АВТОМОБИЛИСТ





№ 34 Сентябрь, 2010 г. Корпоративная газета



Альвира РАМАЗАНОВА, заместитель генерального директора по экономике и финансам ООО «АльянсАвтоГрупп»:

- Наша группа выезжала в Куйбышев с целью ознакомления с предприятием и его сотрудниками, а также проверки финансовохозяйственной деятельности ООО «УТТ».

Впечатление от поездки у меня в целом осталось очень хорошее. Руководящий состав вел себя корректно, показал прекрасное владение всеми производственными вопросами. Мне понравилось, как в компании организована работа: ООО «УТТ» — небольшое предприятие с численностью сотрудников около 150 человек, при этом выход техники составляет до 80 транспортных единиц в сут-

На сегодняшний день «УТТ» обслуживает 4 отдаленных объекта. Основная работа ведется на Верх-Тарском нефтяном месторождении, где наши сотрудники оказывают транспортные услуги одному из наших главных заказчи-

АЛЬВИРА РАМАЗАНОВА: «РАБОТА В 000 «УТТ» ОРГАНИЗОВАНА КОРРЕКТНО И ЭФФЕКТИВНО»

 \P 13 no 15 сентября текущего года сотрудники OOO «АльянсAвто Γ рупп» - Виталий ХРОМОВ, технический директор, Альвира РАМАЗАНОВА, заместитель генерального директора по экономике и финансам, Рифат ЗАРИПОВ, главный бухгалтер, - выезжали в г. Куйбышев с целью проверки финансово-хозяйственной деятельности ООО «Управление технологического транспорта». О результатах командировки читайте ниже.

ков — OAO «Новосибирскнефтегаз». Небольшой выход техники - до 10-ти единиц - на Малоичинском месторождении, где ведет добычу ОАО «Северноенефтегаз». В апреле текущего года ООО «УТТ» заключило договор на предоставление транспортных услуг с ОАО «Сибэлектросетьстрой», которое ведет строительство высоковольтной линии передач на Богучанской ГЭС (север Красноярского края). В г. Новосибирске располагается небольшой филиал по обслуживанию ОАО «Новосибирскнефтегаз» легковым транспортом.

Нами была проведена выборочная ревизия. Результаты проверки показали: работа организована корректно и эффективно. Конечно, есть незначительные нюансы. Но когда они были доведены до руководителя, воспринялись с пониманием и обещанием, что все высказанные замечания будут устранены в ближайшее время.

Виталий ХРОМОВ, технический директор ООО «АльянсАвтоГрупп»:

- Основными задачами нашей поездки было знакомство с производственной деятельностью ООО «УТТ», входящего в состав ООО «ААГ», с целью приведения всего документооборота к единой форме, установленной руководством холдинга. Это ведение документации, нормы списания ГСМ, учет движения узлов и агрегатов, аккумуляторов, авторезины и прочее.

Я в основном проводил ревизию функционирования отделов по производству и эксплуатации, съездил на Верх-Тарское месторождение. В результате проверки были выявлены некоторые моменты, которые на месте были обсуждены, а впоследствии доведены до руководства Альянса. Замечания коснулись некорректного оформления актов списания узлов агрегатов, автомобильных шин, а также ведения документации на транспорт предприятия. Обычно мы заводим на каждый автомобиль «личное дело», в котором впоследствии отражаем всю его «жизнь», начиная с поступления на предприятие и вплоть до списания ТС. В ООО «УТТ» вся информация о транспорте находится в компьютере и голове одного человека - менеджера Павла КРАВЧЕНКО. А это в принципе неверно: компьютер может выйти из строя, менеджер - уйти на больничный, пенсию... Поэтому я настаиваю на ведении «личного дела» на каждое автотранспортное средство.

Перед отъездом мы собрались за круглым столом с руководящим составом ООО «УТТ», и каждый из нас высказал все замечания, выявленные в результате проверки, а также пожелания.

Отдельно хотелось бы отметить, что в ООО «УТТ» костяк коллектива остался прежний, что, несомненно, радует. Коллектив сплоченный. Но в то же время Михаил ШАХУРИН,

управляющий директор ООО «Управление технологического транспорта», обозначил проблему, которая является злободневной для всех транспортных предприятий, входящих в ООО «АльянсАвтоГрупп», да и не только. Это нехватка и текучесть кадров среди водительского состава: опытные люди уходят на пенсию, а молодежи знающей не хватает.

