к системе капитализма. Предприятия меняли организационно-правовую форму, переходили из государственной собственности в частную. Так, в 1993 году ПО «Красноленинскнефтегаз» в результате приватизации было преобразовано в общество открытого типа «Кондпетролеум» (в 1996 году изменена организационно-правовая форма на ОАО «Кондпетролеум»). Началось разделение основного и вспомогательного производств — дочерние предприятия были выведены «на свободные хлеба».

Сначала эти новшества привнесли в жизнь людей положительные моменты: работники получили акции предприятия, да и зарплата оставалась на прежнем уровне. Но, утратив право быть хозяевами своей страны, люди потеряли и всякое желание трудиться — никто не хотел на кого-то работать. У них иссяк энтузиазм и воодушевление. На передний план выдвинулись деньги.

Более того, из-за нехватки знаний по ведению нефтяного бизнеса у ньюкапиталистов эффективность управления на предприятиях резко упала. И хотя прежние руководители оставались на своих местах, но у них был отобран ряд полномочий, что также негативно сказывалось на производстве. Также стоит отметить, что часть акций предприятия принадлежала и государству, поэтому оно вмешивалось в дела компании. И начиналась тяжба.

ОАО «ТНК-НЯГАНЬ»

В 1999 году собственником ОАО «Кондпетролеум» становится акционерное общество «Тюменская нефтяная компания». После прихода новой организации положение на месторождениях (Каменное, Ем-Еговское и Талинское) выправилось: руководство стало вкладывать деньги в производство и людей.

Но неотвратимо начались реорганизации: УТТ-4 присоединили к НГДУ «Красноленинскнефть». Дальше — больше: в конце 90-х гг. было выведено отдельным предприятием ЗАО «Няганьспецтранс», которое буквально через год было переоформлено в автотранспортный цех. В связи с новым акционированием головной организации произошла новая реорганизация: все бывшие УТТ были объединены в одну общую компанию ООО «Специализированная компания по транспорту», куда уже автотранспортный цех вошел в качестве участка «37 км». В 2002 году головная компания была переименована в ООО «Сервисная транспортная компания». А в декабре 2007 года ОАО «Управление технологического транспорта» стало обладателем полного пакета акций ООО «Сервисная транспортная компания».

НАШИ ДНИ

Сейчас бывшее УТТ-2 — один из участков СТК. Его руководителем является Агдас КАЮМОВ. О своей базе Агдас Салимзянович рассказывает:

- Транспортный участок «37 км» расположен в центре месторождения, что, бесспорно, способствует оперативности и эффективности нашей работы. Здесь есть все, что необходимо для обслуживания месторождений (в подготовке кустовой площадки, бурении, освоении, работе цехов добычи), налажена деятельность всех служб. Наши специалисты качественно и своевременно выполняют все договорные обязательства перед основными заказчиком ООО «ТНК-Нягань» по оказанию транспортных услуг при добыче нефти и газа:
- проводим промывку скважин (депарафинизация автомобилями АДПМ);
- пропарку кустовых площадок, нефтепроводов и трубопроводов;
- оказывают всевозможные транспортные услуги на ЦА-320, выполняющем все работы

при глушении, перекачке нефтепродуктов на кустах, на устье скважины;

- проводим исследовательские работы на скважинах, помогаем ЦНИПР;

- в зимний период времени для поддержания в работоспособном состоянии нефтяного месторождения мы выполняем всевозможные работы, связанные с подачей горячего пара. То есть мы выполняем практически все работы, которые требуются нефтяникам от транспортников.

Наши работники — высококвалифицированные специалисты, которые за долгие годы своей деятельности (вся их молодость прошла именно на этом предприятии) изучили все тонкости своей специализации, приобрели мастерство и опыт. Они — словно отшлифованный бриллиант. Судите сами: для работы на кустовой площадке — объекте повышенной опасности — от того же тракториста требуется просто ювелирная точность: ничего нельзя задевать — лишнее движение чревато аварией. А если идет газирование скважины, то достаточно одной искры глушителя, чтобы произошел взрыв — машина сгорит за считанные секунды. За многие годы нашей работы к нам ни разу не было ни нарекания, ни серьезных претензий от заказчика.

