



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

№ 72
февраль
2014 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета

С Днем
защитника Отечества!



Дорогие друзья!

Примите наши самые искренние поздравления с Днем защитника Отечества, с праздником, олицетворяющим мужественность и благородство, патриотизм и силу духа нашего многонационального народа!

В этот день мы традиционно чествуем всех, кто посвятил свою жизнь ратному труду, с благодарностью вспоминаем героические подвиги ветеранов Великой Отечественной войны и локальных конфликтов, поздравляем всех военнослужащих и тех, кто готовится стать военным, а также всех отважных и сильных духом мужчин, любящих свою Родину, уважающих ее историю. Каждый из нас, независимо от того, находится он на боевом посту или занимается мирным делом, своим трудом умножает богатство и славу великой России.

Дорогие защитники Отечества! От всей души желаем вам крепкого здоровья, мирного неба над головой, счастья и благополучия, новых побед и свершений на благо нашей Родины!

С наилучшими пожеланиями,

Эльдар ИСМАИЛОВ,
председатель совета директоров
ООО «АльянсАвтоГрупп»

Владислав ПОЛЯЕВ,
генеральный директор
ООО «АльянсАвтоГрупп»

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В феврале 2014 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи:

25-ю годовщину отметили **Шахзод ИСЛАМОВ**, водитель автомобиля а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), **Разиль САЛИМОВ**, специалист по БСМТ ООО «СТК» (г. Нягань), и **Максим ДЕНИСОВ**, составитель поездов ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили **Татьяна КОНДРАТЬЕВА**, специалист отдела по учету расчетов с дебиторами и кредиторами ООО «ААГ» (г. Нягань), **Алена ХАРИТОНОВА**, делопроизводитель обособленного подразделения в Оренбургской области ОАО «УТТ» (г. Оренбург), **Руслан БАТЫРАЕВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань), и **Ильфат МАРДАМШИН**, начальник механоэнергетической службы ОАО «УТТ» (г. Нягань).

35-ю годовщину отметил **Виктор БЕЛАШОВ**, водитель автомобиля а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили **Сергей ЯМБАКОВ**, машинист ППУ а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань), **Александр ОВСЯННИКОВ**, водитель автомобиля участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), и **Александр МАХНЕВ**, водитель автомобиля участка «Ханты-Мансийский район» ОАО «УТТ» (г. Ханты-Мансийск).

45-ю годовщину отметили **Валех МИРЗОЕВ**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань), **Ильшат РЕЗЯПОВ**, старший механик а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), **Азат ХУРМАТУЛЛИН**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань), **Сергей СТЕПУРКИН**, водитель автомобиля участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Михаил ПИМЕНОВ**, инженер по безопасности движения участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Айбулат ЖУМАГУЛОВ**, машинист бульдозера участка «п. Первомайский» ОАО «УТТ» (п. Первомайский), и **Сергей ТОЛОЧКО**, машинист автомобильного крана ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

50-летний юбилей отметили **Галиулла БИРГАЛИН**, водитель автомобиля а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), **Сергей СЕРМАН**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), и **Александр ХУНДРО-ОГЛЫ**, составитель поездов ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

55-ю годовщину отметили **Геннадий ЕЛИСЕЕВ**, водитель автомобиля а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), **Петр СОРГИН**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань), **Владимир БАТИЩЕВ**, водитель автомобиля участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ»

(г. Бузулук), **Александр МАКИН**, водитель автомобиля участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Иван ПОПОВ**, машинист бульдозера участка «п. Первомайский» ОАО «УТТ» (п. Первомайский), **Александр ЧАТИН**, водитель автомобиля участка «п. Первомайский» ОАО «УТТ» (п. Первомайский), **Алексей АНОХИН**, водитель автомобиля участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), **Александр КОСТИН**, водитель автомобиля участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), **Александр ЧИКУНКОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), и **Виктор ФЕДОРОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

65-ю (!) годовщину отметил **Николай БОРНЯКОВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк).

ДОРОГИЕ ИМЕНИННИКИ!

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

*Желаем любви и добра в юбилей,
Здоровья отменного, бодрости, смеха,
Заботливых близких, веселых друзей,
Достатка, внимания, мира, успеха!
Пусть сбудется все, что еще не сбылось,
Пусть годы текут хорошо и красиво,
Чтоб радостно жить до ста лет довелось
С душой молодой и улыбкой счастливой!*

С ПРАЗДНИКОМ!

ООО «УТТ» ОТМЕЧЕНО ПОЧЕТНОЙ ГРАМОТОЙ ГЛАВЫ КУЙБЫШЕВСКОГО РАЙОНА

В ООО «Управление технологического транспорта» приятная новость: по итогам 2013 года компания стала одной из лучших в Куйбышевском районе по состоянию условий охраны труда на предприятии.

«В январе 2014 года ООО «УТТ» принимало участие в районном конкурсе на звание «Лучшая организация по состоянию условий охраны труда» по итогам 2013 года, - прокомментировала новость **Ирина БАХ**, менеджер по персоналу ООО «УТТ». - Благодаря добросовестному отношению к работе **Александра САМУСОВА**, ведущего специалиста по ПБ, ООС и З, ООО «УТТ» заняло II призовое место.