Рифат ЗАРИПОВ, главный бухгалтер ООО «АльянсАвтоГрупп»:

Впечатления от командировки остались только положительные: нас встретили, разместили в гостинице... С погодой тоже повезло. Единственное, что было плохо, было недостаточно времени для более детальной проверки. А в мои задачи входила ревизия бухгалтерского учета: оформления документов, порядок списания запчастей, ГСМ, то есть всего документооборота.

По результатам проверки были сделаны общие замечания по ведению финансового учета между нашими предприятиями. Но в целом я был удовлетворен работой коллег Куйбышевского УТТ.

Данная проверка показала необходимость единого подхода к документообороту и его оформления, то есть совместной разработки и переходу к единому стандарту с учетом специфики каждого предприятия «АльянсАвтоГрупп».

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В сентябре 2010 года многие сотрудники 000 «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи:

по ремонту ДСМ и тракторов 000 «Спецтехремонт» (г. Нягань).

25 лет со дня рождения ис-Марселю полнилось мансурову, слесарю по ремонту автомобилей 000 «РемАС» (г. Нягань), и **Юлии ЛЕННИКОВОЙ**, экономисту по финансовой работе ОАО «УТТ» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметил Евгений ПЕТКОВ, стропальщик участка «Туртас» «АвтоДом» (п. Туртас).

35 лет отметили Дмитрий ЛУКЬЯНОВ, машинист агрегата по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования а/к № 10 000 «СТК» (г. Нягань), и

45-ю годовщину отметили: Зоя МАКСИМОВА, маляр 000 «Талинскспецремонт» (п. Талинка), Наталья МИРАНЧУК, сторож-вахтер 000 «АвтоДом» (г. Нягань), Абдулла АБУЕВ, начальник участка базы п. Талинка 000 «Сервисцентр» (п. Талинка), Геннадий ДМИТРИЕВ. начальник участка базы 37 км 000 «Сервисцентр» (г. Нягань), Александр ЦИРУКИН, водитель автомобиля 000 «УТТ» (г. Куйбышев), и Заур БУДАЕВ, водитель вездехода а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили: Мугутдин ШАИТИНОВ, водитель автомобиля а/к № 6 000 «СТК» (г. Нягань), **Иван**

20-летний юбилей отметил Ринат ГАЛИАКБАРОВ, тракто- ЛОБОДА, водитель автомобиля Николай БИЛЫК, водитель ав-**Андрей САХНОВСКИЙ**, слесарь рист а/к № 8 000 «СТК» (г. Ня- а/к № 2 000 «СТК» (г. Нягань), и томобиля а/к № 2 000 «АТС» Михаил ГУТОРОВ, водитель автомобиля а/к № 2 000 «АТС» (п. Талинка).

> 55-ю годовщину отметили: Тамара ЮРОВСКАЯ, специалист по учету расчета с персоналом 000 «Бизнессервис» (г. Нягань), Тамара ВАЖЕНЦЕВА, сторож-вахтер 000 «Сервисцентр» (г. Нягань), Ирина УЛАЗ, оператор заправочных станций 000 «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Михаил ДОРОФЕЕВ, слесарь-ремонтник 000 «ЭЛЛИА» (г. Нягань), и Юрий СТЕПАНОВ, водитель автомобиля 000 «ЭЛЛИА» (г. Ня-

60-летний (!) юбилей от-метили Николай УСЕНКО, машинист погрузочной машины 000 «ЭЛЛИА» (г. Нягань), и

(п. Талинка)

Дорогие именинники!

Желаем счастья

в этот день,

Тепла от всех,

кто будет рядом.

Улыбок светлых на лице И солнечных лучей

в награду.

Желаем множества удач, **Желаем** молодости вечной! Пусть все исполнятся

мечты

И счастье будет бесконечным!

С праздником!

С НОВОРОЖДЕННЫМ!

августа 2010 года в семье сотрудника ООО «АльянсАвто-Групп» Рифата ЗАРИПОВА родилась **I** дочь Амира.

Дорогие Рифат и Айгуль! Поздравляем вас с рождением дочери! Желаем вам, чтобы ваша семья была крепкой, чтобы не случались неприятности у вас или у маленькой крошки! Пусть жизнь вашей дочери будет долгой и счастливой, пусть она всегда радует родных своей красотой, умом, добрым характером. Пусть у вашей чудесной семьи все складывается очень удачно! Примите наши поздравления в знак искренней дружбы!