Помимо этого, наши специалисты производят ремонт верхнего оборудования технологического транспорта, в котором только сальников и резинотехнических изделий свыше сотни наименований. Люди работают под высоким давлением (до 320 атмосфер!) с агрессивной средой (кислота, нефтепродукты, всевозможные хлористые и солевые растворы). А для того чтобы отремонтировать верхнее оборудование компрессорной установки, необходимо сначала разобрать четырехступенчатый компрессор, а это огромные гайки, это множество сложных крепежных устройств высокого класса обработки деталей. И всю эту работу наши специалисты выполняют качественно и в максимально короткие сроки.

Конечно, за последние годы многое изменилось. А в связи с последним кризисом положение дел на предприятии немного ухудшилось: мы потеряли часть своих объемов, договорных обязательств. Но не все так плохо: на сегодня у нас есть объемы (мы оказываем транспортные услуги 4-м цехам добычи и более 15-ти структурным подразделениям ОАО «ТНК-Нягань»), есть высококвалифицированные специалисты и достаточное количество технических единиц. Исходя из этого, я думаю, что наше предприятие будет и дальше работать, и будет работать хорошо (во всяком случае, в следующем году мы планируем участвовать в тендерах по заключению дополнительных договоров).

Хочется поблагодарить всех сотрудников нашей базы за добросовестный труд, неравнодушие к своим обязанностям, технике, а также пожелать нашему коллективу набраться терпения и надеяться на лучшее: выправится ситуация в стране — и на нашем предприятии также все нормализуется.

ЧТО ЕСТЬ ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА?

Это двадцать пять лет непрерывного тяжелого труда в условиях Крайнего севера... Это двадцать пять лет беспримерных стойкости и выдержки... Это двадцать пять лет бесценного опыта и жесткого шлифования мастерства... Это двадцать пять лет мудрости и проницательности... Это двадцать пять лет памяти о безвозвратной молодости, юношеского задора и ушедшей вместе с коммунизмом романтики... Это двадцать пять лет прекрасной истории о воодушевлении и благородстве, о грандиозных достижениях легендарного советского человека...

Эта круглая дата, вобравшая в себя столько событий: расцвет Советского Союза; начатая в 1987 году его эволюция к социал-демократической модели шведского типа; взлеты и падения градообразующих нефтедобывающих компаний в Нягани (да и в округе тоже); развитие современной России; «внезапный» мировой валютно-финансовый кризис, — стала не просто определенной вехой в истории нашей страны, но и целой жизнью для каждого бывшего советского гражданина. Эта дата — предмет гордости и искреннего уважения к тем, кто строил прекрасное будущее для своих детей.



ЭКОНОМИЯ ТОПЛИВА С «ГЛОНАСС»

ДВА ВЕСОМЫХ ДОВОДА

— Для предприятий, чей доход напрямую зависит от работы транспорта и его эксплуатации, экономия расхода топлива — это как раз тот показатель, который трудно переоценить. Второе, от чего зависит успешность и конкурентоспособность любой транспортной компании, — как раз уровень технического обслуживания транспорта, его рентабельность, частота использования и так далее. Эти показатели по многочисленным аналитическим и статистическим данным бывают весьма и весьма неудовлетворительными. С одной стороны, сказывается ментальный фактор традиционного отношения к чужому, к общественному. А с другой стороны, руководство компании крайне редко выплачивает достойную заработную плату своим работникам, заранее предполагая, что водители обманывают, предоставляя искаженные данные по расходу ГСМ. Пока цены держались на определенном уровне, об установке топливного контроля спутникового мониторинга (который на сегодня позволяет нам отслеживать уровень топлива, контролировать его расход) мало кто думал. Но цены на ГСМ то падают, то растут (сегодня литр бензина А-95 стоит 25 рублей, вчера — 22 рубля). Соответственно, сейчас на предприятии контролировать расход топлива — это архиважная задача, которая стоит в строке рентабельности предприятия, экономии на ГСМ и так далее. Уже сегодня транспортные предприятия, использующие нашу систему, экономят на ГСМ порядка 30 %.



