АВТОМОБИЛИСТ

АльянсАвтоГрупп

№ 32

Июль, 2010 г.

Корпоративная газета

НОВОСТИ АЛЬЯНСА

В июле на двух предприятиях холдинга произошли кадровые изменения: в ООО «Сервисная транспортная компания» и ООО «Ремавтосервис» на должности «технический директор» были назначены Галимжан АГЗАМОВ и Мударис САЛИМХАНОВ.

Галимжан АГЗАМОВ, технический директор ООО «СТК»

Технический директор ООО «РемАС» Галимжан АГЗАМОВ по решению руководства ООО «АльянсАвтоГрупп» был переведен с 1 июля текущего года на должность технического директора ООО «СТК». В течение мая-июня он проходил стажировку в ООО «СТК», а с 1 июля приступил к своим обязанностям. «Василий САМСОНЕНКО, предшествовавший Галимжану АГЗАМОВУ, переехал на новое место жительства, – рассказывает **Василий МЕРКУЛОВ, управляющий директор ООО «СТК»**. – Я думаю, что Галимжан Газновиевич станет ему достойной заменой. Он – человек технически грамотный, давно проживает в Нягани, трудовой стаж транспортника составляет более 30 лет, на руководящих должностях – с 1985 года; последние полгода Галимжан Газновиевич проработал техническим директором в ООО «РемАС». Он знает все виды техники – и грузовую технику, и трактора, и подъемники... Скажу больше, он любит свою работу. И это тоже важно».

В ООО «Ремавтосервис» на должность технического директора назначен Мударис САЛИМХАНОВ. До этого он работал начальником ремонтных мастерских в ООО «Авторемонт». «К своим обязанностям технического директора ООО «РемАС» Мударис Тимерханович приступил 21 июня, – рассказывает **Сергей СЕХНИАШВИЛИ, управляющий директор ООО «РемАС»**. – Прошло уже три недели, работа протекает в нормальном режиме, без серьезных замечаний. Мударис Тимерханович – квалифицированный специалист, прекрасно разбирается в технике, долгое время работал в ООО «СТК»... В данной сфере он работает в течение 10 лет. На руководящих должностях состоит более 15 лет. И то, что его повысили в должности, это ожидаемый результат».

Мударис САЛИМХАНОВ, технический директор ООО «РемАС»

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Виталий ХРОМОВ, технический директор ООО «АльянсАвтоГрупп»:

- Галимжан АГЗАМОВ и Мударис САЛИМХАНОВ назначены на серьезный пост – быть первыми заместителями руководителей предприятий, на которых они трудятся. Руководство Альянса, определяясь в своем выборе кандидатур на этот ответственный пост, руководствовалось, прежде всего, личностными данными Галимжана Газновиевича и Мударисса Тимерхановича, их богатым опытом управления людьми, глубоким знанием своей специализации.

Галимжан АГЗАМОВ показал свои способности, когда работал техническим директором в ООО «РемАС». Он показал себя человеком грамотным, знающим производство, поэтому, когда встал вопрос выбора – кем заменить Василия САМСОНЕНКО, технического директора ООО «СТК», руководство Альянса остановило свой выбор на Галимжане Газновиевиче. С 1 июня он стажировался у Василия Ивановича, наблюдал, как тот ведет дела, перенимал специфику работы «СТК», потому что ООО «РемАС» – это ремонтное предприятие, а «СТК» – это транспортное предприятие, у которого есть свои особенности, связанные не только с техникой, но и с людьми. Сейчас он работает в данной должности, и за это время у него еще не пропал азарт, есть стремление, желание: он не сидит в кабинете, а находится в цехах.

Мударис САЛИМХАНОВ имеет богатый опыт работы с людьми, в области ремонта техники; Мударис Тимерханович является настоящим профессионалом, знатоком своего дела, посвященным абсолютно во все тонкости своей специализации. В связи с этим ему оказано доверие выполнять обязанности технического директора ООО «РемАС», и мы очень надеемся, что он оправдает надежды руководства ООО «ААГ».

Виталий ХРОМОВ, технический директор ООО «ААГ»

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июле 2010 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи:

Редакция газеты поздравляет вас с этим замечательным событием и от всего сердца желает вам крепкого здоровья, счастья и удачи на любом поприще.

25 лет со дня рождения исполнилось **Алексею РОМАНОВУ**, главному специалисту по программному обеспечению ООО «СТК» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили **Александр ШИПИЛОВ**, слесарь-ремонтник ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), и **Вадим КОСЕНКО**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

35 лет отметили **Ильшат АСКАРОВ**, механик ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Сергей КУЗЬМИН**, механик ОАО «УТТ» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметил **Вячеслав СМИРНОВ**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (п. Талинка).