Коллектив ООО «АльянсАвтоГрупп»





МАСТЕР ВАГОННОГО ХОЗЯЙСТВА

Жизнь женщины зачастую зависит от того, нашла ли она счастье в семейной жизни или нет, повезло ли ей с мужем. Если да, то дом ее — полная чаша, дети, муж, работа... Если же нет, то работа и карьера становятся на первый план. Но это лишь один из вариантов развития жизненной ситуации, так как есть женщины, владеющие секретами сочетания счастливой семьи и успешной карьеры. Наталья МЕНХ, мастер-приемосдатчик ЖДЦ ООО «АвтоДом», — одна из таких мудрых женщин, воспитавшая двух прекрасных дочерей и сумевшая, несмотря на все жизненные перипетии, подняться от дежурной по переезду до старшего мастера-приемосдатчика. «Главное, не отчаиваться и искать поддержки везде и всюду», - утверждает Наталья Геннадьевна.

- Наталья Геннадьевна, расскажите, каким было Ваше детство?

- Оно было полно радостного смеха, прогулок по лесостепи с земляникой и ромашками. Эти степи веками стояли в первозданном виде, но в наше время их вспахали: стране требовалось больше хлеба, поэтому осваивались все новые и новые целинные земли. А ближе к моему совершеннолетию с этой целью были выкорчеваны и многие лесные массивы. И мы уже ни землянику, ничего не собирали.

А еще детство неразрывно связано с образом моего деда. Отец умер рано, поэтому в основном нас воспитывали мама и дедушка. У него было много внуков и внучек, но я была самой любимой, поэтому мне все разрешалось и прощалось. Он везде брал меня с собою: и дрова пилить, и траву косить... В пять лет дед научил меня читать. Я еще в школу не ходила, а он меня в библиотеку оформил. И когда меня спрашивали, кто меня научил читать, я с гордостью отвечала: «Дедушка!» И обязательно следовал вопрос: «А кем работает твой дедушка?» Я с неменьшей гордостью говорила: «Сторожем!» Конечно, он был железнодорожником — обходчиком путей (это я осознала чуть позже). До сих пор помню его сине-фиолетовую фуражку со звездой-кокардой и скрещенными молотом и ключом на темной тулье.

- Почему после восьмого класса Вы

пошли в железнодорожный техникум? - Нас, четырех сестер, мама воспитывала одна, поэтому мы стремились как можно раньше стать самостоятельными. Я хотела быть модельером или продавцом. Но мама была против: чтобы стать модельером, нужно было ехать в Новосибирск, а это далеко; чтобы стать продавцом, нужно поступать в кооперативный техникум, а это дорого. Все мамины предложения мне тоже не нравились. В итоге она отправила меня в железнодорожный техникум, вслед за старшей сестрой. Я не хотела идти туда, поэтому даже не готовилась к вступительным экзаменам в надежде, что не пройду по баллам. Но я поступила: написала диктант на «отлично» (не люблю, когда пишут с ошибками). Вот так я оказалась в железнолорожном техникуме.

- Как шла учеба в техникуме?

- В нашей группе было 20 мальчиков и 10 девочек, учеба шла весело и интересно. Наши ребята были хорошие и нас, девчонок, не обижали.

Первые полгода я особо не занималась, дабы не выделяться из толпы. А потом решила ни на кого не оглядываться, тем более что мне всегда нравилось учиться...

На втором курсе у нас началось преподавание таких предметов, как технология металлов, техническая механика, вагонное хозяйство, правила безопасности, электромеханика, электротехника... От нас требовалось знание всех металлов, вагонной конструкции, разбираться, где швеллер, где двугавр, чтобы выпускники техникума впоследствии могли устроиться на вагоностроительные заводы или в депо.

На практических занятиях нас учили работать и на токарном, и на деревообрабатывающем станках, а также варить железо сварочным агрегатом. До сих пор помню эти зигзаги, швы, штангенциркули, работу напильником... Был у нас один учитель, который требовал от девчонок, чтобы мы вручную наждаком спиливали с ме-



БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Наталья МЕНХ родилась 27 ноября 1964 года в г. Мамлютка (Северный Казахстан). В 1980 г. окончила неполную среднюю школу г. Мамлютка. С 1980 по 1984 гг. — учеба в Петропавловском техникуме железнодорожного транспорта (отделение — вагонное хозяйство). С 1984 по 1989 гг. — техникмеханик Дорожно-строительного управления № 16 г. Мамлютка. С 1989 по 1990 гг. — дежурная по переезду Красноленинского УПТОиКО ПО «Красноленинскнефтегаз» г. Нягани. С 1990 по 1996 гг. — мастер погрузо-разгрузочных работ АООТ «Кондпетролеум» г. Нягани. С 1996 по 2001 гг. — разнорабочий. С 2001 по 2004 гг. — инженер отдела комплектации и снабжения ООО СК «Альфа-Омега» г. Нягани. С 2004 по 2006 гг. — мастер-приемосдатчик ЖДЦ ОАО «ТНК-ВР» Менеджмент» «Региональный центр МТО» в г. Нягани. С 2006 по 2008 гг. — мастер-приемосдатчик ООО «Норд Логистик» г. Нягани. С 2008 по настоящее время — мастер-приемосдатчик ЖДЦ ООО «АвтоЛом».