Автоэлектрики ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА»

Сегодня мы продолжаем знакомить наших читателей с достижениями отечественных и западных разработчиков в области телематики — бортовой системой спутникового мониторинга автотранспорта от ГЛОНАСС. В частности, речь пойдет о такой ее характеристике, как контроль топлива. Это самая важная дополнительная функция терминала. Подробнее о ней рассказывает Александр МАТКИН, директор по производству ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА».

ТРИ СПОСОБА КОНТРОЛЯ ТОПЛИВА

— На сегодняшний день существует три самых распространенных способа учета ГСМ через наши терминалы: уровнемеры, расходомеры и штатные поплавковые датчики (устанавливаются на машинах заводом-изготовителем).

УРОВНЕМЕРЫ — самые востребованные датчики для контроля топлива. Наиболее эффективными в данном сегменте линейки продукции являются два их вида: стрела и omplisom. Причем наша фирма устанавливает и стрелы и omplisom. Они представляют собой трубки, которые врезаются в топливный бак транспортного средства. Эта цифровая трубка, разбивающая бак на 1024 точки, обеспечивает высочайшую точность при учете топлива. Если говорить о перспективах эксплуатации, то, на наш взгляд, стрела является более надежным датчиком, так как она выполнена из алюминия (который не подвержен окислению), в то время как омникомовский LSS выполнен из меди, что приводит к его окислению топливной кислотой и, как следствие, к некорректной работе.

Достоинства:

— идеальный способ учета топлива на любых большегрузных транспортных средствах, работающих на дизельном топливе;

— точный учет топлива, заправок и сливов, расхода топлива;

— относительная дешевизна этого датчика.

Недостатки:

— из-за неправильной геометрической формы топливных баков определение топлива происходит несколько сложнее, чем на прямых, квадратных либо просто круглых баках, что приводит к допущению некоторой погрешности при определении расхода ГСМ;

— если транспортное средство работает на бензине, то монтаж датчика будет трудозатратным и отнимет массу времени, так как топливные баки необходимо будет демонтировать, затем пропаривать (при врезке искры будут попадать внутрь топливного бака), потом производить монтаж этого датчика на ТС.

Мы очень довольны работой данного датчика и рекомендуем использование этого способа при контроле топлива на дизельном транспортном средстве с объемом бака свыше 40 литров. На сегодняшний день это идеальный датчик в определении топлива, отражающий заправки, сливы, а также фактический расход топлива.

Следующее направление, которое используется в контроле топлива, — это так называемые датчики расхода топлива или **РАСХОДОМЕРЫ**. Самые распространенные датчики в данном сегменте — это VZO-4, VZO-8 и DFM-8. Данные расходомеры производятся швейцарской фирмой «Aquametro». Это самые точные в мире датчики. Они представляют собой волюметрический дифференциальный расходомер и считывают величину потока топлива как на линии подачи, так и на линии возврата (VZO-4, VZO-8 читают только прямой поток топлива на подаче ГСМ, DFM-8 — показывает расход топлива как на подаче ГСМ, так и на его возврате).

Достоинства:

— данные датчики расхода топлива производятся в Швейцарии;

— по своей точности в определении топлива не имеют аналогов в мире;



Александр МАТКИН

— DFM-8 читают прямую подачу топлива и его возврат.

Недостатки:

— нет возможности определить сливы и заправки, виден только расход;

— из-за использования некачественного топлива данные датчики часто засоряются, что приводит к ухудшению работы топливной системы и частой очистке фильтров подачи топлива (в противном случае машина глохнет), а это предполагает немалые расходы на ремонт, дополнительное ТО и упущенное время;

— эти датчики довольно капризные при эксплуатации.