Церемония награждения состоялась в районной администрации г. Куйбышева. Главой Куйбышевского района **Виктором ФУНКОМ** были вручены Почетная грамота и ценный подарок **Михаилу ШАХУРИНУ**, управляющему директору ООО «УТТ».



ЧЕЛОВЕК, КОТОРЫЙ ЛЮБИТ ЖИЗНЬ

Достойно пройти свой путь - вот основная задача, которую поставил перед собой в юные годы Вячеслав АНДРЕЕВ. И за прожитые годы он ни разу не изменил этому принятому решению. Сегодня он отец четверых детей, своими руками он построил дом, возделывает землю, трудится водителем автомобиля, мечтает воспитать своих детей достойными людьми. Своими поступками и добрыми делами он хочет оставить о себе в сердцах людей хорошую память. И это для него - главный жизненный принцип.

Родился Вячеслав в деревне Аптугай Пермской области в семье, где воспитывалось трое детей. Он был старшим. Отец рано ушел из жизни, поэтому все тяготы по хозяйству и воспитанию младших братьев он разделит с матерью. Тем не менее о тех годах он вспоминает с теплотой: «Детство было счастливое, хорошее. Я с удовольствием перебираю в памяти те дни и насколько не жалею о трудностях, что выпали на мою долю. Я с радостью вернулся бы назад в него».

В школе Вячеслав учился хорошо, активно занимался спортом. Стоит сказать, что с шестого класса он учился в соседнем селе, жил в интернате. «Раньше у нас в деревне автобусы не возили школьников, поэтому нам приходилось в выходные проходить по 12 км, чтобы попасть домой».

Жизнь в интернате, помощь матери по хозяйству, воспитание младших братьев - все это вкупе приучило Вячеслава к самостоятельности, дисциплинированности, развило у него чувство ответственности. К тому же со школьной скамьи он мечтал о карьере военного.

В выпускном классе ему пришел вызов из военного училища. Мать, узнав об этом, очень расстроилась. «Мне стало жаль маму, и я не стал поступать в военное училище».

После окончания школы, чтобы не терять время, он прошел курс обучения в Воткинской автошколе на категории «В» и «С» и даже отработал три месяца на грузовой машине в «Сельхозхимии» районного центра Куега, развивал по коллективным хозяйствам, входившим в Кувейнский район, минеральные удобрения.

* * *

Усиленная подготовка к поступлению в военное училище в старших классах дала свои результаты: военный комиссар направил Вячеслава в элитное подразделение советских войск - 103-ю Витебскую гвардейскую воздушно-десантную дивизию. «Сначала я попал в карантин. Здесь готовили водителей автомобилей, стрелков, пулеметчиков, зенитчиков и т. д. Я там пробыл два месяца, получил специализацию «стрелок-зенитчик». 9 декабря 1979 года в карантин привезли боевое знамя, у которого мы приняли военную присягу, а 11 декабря дивизию подняли по сигналу «Сбор», в полной боевой готовности посадили по машинам и в Витебске погрузили на эшелон». Солдатам не объяснили, куда их отправили, да они и не спрашивали офицеров, удовлетворившись предположениями старослужащих, что это очередные учения. «Мы доехали до Быковского аэродрома, где нашу дивизию погрузили в самолеты, которые доставили нас в Ташкент. Там мы просидели три дня, и потом всю дивизию обратно отправили в Ангельс (Саратовская область). Представляете? Караван самолетов... Оттуда - в Кабул». Таким образом 25 декабря 1979 года 103-я Витебская гвардейская воздушно-десантная дивизия, которой отводилась роль основной ударной силы в предстоящих событиях, в числе первых воинских подразделений и частей Советской армии вошла в Афганистан.

Решение о вводе советских войск было принято на заседании Политбюро 12 декабря 1979 года. Предполагалось, что советские войска станут гар-



низанами и возьмут под охрану важные промышленные и другие объекты, высвободив тем самым части афганской армии для активных действий против отрядов оппозиции, а также против возможного внешнего вмешательства. «Изначально перед нашим батальоном была поставлена задача охранять генеральный штаб, затем нас переформировали в отдельный батальон специального назначения. Нас перекидывали в те места, где было наиболее тяжело (провинция Кунар, окрестности города Шинданд и т. д.). Мы помогли сухопутным войскам проводить операции против моджахедов. Я был механиком-водителем боевой машины десанта (БМД), отвечал за экипаж машины. Сначала, конечно, нам все было интересно, чувствовали себя освободителями, но ближе к концу службы хотелось просто выжить, вернуться домой и обо всем забыть».

* * *

После армии Вячеслав АНДРЕЕВ вернулся в родную деревню. Конечно, здесь его встречали как героя. Но сам он не ощущал себя героем. «Я считаю, что любой из моих сверстников, оказавшись там, вел бы себя точно так же, как я. Мы были так воспитаны: мы любили свою Родину и не колеблясь встали на ее защиту, когда это потребовалось от нас. Красное знамя, гимн Советского Союза, Родина, Отчизна - эти символы государства и слова имели для нас особое значение».