талла по полтора сантиметра. Но разве это женское дело?! Естественно, я от-казывалась. За это он мне ставил «двойки». И не мне одной. Но другие учителя нам ставили «пятерки», в итоге выходила «четверка», которой нам вполне хватало.

На производственной практике, которую мы проходили в депо, мы проверяли буксы: поднимали крышку, смотрели смазочный материал, проверяли подшипники скольжения и польстеры (наличие инородных тел при движении поезда может привести к воспламенению польстера и масла). Также нас учили на слух определять исправность/неисправность буксовых узлов, состояние подшипников, вручную отпускать тормоза, сортировать вагоны...

Каждое лето во время учебы в техникуме мы ездили на уборку урожая пшеницы в Возвышенский район. Мы на току вручную перелопачивали пшеницу: кидали для просушки зерно на транспортер. Туда в страду отовсюду гнали людей, даже моряки с Тихоокеанского флота приезжали... Весело было. Целый день на току отработаем, а вечерами — на сельскую дискотеку. Классный руководитель всегда следил, чтобы мы приходили не позже 24.00. Как сейчас помню: стоит за столбом, нас ждет и курит сигаретку (хотя до нас он вообще не курил).

 Куда Вы пошли работать после окончания техникума? - По распределению я была направлена в Барнаул. Когда я приехала туда, мне руководство железнодорожной станции объяснило, что семейные жильем не обеспечиваются — я, будучи студенткой, вышла замуж. Поэтому я вернулась назад, в Мамлютку, где устроилась техником в Дорожно-строительное управление № 16. В мои производственные задачи входило обеспечение машин запчастями и списание запчастей.

Потом я вышла в декретный отпуск. Сначала родилась старшая доченька, потом — другая. Они погодки. Подняла деток до трех-четырех лет и рванула вместе с ними на север, в Нягань.

- Почему?

 По семейным обстоятельствам жизнь с мужем не сложилась.

Почему именно в Нягань?

 У меня здесь жила землячка. Она, зная мои семейные обстоятельства, предложила мне с дочерьми переехать в Нягань.

- Как сложилась жизнь в Нягани?

- Приехав сюда, я сначала сходила на станцию Нягань. Но в то время (время ОРСов) на железную дорогу невозможно было устроиться: тогда хороших товаров было мало, тогда все шло по железной дороге. И я пошла в стрелочники. Это сейчас везде установлены автоматы, а раньше девчонки вручную переводили стрелки, следили за их чистотой, потому что если рель-

сы забыотся снегом, то стрелку невозможно будет перевести на нужный рельс. Но и туда мне не удалось устроиться по результатам заключения медицинской комиссии, которую я прошла в г. Советском.

В итоге я пошла дежурной по переезду в УПТОиКО — следила за движением на переезде, чтобы не было столкновений и ЧП. Руководство предприятия сразу же выделило мне комнату в общежитии в НГДУ (недалеко от военкомата).

Но дежурной по переезду я работала недолго. Буквально через год руководство предприятия предложило мне перейти мастером погрузо-разгрузочных работ. Естественно, я согласилась. Теперь в мои задачи входила выгрузка-погрузка вагонов. В моей бригаде числилось около ста человек — экскаваторщики, бульдозеристы, стропальщики, битумщики... Впоследствии меня поставили старшим мастером ПРР.

В середине 90-х годов произошло объединение второй и третьей баз. В результате реструктуризации поменялся и состав руководства: наш директор уехал в Москву, на его место пришел новый, со своими правилами. И мне пришлось написать заявление на увольнение.

- Что коренным образом изменилось после смены руководства?

- Коренных изменений на производстве не произошло. Просто у меня не получилось найти взаимопонимание с новым начальником базы. Дело в том, что как раз перед этим объединением баз сгорело наше общежитие, и я дочерей отправила к маме. К тому времени у меня накопилось очень много отгулов — полтора месяца, и мой начальник, который руководил нашей базой до объединения, посоветовал мне не брать отпуск в июне, а поменяться с сотрудницей на август и использовать отгулы.

В августе пришел новый руководитель. Он сказал, что я отношусь к ИТР и что мне отгулы не положены. Тогда я написала заявление на отпуск, но он мне отказал, сославшись на то, что, согласно графику отпусков, он у меня был в июне. Я объяснила ситуацию, что поменялась с сотрудницей временем проведения отпуска, что мне нужно съездить за детьми... Но начальник был непреклонен. Вот я и написала заявление по уходу за детьми до 14 лет да уволилась. И ушла в никуда.