50-летний юбилей отметили: **Вячеслав МИТРОФАНОВ**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «Сервис-центр» (г. Нягань), **Александр ПРОКОПЬЕВ**, машинист автомобильного крана а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань), **Марат МИНГАЛЕЕВ**, машинист автогрейдера а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), **Расим ИБРАГИМОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань), **Николай РАЙКОВ**, машинист ППУ ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Сергей БИЛЬДЕР**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Вячеслав СТЕПАНОВ**, машинист бульдозера ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Геннадий ШЕВЕЛЕВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), **Сергей СКИРДА**, водитель автомобиля а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Юмахужа ХУЖИН**, помощник машиниста тепловоза ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметил **Яуш НАЗМУТДИНОВ**, водитель автомобиля а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

Дорогие юбиляры!

Желаем, чтоб жизнь
никогда не кончалась,
Беда и печаль на пути
не встречались,
Вечного счастья,
хороших друзей,
Успехов, здоровья и солнечных дней!
Пусть все ваши свершенья
и надежды
Достигнут небывалой высоты,
Пусть будет мир в семье,
благополучье в доме,
Несбыточные сбудутся мечты!

С праздником!

ВОДИТЕЛЬ-УНИВЕРСАЛ

Алексей САВКА за практически тридцатилетний стаж работы, имея образование техника-механика дорожных машин и оборудования, кем только не побывал: и водителем автомобиля, и преподавателем в ДОСААФе, и начальником автоколонны, и частным предпринимателем, и машинистом ППУ, и главным механиком транспортного цеха… Скажем больше, Алексей Григорьевич в далеком прошлом играл в духовом оркестре на тромбоне и трембите, а также, занимая активную жизненную позицию, еще в Молдове вступил в ряды Коммунистической партии.

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Алексей САВКА родился 9 апреля 1961 года в селе Старые Радуляны (Молдова). В 1976 году окончил среднюю школу с. Старые Радуляны. С 1976 по 1980 гг. – учеба в Автомобильно-дорожном техникуме г. Кишинева (специализация – «техник-механик дорожных машин и оборудования»). С 1980 по 1982 гг. – служба в рядах СА (внутренние войска, г. Нижний Тагил). С 1982 по 1986 гг. – мастер производственного обучения ДОСААФ поселка городского типа Каменка (Молдова). С 1986 по 1990 гг. – начальник автоколонны № 3 КУТТ-1 г. Нягани. С 1990 по 1995 гг. – заместитель директора по транспорту ОАО «Сибирьгазпродукт» г. Нягани. С 1995 по 1999 гг. – частный предприниматель г. Нягани. С 1999 по 2003 гг. – машинист ППУ ООО «КАТКонефть» г. Нягани. С 2003 по 2008 гг. – главный механик ООО «Северная транспортная компания» г. Нягани. С 2008 года по настоящее время – начальник автоколонны № 1 ООО «Автотранссервис».

- Алексей Григорьевич, расскажите о своем детстве.

- Детство было обычным: как все дети, я играл в подвижные уличные игры, помогал родителям по хозяйству и отцу по работе. Помимо занятий в школе, я в течение двух лет (6-7 классы) учился игре на тромбоне и трембите в духовом оркестре, организованном при сельском Доме культуры. Конечно, хотелось научиться играть на саксофоне, но в то время его в нашем селе не было, да и в больших городах он также был большой редкостью. Помню, мы делали успехи: частенько наш духовой оркестр давал концерты для односельчан в честь каких-либо праздников, выезжал для участия в конкурсах в соседние деревни, а также и в райцентр.

- Музыка была единственным детским увлечением?

- Еще я занимался в спортивных секциях по футболу, баскетболу.

- Почему после школы Вы поступаете в автомобильно-дорожный техникум?

- Мой отец всю жизнь проработал на «ГАЗ-51», он любил работать с техникой; братья моего отца также были задействованы в транспортной сфере. Скорее всего, их любовь к технике передалась и мне. Так, уже в семилетнем возрасте я управлял машиной, правда, сидя у папы на коленях. А с моим дядей я с восьми лет ездил на уборку сахарной свеклы. После школы бежал на поле, садился в его трактор и самостоятельно управлял этой большой машиной, перегоняя от одного места к другому. Я думаю, не стоит рассказывать, что значит для восьмилетнего паренька сидеть за рулем трактора и самостоятельно им управлять. Все это вкупе повлияло на мое решение быть техником-механиком. Мне хотелось понять устройство различных автомеханизмов, знать все особенности их строения, да и назначение.