Третий способ — это штатный датчик уровня топлива, так называемый **ПОПЛАВОК**. Он устанавливается в топливный бак ТС заводом-изготовителем и передает информацию об уровне топлива напрямую на панель автомобиля. Это, считается, самый примитивный способ учета топлива.

Достоинства:

— не требует никаких финансовых вложений при мониторинге расхода топлива;

— подключение к этому датчику осуществляется бесплатно;

— учитывает сливы, заправки;

Недостатки:

— из-за наличия в топливном баке двух «мертвых зон» — верхней и нижней границ бака — является самым неточным датчиком при учете топлива (погрешность составляет до 30 % от объема бака, а это серьезные цифры и значительные расходы);

— из-за постоянных колебаний поплавкового датчика при движении транспорта также увеличивается погрешность при определении топлива;

— в процессе работы генератора возникают различные скачки напряжения, что приводит к нестабильности напряжения в штатном датчике (условно бак легкового ТС делится на 12 уровней (вольт), а грузового ТС — на 24 уровня).

Вывод:

Данный способ нами не рекомендуется, так как на практике необходимо ежемесячное проведение тарировки техники (сливать из бака весь ГСМ и заправлять до полного бака заново по 10-50 литров); на отечественных ТС штатный датчик выдает высокую погрешность.

В следующем номере читайте о совместном социальном проекте группы депутатов Думы города Нягани, ООО «АльянсАвтоГрупп», ГИБДД по г. Нягани и ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-Югра».

РИММА ДАКУКИНА: «ГЛОНАСС ОБЕСПЕЧИВАЕТ ОЩУТИМЫЙ ПОРЯДОК»

Система ГЛОНАСС позволяет отслеживать не только маршрут водителя, но и расход бензина, заправку: по каждому автомобилю предоставляется полная информация, по которой диспетчер отслеживает, сколько было выдано бензина и сколько действительно было заполнено в бак. Слив бензина по системе ГЛОНАСС определяется очень просто. И если такие факты зафиксированы, то на следующее же утро это объявляется водителю, более того, принимаются конкретные меры.

Также данная программа гарантирует абсолютную защищенность от вмешательства в техническую и электронную схему прибора. Водитель не может «обмануть» систему, она является для него закрытой, и любые попытки

С 1 июля 2009 года в ООО «Автотранссервис» внедрена программа по комплексной системе спутникового мониторинга от ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА». Теперь диспетчеры АТС смогут самостоятельно контролировать работу своих водителей. Римма ДАКУКИНА, управляющий директор ООО «Автотранссервис», на вопрос об эффективности системы ГЛОНАСС утверждает: «Считаю, что ГЛОНАСС обеспечивает ощутимый порядок. Это сказывается на увеличении показателя эффективности работы предприятия, экономии при расходе топлива, повышении дисциплины и ответственности водителей».

вмешательства станут известны руководству. У данной системы есть еще одно важное преимущество: надежная защита от вандализма. О любых попытках его проявления также будет сразу известно руководству компании.

Кроме того, у руководства предприятия появляется возможность оценить каждого во-

дителя с точки зрения его профессионализма, который складывается из отношения к автомобилю, стиля вождения, обслуживания, точности выполнения инструкций. В итоге у транспортной компании появляется реальный результат — создание штата добросовестных и ответственных водителей, что сразу

же скажется на показателях эффективности работы в целом.

Сами диспетчеры удивляются разительным переменам. Так, Светлана МИРОШНИЧЕНКО, диспетчер а/к № 2 ООО «АТС» (п. Талинка) рассказывает: «Если раньше у нас была жесткая выдача ГСМ, то сейчас водители признаются, что им не требуется столько бензина — теперь за него приходится отчитываться. А раньше, сколько ни дай, все было мало. Сейчас же — всем хватает, еще и остается...».

Напомним, что в мае 2008 года ООО «Автотранссервис» начало поэтапную установку датчиков бортовой системы спутникового мониторинга автотранспорта на свои автомобили. На сегодня данными датчиками оборудованы уже 93 единицы.