Тогда в стране был развал, везде шли сокращения, никуда не брали... В итоге я более четырех лет работала, кем придется, пока моя знакомая не помогла мне устроиться инженером по снабжению в ООО СК «Альфа-Омега». Адхам АЛИМЖАНОВ посмотрел мою трудовую и сказал, что возьмет меня на работу.

- Чем Вы занимались, работая в строительной компании?

- Принимала вагоны с ТМЦ, следила за их разгрузкой и транспортировкой до строящегося объекта. Вагоны приходили на первую базу РЦ МТО, где я раньше работала, поэтому многих сотрудников знала. И когда появилась вакансия мастера-приемосдатчика в железнодорожном цехе, мне предложили вернуться на прежнее место работы. Я устроилась туда, одновременно продолжая работать в строительной компании — в то время дочери поступили в учебные заведе-

ния, и мне необходимо было оплачивать их обучение.

Через два года на базе РЦ МТО было образовано ООО «Норд Логистик», где я в течение года выполняла обязанности мастера-приемосдатчика. Затем мне предложили перейти в ООО «Спецтрансгарант» старшим мастером по отгрузке газа. Так как зарплата там была намного выше, я, не раздумывая, согласилась.

- Почему Вы там не остались?

- Потому что произошла очередная реорганизация. В это время мне нужно было ложиться на плановую операцию. А когда вышла с больничного, узнала, что на мое место уже принят другой работник.

Помню, я очень переживала: на мне висела ипотека (я взяла кредит на приобретение квартиры), а я осталась без работы. Я усиленно стала искать новую работу. И опять меня выручили мои бывшие сотрудницы — Люда ШАКИРОВА и Наталья ВЛАСОВА. Они позвонили мне и сказали, что в ЖДЦ ООО «АвтоДом» появилась вакансия мастера-приемосдатчика. Вот я и приехала сюда.

Михаил БАДАНОВ (на тот момент начальник ЖДЦ ООО «АвтоДом» — прим. ред.) посмотрел мои документы, потом направил к генеральному директору ООО «АвтоДом». Александр Юрьевич (Александр СЕРГЕЕВ — на тот момент генеральный директор ООО «АвтоДом» — прим. ред.) посмотрел мою трудовую книжку и сказал, что ему нравится мой послужной список и что он берет меня на работу.

Чем Вы сейчас занимаетесь?

- В мои задачи входит приемка вагонов с грузом, раскредитовка документов на этот груз, проверка его сохранности. Затем мы его переправляем по базам, где его принимают и потом выгружают стропальщики.

При загрузке сначала проверяю чистоту и состояние вагонов, чтобы избежать нареканий, затем только стропальщики начинают вести погрузку согласно схеме. После окончания погрузки я принимаю работу стропальщиков: смотрю, по норме ли увязаны растяжки, нужное ли количество гвоздей прибито, в том ли месте установлены бруски... И если что-то не соответствует нормативам, то заставляю стропальщиков устранить все замечания. Потом это все сдаем приемосдатчикам станции Нягань.

- Как происходит общение между Вами и заказчиками?

- Всегда по-разному: с кем-то приходится резковато разговаривать, с кем-то просто посмеешься. Ситуации бывают разные: к примеру, «маневровых» может станция не выпускать, естественно, заказчики начинают нервничать, торопить: «Когда вагоны подадите?». И вот пытаешься между железнодорожниками и заказчиками лавировать, потому что нужно быть хорошим и для станции, и для заказчиков. А вообще, везде люди, и со всеми можно найти общий язык. Главное, не идти на конфликт. Тем более, я сейчас стала больше читать литературы по психологии.

- Есть другие увлечения, помимо психологии?

- Мне очень нравится самой шить одежду. Сейчас особо некогда этим заниматься, а раньше постоянно кроила и шила платья, юбки, блузочки для дочерей. А еще мне очень хочется заняться йогой, вести спортивный образ жизни. Хочется как можно дольше оставаться здоровой, стройной и красивой.

- Наталья Геннадьевна, что Вы подразумеваете под «женским счастьем»?

- Я считаю, что сюда входит все: семья, дети, карьера... И пускай мне пока с мужем не повезло, но я считаю, что у меня все еще впереди!