- Оправдалось ли ожидание от учебы?

- Конечно. Наш техникум был оснащен всем необходимым: на его базе были расположены прекрасные учебные мастерские, оборудованные всем нужным для прохождения тепловой, механической практик. Здесь же располагался автодром с разнообразным парком учебных автомобилей. То есть в техникуме нас научили водить автомобили (и выдали водительские удостоверения), выполнять сварные, механические работы – токарные, фрезерные, слесарные, сверлильные, мотористские работы. Нас научили разбираться в узлах агрегатов, для этого мы неоднократно делали с помощью пилы срезы различных деталей механизмов, двигателей, чтобы была возможность воочию увидеть устройство, допустим, заднего моста или двигателя, коленчатого вала, газораспределителя... Таким образом легче было представить, из чего состоит механизм.

Одновременно я занимался спортом – поднимал штангу, боксировал и осваивал сложную технику многочисленных приемов дзюдо.

- И находили на все эти занятия время?

- Я успевал везде, каждая минута была расписана. А на третьем курсе даже умудрялся с сокурсниками по 4 часа работать во вторую смену: очень нужны были деньги…

Летом трудились в студенческих отрядах – выезжали в другие города. Так, после второго курса наш студенческий отряд выезжал на строительство дорог в Ленинград, там я работал на асфальтовом катке.

- После окончания техникума Вас забирают в армию. Что Вам дала служба в рядах Советской армии?

- Самостоятельность я обрел, будучи еще студентом, поэтому эти два года армейской жизни стали своеобразным закреплением того, что я усвоил в техникуме. Раньше служба в армии была другой.

- Что было иначе? Дедовщины не было? побегов?

- На дедовщине раньше вся служба в армии держалась. Не на офицерах, которые служили, а именно на дембелях. Не знаю, как это было в других войсках, частях, но у нас было все очень строго, у нас дедовщина была, что ли, упорядоченной. Наши спецвойска подчинялись непосредственно Комитету государственной безопасности, да и в нашу часть контингент подбирался нормальный.

- Командование частью использовало Ваше образование?

- Конечно. С автотранспортным образованием во всей части был только я один, поэтому вся служба прошла в автопарке, в связи с чем первый год службы я проработал на хлебовозке: ежедневно по утрам привозил свежий хлеб для солдат, второй год – возил руководство.

- Случались ли чрезвычайные происшествия за время Вашей службы?

- Был однажды побег двух рядовых – они в тот день дежурили в автопарке. Прихватили автоматы и – в нижнетагильские леса... Мы их искали три дня, и когда нашли, они в оправдание своего побега сказали, что их в части обижали. Хотя, по существу, этого не было. Просто это были «маменькины» сыночки, на которых нельзя было ни прикрикнуть, ни дисциплинарно наказать.

- Какое наказание, все же, было применено к ним?

- Наш командир части – хороший мужик. Он к тому времени был уже на пенсии, наверное, поэтому он отнесся к ним по-отечески: посадили на губу. И все.

- После демобилизации Вы едете в райцентр Каменку. Расскажите, кем Вы там устроились.

- В Каменке, в райкоме ДОСААФа, работал мой брат. Он и пригласил меня на должность мастера производственного обучения. Естественно, я согласился. Прошел курсы перепрофилирования при ЦК ДОСААФа и начал обучать студентов вождению автомобиля и правилам дорожного движения.

- Получается, что Вы работали со студентами, которые были чуть моложе Вас?

- Ну, почему. За четыре года работы в ДОСААФе я занимался и с допризывниками, и любителями-автомобилистами: учителями, врачами, директорами школ, председателями сельсоветов… А это уже более зрелый контингент.

- Как Вам далась педагогическая деятельность?

- Сначала, как и везде, было тяжело… Нужно было знать в совершенстве не только свою специализацию, но и психологию личности. Знаете, когда обучал допризывников, это был один подход, а когда обучал, допустим, директора школы или главного инженера, которые мне в отцы годились, это был совершенно иной подход. Но мне нравилось быть педагогом, доставляло удовольствие наблюдать за ростом их мастерства в управлении автомобилем.

- Почему же Вы ушли из преподавателей, более того, переехали на Север?

- Я женился, занял деньги на покупку дома. Зарплата преподавателя низкая. Вот и стал думать, как быстрее рассчитаться с долгами. Решение пришло быстро: я познакомился с людьми, которые жили в Нягани, да к тому же работали в Красноленинском УТТ-1. Они нас и позвали за большим рублем. Поехал я на Север года на три, подзаработать денег, чтобы раздать долги, обустроить дом, купить машину... А 21 сентября 2010 года будет уже 24 года, как я живу в Нягани.

- В КУТТ-1 Вас сразу поставили на должность начальника автоколонны № 3?

- Сначала я устроился водителем, но спустя три месяца **Евгений БОНДАРЕНКО, главный механик КУТТ-1, секретарь парторганизации КУТТ-1**, поставил меня во главе автоколонны № 3. Пришлось стать начальником колонны.

- Чем была так плоха эта должность?

- Тогда никто не хотел идти в начальники: ИТР-овская должность мало ценилась из-за низкой зарплаты, так как водители получали в два-три раза больше, чем начальники.

- Почему же Вы тогда согласились на эту должность?

- Потому что того потребовала партия. Я вступил в ряды Коммунистической партии, когда работал мастером производственного обучения в ДОСААФе.

В 1986 году осень-зима в Нягани были очень суровыми. Как начались сорокаградусные морозы 10 ноября, так и продержались они до 10 декабря. В связи с этим произошло в тот год много аварий и именно в автоколонне № 3, где я устроился работать. Там были седельные тягачи и трубовозы. До меня эту автоколонну возглавлял **Сергей ЛАТЫШЕВ.** Из-за этих аварий его отстранили от работы. А с образованием (да еще и коммунист) в нашей автоколонне я был один. И меня по партийной линии 31 декабря 1986 года назначили на пост начальника колонны. Единственные условия, которые я выдвинул тогда, – это жилье и место в детском саду: у меня к тому времени уже родился сын. И мне помогли: дали жилье с подселением в Восточном микрорайоне, место в садике.

Так я стал начальником автоколонны. В 1987 году началась выборная система руководителей. И я был первым руководителем, выбранным по решению коллектива. В этом же году было образовано УТТ-2, которое возглавил **Шурийя АСАДОВ**. Часть техники мы передали в новое предприятие.

- Почему Вы ушли из начальников колонны?

- Как бы это прозаично ни прозвучало, но все упиралось в деньги. Простые водители получали больше, чем начальники автоколонн. А я ехал на Север не за запахом тайги, не за романтикой.

- Но, Алексей Григорьевич, Вы пошли не в водители, а в заместители директора по транспорту…

- Дело в том, что примерно в то время началась перестройка, стали организовываться кооперативы, развиваться частное предпринимательство. Вот я и устроился в малое предприятие. Мы занимались преимущественно отправкой стабильного газового бензина (БГС) с ГПЗ на нефтебазу БПТОиК, откуда он дальше транспортировался на нефтеперерабатывающий завод в г. Уфе.

БГС считается неликвидом. Мы даже одно время добавляли нефраз в стабильный газовый бензин, в результате чего получался бензин АИ-76 (сейчас – АИ-80).

- С 1995 по 1999 года Вы занимаетесь своим бизнесом. Расскажите об этом.

- То предприятие обанкротилось, и я решил открыть свое дело. У меня был самосвал, на котором я оказывал услуги по перевозке груза для компаний, занимающихся текущим и капитальным ремонтом автомобильных дорог федерального и окружного значения. Плохо, что приходилось работать через посредника. Работаешь-работаешь, а как подходило время рассчитываться, я был вынужден выпрашивать заработанные честным трудом деньги. В итоге я решил продать самосвал и устроиться машинистом на когалымское предприятие в ООО «КАТКонефть», совместное Российско-Австрийское предприятие по производству гидравлического разрыва пласта (ГРП) и сложного капитального ремонта скважин.

- Разве Ваше образование позволяло управлять ППУ (паровой промысловой установкой)?

- Для этого я прошел обучение в учебном комбинате на машиниста ППУ, получил удостоверение, доступ.

Но и здесь я долго не проработал. Дело в том, что ППУ считается подсобной техникой в гидроразрыве пласта, в результате в 2003 году этот подготовительный участок работ сократили, я попал под сокращение. Но тут же мне предложили возглавить транспортный цех в ООО «Северная строительная компания».

- Ваши обязанности как главного механика транспортного цеха?

- Моя основная задача была, чтобы транспорт был на линии, был исправен. Отвечал за все механизмы: легковую, грузовую, специализированную технику (седельные тягачи, автокраны, компрессор, бетономешалки и т.д.).