3

НОВЫЕ ОБЪЕМЫ ОАО «УТТ»

С 1 сентября ОАО «Управление технологического транспорта» приступило к оказанию транспортных услуг двум дочерним предприятиям ОАО «Российская инновационная топливно-энергетическая компания» — НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» и НГДУ «РИТЭКХанты-Мансийскнефть». С целью оптимизации деятельности в июне этого года ОАО «РИТЭК» приняло решение о выводе на аутсорсинг автотранспортные цеха НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» и НГДУ «РИТЭКХанты-Мансийскнефть». После изучения всех предложений руководство компании приняло решение о передаче АТЦ в ОАО «УТТ». Подробнее об этом — в интервью с Александром КАШТАНОВЫМ, управляющим директором ОАО «УТТ».



- Александр Васильевич, выбор «РИТЭКа» пал на возглавляемую Вами компанию. Вам известна мотивация данного предпочтения?
- ОАО «Управление технологического транспорта» предложило более выгодные условия для РИТЭКа в части экономики и при переводе работников (соцпакет, зарплата) в ОАО «УТТ», чем остальные претенденты, к тому же НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» имело опыт работы с предприятиями ООО «АльянсАвтоГрупп» в предыдущие годы.
- Какие условия выставило ОАО «Российская инновационная топливно-энергетическая компания» при передаче своих сотрудников и техники сторонним организациям?
- Как я уже сказал выше, наличие соцпакета, достойная зарплата и обязательное условие принять технику и трудоустроить всех сотрудников автотранспортных цехов, что мы выполнили в полном объеме. В настоящее время в ОАО «УТТ» уже переведено 122 человека: 53 человека перешли из НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» и 69 человек из

НГДУ «РИТЭКХанты-Мансийскнефть», что соответствует 93 % общей численности работников этих цехов. Оставшиеся сотрудники в настоящее время либо в отпусках, либо на больничном.

- А сколько единиц техники было передано данными предприятиями в «УТТ»?
- Более 100 единиц транспорта. В настоящее время на месторождениях работает свыше 50 единиц спецтехника, седельные тягачи, нефтевозы, автобусы, легковые автомобили. В зимний период выход техники должен увеличиться, так как на многие участки можно попасть на транспорте только в зимнее время года.
- Александр Васильевич, как Вы считаете, чем был вызван вывод транспортных цехов на
- Многие компании уже прошли через этот процесс оптимизации затрат в целях повышения эффективности основного производства, в том числе и ТНК-ВР. Таким образом, выводятся непрофильные направления в производстве и передаются на обслуживание предприятиям, специализирующимся в соответ-

ствующей сфере. В данном случае речь идет о транспортных услугах.

- Насколько мне известно, «РИТЭК» нефтедобывающее предприятие, специализирующееся на широкомасштабном применении инновационных технологий и оборудования.
- Действительно, основная деятельность ОАО «РИТЭК» направлена на разработку новых нефтяных месторождений в Западной Сибири и Республике Татарстан; добычу нефти с использованием инновационных технологий повышения нефтеотдачи, комплексных методов эффективного освоения трудноизвлекаемых запасов; разработку, производство и внедрение технологий и реагентов, современной нефтепромысловой техники и оборудования.

ОАО «РИТЭК» входит в структуру добывающих предприятий вертикально-интегрированной нефтяной компании ОАО «ЛУКОЙЛ» и относится к группе средних российских нефтедобывающих компаний, занимая лидирующие позиции по основным показателям в своей группе. И для нашей компании данное сотрудничество — новые перспективы, дополнительные объемы. И



мы приложим все усилия, чтобы своевременно и качественно предоставлять транспортные услуги, оправдать доверие и уважение наших заказчиков.

- На какое время заключен договор между ОАО «РИТЭК» и ОАО «УТТ»?
 - На три года.
- Какие задачи поставлены перед нашими водителями?
- Качественное и бесперебойное предоставление транспортных услуг в производственной деятельности НПУ «РИТЭК-Белоярскнефть» и НГДУ «РИТЭКХанты-Мансийскнефть».
- На каких площадках работают наши водители, оказывая транспортные услуги НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» и НГДУ «РИТЭК-Ханты-Мансийскнефть»?
- НГДУ «РИТЭКХанты-Мансийскнефть» осваивает три лицензионных участка: Апрельский, Средне-Назымский, Гальяновский; НПУ «РИТЭКБелоярскнефть» Кислорское и Сергинское месторождения.

Учитывая удаленность объектов, мы организовали три участка — в Сергино, Белоярском и Средне-Назымском ЛУ.

Я уверен, что у нас все получится, так как для этого есть все необходимое: техника, ремонтная база, желание работать, а главное, опытные и грамотные специалисты — настоящие профессионалы.