- Почему Вы перешли в ООО «Автотранссервис»?

- Потому что в ООО «ССК» с переменным успехом выплачивали заработную плату, в итоге образовалась большая задержка по зарплате. В это время я увиделся с **Сергеем СЕХНИАШВИЛИ, в тот момент возглавлявшим ООО «Автотранссервис»** (мы с ним еще в 80-х годах прошлого столетия вместе начинали работать в КУТТ-1). Он и пригласил меня на должность начальника автоколонны.

Сейчас в мои задачи входит организация работы автотранспорта, а также работа с водительским составом.

- Вы столько времени находитесь на руководящих постах. Что это Вам дало?

- Наверное, лучшее понимание человеческой натуры, какой именно подобрать к человеку подход, ведь мне с ним работать, им руководить! На кого-то нужно прикрикнуть, чтобы он быстрее сообразил, а на другого прикрикнешь – он еще больше начинает теряться, поэтому с ним нужно быть мягче.

- Алексей Григорьевич, о чем Вы мечтаете?

- Дожить до пенсии, и чтобы наше правительство не увеличило пенсионный возраст. Я хочу выйти на пенсию и вернуться на свою Родину. Мне кажется, что каждого тянет туда, где он родился.

ООО «СТК»: НОВЫЕ ОБЪЕМЫ

***27** января текущего года ООО «Сервисная транспортная компания» выиграло тендер на оказание транспортных услуг по перевозке нефти, добываемой ООО «КНГ-добыча» на Верхне-Каюмовском месторождении. 4 марта нефтевозы «СТК» начали вывоз верхне-каюмовского углеводородного сырья. Сначала там работало 5 единиц нашей техники, в июле количество нефтевозов увеличилось до 32 машин. Подробнее об этом рассказывает Юрий СМИРНОВ, директор по производству ООО «СТК».*

ЗАКАЗЧИК О РАБОТЕ ООО «СТК»

Павел ДЫШЛЮК, начальник Центральной инженерно-технологической службы ООО «КНГ-добыча»:

- С ООО «СТК» мы стали сотрудничать, как только началась добыча нефти на Верхне-Каюмовском месторождении. 27 января мы заключили договор на транспортировку нефти и 4 марта начали вывоз углеводородного сырья. При выборе перевозчика руководство ООО «КНГ-добыча» делало упор на техническую оснащенность и большой автопарк подрядчика, сопровождение перевозимой жидкости и наличие ремонтных баз. ООО «СТК» полностью соответствовало нашим представлениям о надежном подрядчике.

Павел ДЫШЛЮК

- Павел Николаевич, что Вы можете сказать о работе сотрудников ООО «СТК»?

- Отношение руководителей к своей работе нас целиком и полностью устраивает: они переживают за производство, мы созваниваемся, решаем экстремальные случаи, налаживаем работу.. В плане понимания и взаимопомощи, я считаю, что у нас хорошие деловые отношения.

В плане эффективности работы – здесь тоже нужно отдать должное: ни нареканий, ни проблем с ООО «СТК» никогда не возникало. Мы не переживаем за транспортировку груза, мы знаем, что он будет доставлен в целости и сохранности.

Мы планируем пользоваться услугами ООО «СТК» длительный период – все зависит от перевозчика. В данный момент у нашей компании нет возможности сдавать углеводородное сырье напрямую в систему магистральных трубопроводов, поэтому мы еще как минимум три года будем транспортировать нефть машинами.

Единственное, хотелось бы, чтобы ООО «СТК» увеличило количество нефтевозов. В последний месяц скважины на Верхне-Каюмовском месторождении работают в половину возможной мощности: ООО «КНГ-добыча» может добывать 500 кубов в сутки, и это не предел.

В ТРЕХСТАХ КИЛОМЕТРАХ ОТ НЯГАНИ

- Заключение договора на транспортировку углеводородного сырья, добываемого ООО «КНГ-добыча» на Верхне-Каюмовском месторождении, для нашей компании является новым сотрудничеством. Это нефтяное месторождение было открыто в 2000-м году, буквально в прошлом году началась его разработка, а в начале текущего – вывоз нефти. Отрадно, что в качестве транспортного подрядчика ООО «КНГ-добыча» выбрало именно ООО «СТК».

Наша компания приступила к выполнению договорных обязательств в начале марта этого года. Изначально там работало 5 наших нефтевозов. С увеличением объемов добычи нефти кратно увеличилась и потребность в количестве машин: в настоящий момент там работает 32 единицы техники Альянса – 18 «КамАЗов» и 14 «Уралов».

Согласно договорным обязательствам, наши водители перевозят нефть с Верхне-Каюмовского месторождения на пункт слива, расстояние от месторождения до пункта слива составляет 268 км. Маршрут проходит через базу ООО «СТК» «База 37 км», что является очень удобным и для заказчика, и для нашей компании. Рейс длится 15-18 часов. К концу рабочего дня водители ставят технику на «Базу 37 км».

- Трудности в работе наших водителей?

- Там есть сложный участок автодороги, он небольшой (около 10 км), но труднопроезжаемый – песок, лежневка. И в дождливое время машины с трудом передвигаются по грунтовой дороге.

- Расскажите о Вашем заказчике.

- ООО «КНГ-добыча» – молодая нефтяная компания, которая разрабатывает Верхне-Каюмовское нефтяное месторождение, расположенное под Ураем. В данный момент там эксплуатируются два куста. Головной офис ООО «КНГ-добыча» располагается в г. Урае.

«УТТ» ВЫШЛО В НОВЫЙ РЕГИОН

***В** апреле 2010 года ООО «Управление технологического транспорта» выиграло тендер на предоставление транспортных услуг ОАО «Сибэлектросетьстрой». Договор с ОАО «СЭСС» – это новый и важный контракт для ООО «УТТ», который продлится до конца текущего года.*

«УТТ» НА СТРОИТЕЛЬСТВЕ БоГЭС

«Дочка» ЗАО «КЭС-ЭнергоСтрой-Инжиниринг», ОАО «Сибэлектросетьстрой» – предприятие по строительству высоковольтных линий электропередачи и подстанций. В данный момент одним из объектов строительства ОАО «СЭСС» является Богучанская ГЭС, которая располагается на берегу Ангары (север Красноярского края). Возведение электростанции началось в 1980 году, запуск ее в эксплуатацию планировался в 1992 году. Однако в связи с прекращением финансирования работ в 1994 году строительство БоГЭС было заморожено. В 2005 году РАО ЕЭС и «Русал» договорились о паритетном финансировании достройки станции, а также о создании рядом с ней алюминиевого завода. Проект стал ядром программы развития Нижнего Приангарья, включающей также строительство в том же районе нескольких других предприятий. Согласно утвержденной инвестиционной программе «РусГидро», первые гидроагрегаты станции будут пущены в 2011 году.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

Владимир РЕПЕНКО, технический директор ООО «Управление технологического транспорта», так комментирует новый контракт:

- Наша компания вышла на подряд к организации ОАО «Сибэлектросетьстрой». Эта организация занимается строительством высоковольтной линии передач (ВВЛ). Сейчас мы выполняем объемы работ на строительстве ВВЛ мощностью 110 кВ на Богучанской гидроэлектростанции, которая находится на берегу Ангары на севере Красноярского края (Республика Хакасия), в районе поселков Орджоникидзе и Раздолинска.

На сегодняшний день там работает 10 человек. **Юрий ВЛАСОВ является старшим водителем**. Задействовано 2 автокрана – «КС-35714» и «КС-45717», 2 бульдозера «Т-170», 2 гусеничных транспортера-тягача (Г-ТТ), вахтовый автобус «Урал». С 06 июля 2010 года приступили к работе еще 2 единицы: автокран «КС-45717-1» на шасси «Урал» и топливозаправщик «КамАЗ-4310 АТЗ-7,5». Таким образом, на БоГЭС будет работать 9 единиц нашей техники.

- Сроки действия договора с ОАО «СЭСС»?

- Договор заключен до 31 декабря 2010 года. Но, учитывая неплохие отзывы заказчика о нашей работе и в плане дисциплинированности, ответственности сотрудников ООО «УТТ», и в плане своевременного и качественного исполнения заявок, мы надеемся, что наше сотрудничество продолжится и в 2011 году.

Данный договор выгоден для нашего предприятия во всех отношениях: новая территория, новый заказчик, прекрасная возможность проявить свои профмастерство и компетентность в решении производственных вопросов, зарекомендовать себя с положительной стороны, а также это отличная перспектива на долгосрочные отношения. Более того, контракт с ОАО «СЭСС» несет в себе ряд привлекательных условий для нашей компании. К примеру, заказчик обязуется ежедневно загружать технику работой; в случае простоя машин (из-за их невостребованности заказчиком в определенный временной промежуток) ОАО «СЭСС» оплачивает простой. Само собой разумеется, что данное условие не распространяется на дни ремонта автомобилей.