IVECO FRANCE - B 000 «CTK»

В сентябре текущего года ООО «Сервисная транспортная компания» был приобретен междугородный автобус марки IVECO France SFR 160 CROSSWAY. Данный автомобиль, по словам Василия МЕРКУЛОВА, управляющего директора ООО «СТК», — пробный вариант, и в случае длительной и эффективной его эксплуатации предприятие будет приобретать автобусы данной марки. Отдельно хотелось бы отметить, что IVECO France был пригнан из Чехии, прямо с завода.



ВСЕ ДЛЯ ЗАКАЗЧИКА

«Этот автобус, — рассказывает Василий МЕРКУЛОВ, — аналог «Коросса», на котором мы на протяжении десяти лет оказываем услуги по пассажироперевозке. Данная марка зарекомендовала себя с самой выгодной стороны как надежная машина: за 10 лет активной

эксплуатации ни на одном из автобусов не было серьезных поломок, в частности, замены двигателя. Более того, автобусы «Коросса» устраивают заказчика. Соответственно, при выборе новой марки мы ориентировались на предпочтения наших заказчиков, а именно: комфортабельность, эстетичность и надежность. Скажу больше, приобретение IVECO

France — часть условий, прописанных в договоре по обновлению автопарка. И мы их выполняем».

ЧЕШСКОЕ КАЧЕСТВО

Автобус IVECO France рассчитан на 51 место. Это северный вариант автобусов. Салон оборудован мощным централизованным кондиционером, двойным стеклопакетом, под дверями — поддувы, на дверях и на окнах — шторы, и пускай это мелочи, но это лишь улучшает эстетическую ценность данных машин. На креслах — прочная ткань. «На тех «Коросса», — продолжает Василий Дмитриевич, — на которых мы отработали 10 лет, за это время креслам ничего не сделалось, более того, даже цвет не поблек. Подобное сукно использовано и при отделке кресел приобретенного автобуса IVECO France. И это тоже немаловажно».

ЧЕХИЯ – НЯГАНЬ

Автобус из Чехии был пригнан двумя водителями ООО «СТК» — Александром БАБАКИНЫМ и Александром БАШЛАЕМ. «По перегону проблем не возникло, — расска-



зывает Александр БАБАКИН, — техника не подвела. Пробег составил около 5 тысяч км. Мы добирались в течение 10 дней, строго придерживаясь графика, составленного заводом-изготовителем, где было четко прописано количество часов на перегон и отдых».

Автобусы находятся на гарантийном обслуживании. В Сургуте, что также очень удобно, располагается дилерский центр с сервисной станцией по гарантийному обслуживанию техники данной марки. А для IVECO France нормативный пробег составляет 100 тысяч км.

КСТАТИ

В текущем году большую партию автобусов IVECO France SFR 160 CROSSWAY, порядка 50-ти машин, закупило ООО «Сургутнефтегаз».



БАЗА ГСМ 000 «АЛЬЯНСАВТОГРУПП»

Вапреле текущего года 000 «АвтоДом» приобрело базу ГСМ. Данный объект расположен по адресу: Транспортная, 15. На сегодня здесь ведутся работы по благоустройству территории и капремонту базы. Руководит всеми работами Андрей БАРИЕВ, начальник базы ГСМ.

База ГСМ представляет собой огромную территорию, на которой расположены восемь РВС (резервуаров вертикальных стальных) — емкостей для хранения ГСМ объемом от 400 до 3 000 мі. О проделанной за летние месяцы работе мы попросили рассказать Андрея БАРИЕВА.

- Андрей Александрович, что было сделано на базе ГСМ за 4 месяца?

- Силами сотрудников ООО «АвтоДом» были установлены на новый фундамент 4 резервуара. Вокруг остальных РВС была обновлена опалубка — бетонная заливка вокруг РВС. Также провели покраску емкостей, де-

фектоскопию, обработку внутри, устранили все замечания. На сегодняшний день у нас остался ремонт емкости объемом 3 000 мі.

Помимо этого, мы устранили все дефекты трубопроводов, произвели ревизию всех задвижек. По-новому обвязали все резервуары между собой: сделали более эффективной транспортную развязку трубопроводов. С этой целью нами был смонтирован пункт слива автомобильных цистерн (в настоящее время в стадии монтажа трубопроводов другой пункт налива автотранспорта). Осталось смонтировать пожарную сигнализацию, электронную сис-

тему учета топлива и отремонтировать пожарную емкость.

- Когда будет сдана в эксплуатацию база ГСМ?

- Пока я не готов ответить на Ваш вопрос, так как, помимо ремонтных работ базы, мы занимаемся ремонтом административнобытового здания. На сегодня там уже отремонтированы кровля, стены, но ведутся внутренние работы по отделке помещения. На сегодняшний день выполнена замена труб теплотрассы, осталась их изоляция, и в здании — отделочные работы, смонтировать систему отопления и электроснабжения.