Единственная проблема – район, где проходят работы, расположен в необжитой части Сибири, он малозаселен, соответственно, там отсутствуют дороги, мосты, телефонная связь, в том числе и сотовая. И чтобы перебросить в те края технику, необходимо, помимо всего традиционного прочего, преодолеть бездорожье и переправу на паромах через три реки – Енисей, Тасеева, Ангара. Весь путь составляет 1600 км.

Владимир РЕПЕНКО

- Это первый выход ООО «УТТ» за пределы региона?

- Нет. Мы уже работали в Коротчаево, Сковородино... Раньше, когда в Новосибирской области шло интенсивное развитие нефтяного месторождения, ООО «УТТ» хватало объемов на месте. Сейчас объемы производства сократились, развитие месторождения закончено, поэтому мы выходим на новые регионы в поиске новых объемов работы. По-другому сегодня нельзя.

ОАО «Управление технологического транспорта» осуществляет реализацию неликвидной техники.

Вся информация на сайте ООО «АльянсАвтоГрупп»

www.aliansag.ru

ООО «РЕМАВТОСЕРВИС»: ИНТЕНСИФИКАЦИЯ ПРОИЗВОДСТВА

1 июня 2010 года ремонтное предприятие ООО «Ремавтосервис» укрупнилось за счет передачи функций по выполнению работ по текущему ремонту транспорта. По словам Шурийи АСАДОВА, генерального директора ООО «АльянсАвтоГрупп», в основе данного изменения лежит, прежде всего, интенсификация производства.

Ранее ООО «Ремавтосервис» выполняло преимущественно капитальный ремонт узлов агрегатов и ремонт всего автомобиля. С 1 июня ООО «Ремавтосервис» дополнительно переданы функции по выполнению текущего ремонта автомобилей, что дало возможность сократить затраты на дополнительные перегоны транспорта, так как ранее текущий ремонт выполнялся в другом предприятии.

«Сейчас все ремонтные работы выполняются в одном месте, и это удобно для всех, – поясняет **Сергей СЕХНИАШВИЛИ, управляющий директор ООО «РемАС»**. – Данная консолидация производственных мощностей значительно облегчила процесс ремонта, снизила требуемые на него расходы, сократила время починки техники. Да и потом, для директоров-транспортников во многом упростился процесс ремонта техники: согласитесь, проще общаться на одну и ту же тему с руководством одного предприятия».

Александр ЧИКНАЙКИН

КАДРОВЫЙ ПОТЕНЦИАЛ

Помимо явных технических преимуществ, ООО «РемАС» улучшило и свой кадровый потенциал: с 1 июня текущего года на предприятие пришли два отличных специалиста – инженерно-технических работника: **Александр ЧИКНАЙКИН** (сейчас он выполняет обязанности начальника участка текущего ремонта техники) и **Станислав СТУПИН** (в данный момент является начальником участка технического обслуживания). «Александр Александрович и Станислав Викторович – люди с большим опытом работы в ремонтной сфере, настоящие профессионалы. На них можно положиться», – считает Сергей Амиранович.

ПЛАНЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

Любое хорошее нововведение приносит с собой и определенные сложности. «Ранее, – продолжает Сергей Амиранович, – ООО «Ремавтосервис» занималось преимущественно капитальным ремонтом узлов агрегатов, и у наших специалистов нет полной информации по тарифам и расценкам, поэтому сегодня мы ведем активную работу по дополнению расценок, смотрим, какие операции сможем применить в связи с выполнением этих видов работ. То есть у нас уже вовсю работают экономисты, плановики, технари... Все крутится, вертится. В принципе, пока все получается. За два летних месяца, данных на «раскачку», наши специалисты согласуют все расценки, оптимизируют количество сотрудников, каждого обеспечат работой... Я думаю, что в сентябре мы уже будем работать в полном объеме».

Станислав СТУПИН

НОВОСТИ из ООО «АвтоДом»

В последние месяцы в ООО «АвтоДом» произошел ряд событий. Одни из них касаются кадровых изменений, другие – непосредственно производства. Эти изменения мы попросили прокомментировать Дмитрия МИХАЙЛОВА, генерального директора ООО «АвтоДом».

ДИРЕКТОР ПО ПРОИЗВОДСТВУ

«В связи с уходом на пенсию **Михаила БАБУРОВА, директора по производству ООО «АвтоДом»**, на его место был назначен **Михаил БАДАНОВ, который ранее возглавлял железнодорожный цех ООО «АвтоДом»**. Мы не хотели брать человека со стороны, решили обойтись теми кадрами, которые у нас есть.