АВТОНОВОСТИ

НОВЫЕ АВТОМОБИЛИ С НАВИГАТОРАМИ ГЛОНАСС

Во время одной из своих поездок по России премьер-министр Владимир ПУТИН на встрече с местными чиновниками озвучил мысль, которая предполагает возможность комплектования с 2012 года всех новых автомобилей, произведенных в России, навигатором ГЛОНАСС. И даже больше. Не просто приемником системы навигации, а целым комплексом под названием «Эра-ГЛОНАСС», который не только способен «засечь» местоположение каждого отдельного транспортного средства, но и самостоятельно оповещать службы экстренной помощи (МЧС, пожарных, милицию, скорую помощь) в случае дорожно-транспортного происшествия на дороге.

Комплекс «Эра-ГЛОНАСС» предполагается развернуть на всей территории России в 2014 году, но до этого России предстоит еще завершить формирование космической группировки спутников системы ГЛОНАСС, обеспечивающих позиционирование предметов на местности в любой точке земного шара, а также сформировать необходимую наземную инфраструктуру, обеспечивающую качественную работу всех составных частей системы.

Разворачивание всего комплекса системы позиционирования ГЛОНАСС на территории России потребует от правительства выделения только в 2010-2011 гг. порядка 50 млрд рублей. Деньги немалые, однако, по мнению премьер-министра, они позволят повысить безопасность и приведут к снижению смертности на дорогах вследствие более быстрого реагирования экстренных служб на ДТП.

Насколько вырастет цена нового автомобиля, оборудованного системой «Эра-ГЛОНАСС», для конечного потребителя и захочет ли владелец вносить дополнительную плату за пользование услугами системы — на эти вопросы ответов пока нет. Но отвечать на них все равно придется в том случае, если инициативы премьер-министра будут услышаны и внедрены.

ОАО «Управление технологического транспорта» выставило на продажу технику:

№ п/п	Наименование ТС	Тип ТС	Год выпуска	Цена
1	Урал 5557 0010	самосвал	1992	200 000 p.
2	KpA3 255B	тягач	1976	200 000 p.
RI .		седельный		
3	Урал 4320	бортовой	1991	200 000 p.
4	Урал 43206	топливо	1997	200 000 p.
		заправщик		Carried Co.
5	Урал 4320	автобус	1990	200 000 p.
		(вахтовка)	THE RESIDENCE OF THE PARTY OF T	
6	Урал 4320	бортовой	1989	200 000 p.
7	Урал <mark>4320 ПВ 20</mark> 4	трубовоз	1992	200 000 p.
8	Урал 4320	тягач		1000
		седельный	1988	200 000 p.
9	ГАЗ-3110	легковой	2003	70 000 p.
10	ПАЗ 32050R	автобус	1999	180 000 p.
11	ПАЗ 32050R	автобус	1996	180 000 p.
12	Икарус	автобус	1989	300 000 p.
13	BA3 232900-01	пикап	2001	40 000 p.
14	BA3 232900-01	пикап	2001	40 000 p.
15	BA3 232900-01	пикап	2001	40 000 p.
16	BA3 232900-01	пикап	2001	40 000 p.
17	BA3 21120	легковой	2004	70 000 p.
18	ГАЗ-2705	фургон	2001	280 000 p.
19	ГАЗ-2705	фургон	2001	280 000 p.
20	УАЗ 452	легковой	1987	60 000 p.
21	Урал 43206	тягач	1990	200 000 p.
		седельный		and the second
22	Водолей КС-100д	катер	1993	дог. цена

По всем интересующим вопросам звоните по тел.: 7-11-83.

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ НА ТЕПЛОВОЗЕ

10 сентября на один из тепловозов, находящихся в собственности ООО «АвтоДом», было установлено видеонаблюдение. По словам Михаила БАДАНОВА, исполняющего обязанности генерального директора ООО «АвтоДом»,
причиной данного мероприятия послужила необходимость
контроля над локомотивными бригадами и движением тепловоза, а также предотвращения хищения дизельного топлива.

Данное устройство состоит из четырех видеокамер: две по левому борту и две по правому, а если быть точнее — по крайним точкам теплороза

На сегодня в ООО «АвтоДом» три тепловоза в собственности и два — в аренде. И это первый тепловоз, который руководство «АвтоДома» решило оборудовать системой видеонаблюдения. «Сначала мы посмотрим, как данное устройство будет работать на этом тепловозе, а дальше будет видно», — поделился Михаил Владимирович.