Михаил Владимирович трудился рядом с Михаилом Дмитриевичем, поэтому знает всю специфику работы. Скажу больше, Михаил БАДАНОВ – добросовестный сотрудник, ответственно подходит к выполнению своих функций, прекрасно знает свою работу, не первый год он работает в железнодорожном хозяйстве. На него можно целиком положиться, поэтому выбор пал на него».

БАЗА ГСМ

«В апреле 2010 года ООО «АвтоДом» приобрело базу ГСМ. На сегодня уже проведена большая работа по реконструкции базы: отремонтирован железнодорожный путь, проведены дефектоскопия и ремонт резервуаров. В данный момент там ведутся работы по ремонту коммуникаций.

Приобретение базы ГСМ позволит нашему холдингу обеспечить беспрерывную работу ООО «АльянсАвтоГрупп». У нас есть свой транспорт, свои ремонтные мастерские, свои заправки, теперь есть и где хранить топливо».

Михаил БАДАНОВ

АВТОНОВОСТИ

ГОСДУМА ЗАПРЕТИЛА ВОДИТЕЛЯМ УПОТРЕБЛЯТЬ АЛКОГОЛЬ ЗА РУЛЕМ

Государственная Дума приняла в третьем чтении законопроект, устанавливающий изменения в статью 19 Федерального закона «О безопасности дорожного движения» и статью 27.12 Кодекса РФ об административных правонарушениях. Данные изменения вводят запрет на употребление алкоголя за рулем. В любых дозах.

Законопроект устанавливает для водителя полный запрет на управление автомобилем в состоянии алкогольного опьянения. А вместе с тем – наркотического или токсического. Таким образом, из КоАП исключается статья, разрешающая эксплуатацию транспортного средства в том случае, если в крови водителя обнаружено 0,3 грамма (и менее) абсолютного этилового спирта на литр крови или 0,15 миллиграмма (и менее) на литр выдыхаемого воздуха.

ЗА ТОНИРОВКУ УЖЕ САЖАЮТ

В салехардском суде (Ямало-Ненецкий автономный округ) зафиксирован, по всей видимости, первый прецедент применения административного ареста за чрезмерную тонировку.

Как сообщает информагентство «Северпресс», двое суток проведет за решеткой владелец затонированной машины, и эту практику в регионе планируют применять в массовом порядке. Попасть под арест очень просто: вначале водитель машины, остановленный сотрудником ГИБДД, получает письменное требование об устранении нарушения в течение суток, после чего при повторном задержании будет зафиксирован факт неповиновения законному требованию сотрудника милиции. Причем двое суток ареста, полученные нарушителем в Салехарде, – сравнительно мягкий срок: кодекс позволяет сажать на 15 суток.

О ВОДИТЕЛЬСКОМ УДОСТОВЕРЕНИИ

В статью 32.7 Кодекса РФ об административных правонарушениях внесены изменения Федеральным законом от 01 июля 2010 года № 145-ФЗ. Поправки касаются исчисления срока лишения специального права: он начинает действовать со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания. Если лицо, лишенное специального права, уклоняется от сдачи соответствующего удостоверения (специального разрешения) или иных документов, указанный срок прерывается.

В связи с этим на практике зачастую складывалась следующая ситуация. Недобросовестные граждане, не сдавшие водительское удостоверение, по окончании срока лишения права обращались за выдачей его дубликата взамен утраченного. При этом свои действия они объясняли тем, что срок лишения права истек (с момента вступления решения суда в силу) и они не уклонялись от сдачи водительского удостоверения, так как утратили его после составления протокола об административном правонарушении.

Внесенные изменения обязывают лицо, лишенное специального права, уведомлять орган, исполняющий этот вид административного наказания, об утрате соответствующего удостоверения (специального разрешения) или иного документа. В противном случае течение срока лишения специального права будет считаться прерванным.

Газета отпечатана в ООО «Советская типография», ул. 50 лет Пионерии, 11а, блок «В», г. Советский.

Тираж 400 экземпляров. Подписано в печать: 21 июля 2010 года.

Заказ № 2565. Распространяется: г. Нягань, Тюмень, Новосибирск, Куйбышев.

При подготовке номера были использованы материалы других печатных изданий и сети Интернет.

Редактор Юлия ФОМИНА. Тел./факс редакции: 8 (34672) 5-11-90 Адрес сайта «ААГ»: http://www.aliansag.ru