Здесь, в колхозе, он устроился водителем грузового автомобиля, работал на посевных, в страду, в зимнее время выполнял различные заявки по жизнеобеспечению деревни. В это же время он отучился в Чайковской автошколе, повысил свою квалификацию - прошел курс обучения на категории «D» и «E».

* * *

Проработав так четыре года, Вячеслав решил перебраться на Север, в Нягань. «Сюда меня позвали земляки. Я приехал, посмотрел, мне все понравилось, и к тому же я сразу же нашел работу - устроился водителем лесовоза в Няганский леспромхоз, поэтому вскоре перевез свою семью в этот город».

«Геология» в то время начала разваливаться, поэтому пришлось уйти».

На новом предприятии он устроился водителем автобуса «ЛАЗ», ездил по городским маршрутам № 4, 5, 10. «Мне нравилось здесь работать: спокойно, размеренно. Несмотря на кажущееся однообразие, каждый новый круг приносил что-то новое: разные лица, пассажиры по-разному заходят, по-разному выходят, по-разному ругают водителя».

Затем Вячеслав Владимирович устроился водителем «Урала»-длинномером в ООО «Интегра-Бурение». «Там была возможность работать вахтовым методом. А так как я к тому времени достроил дом в деревне, более того, перевез туда семью, то меня такая форма работы больше устраивала: месяц работал, месяц был в кругу семьи».

Через год, в 2007 году, он был переведен в ОАО «Управление технологического транспорта»: предприятие стало победителем конкурса, в результате которого в компанию перешли по аутсорсингу техника, спецмашины для освоения и ремонта скважин, и коллектив транспортного подразделения ООО «Интегра-Бурение», занимавшегося обслуживанием месторождений Краснотеневского свода. «Таким образом я оказался в ОАО «УТТ». Сейчас я работаю водителем нефтевоза на шасси «КамАЗа», вожу нефть».

* * *

- Вячеслав Владимирович, расскажите об Афганистане.

- Это красивая страна, правда, нищая. Здесь живет трудолюбивый народ. Когда, случилось, мы проходили мимо поселений, видели крестьян на уборке зерновых культур. Они косили серпами или литовками пшеницу, связывали ее в снопы. Рядом, на ровной площадке, снопы раскладывали, по ним пускали ишаков, буйволы - они топтали эти кучи соломы, таким образом шел процесс выколачивания зерен из стеблей. Затем солома убиралась, а зерно со всем мусором сбрасывалось в кучу. Потом с помощью больших деревянных лопат крестьяне подбрасывали зерно в воздух: шелуха относилась в сторону ветром, зерно падало в кучу. Никакой механизации труда - все как во времена феодального строя. И воду они поднимали по террасам вверх. Я все задумывался: как они так умудряются?

- Как крестьяне относились к советским солдатам?

- Они на нас, по моему мнению, смотрели как на спасителей. Афганцы, повторю, трудолюбивый народ, им не нужна была война.

- Вы общались с афганцами?

- Нет, мы не задерживались в населенных пунктах. Так, когда мимо проходили, общались только с маленькими детьми, угощали их сгущенкой и консервами.

- Спокойно ли проходила передислокация вашего батальона по территории страны?

- Всякое случалось. Бывало, попадали в засаду.

- Где в основном моджахеда устроили засады? Откуда велся обстрел?

- С гор, иногда с поселений, к тому же душманы минировали дороги. Нередко наши БМД подрывались на минах... Причём мины взрывались не сразу: проезжала одна машина, другая, третья, а четвертая подрывалась... То впереди меня, то после... БМД разлеталась, исчезала или сгорала за 5 минут, от нее ничего не оставалось. Мы теряли товарищей целыми машинами...

- Какие меры предпринимались для обеспечения безопасности?

- Сначала шли саперы с собаками, потом танки, потом только БМД.

- Почему танки шли впереди БМД?

- Потому что если под танком взорвется мина, то у него либо каток, либо гусеница оторвется. Для людей это было неопасно.

- Почему же все-таки взрывались БМД, если впереди шли танки?

- Наверное, заряд для танка был маловат, и мины не детонировали...

- С питанием нормально было?

- Нормально. Иногда и сухари грызли, иногда и горячее было, в основном сухпайки: тушенка, каши - рисовая, перловая, гречневая, паштеты, сахар.

- Повлияла ли война на Вас?

- Наверное, да. Она и многому научила меня. А вообще, по натуре я человек добрый. Я люблю жить. Я оптимист и стараюсь плохое не вспоминать. Было и было. И больше этого не будет.

- А если все-таки случится, Вы возьмете оружие в руки, чтобы встать на защиту нашей Родины?

- Конечно, без всяких сомнений и оглядок, потому что я солдат, потому что нужно защищать Родину, жену, детей.

- А сколько у Вас детей?

- Четверо - три дочери и сын. Младшей дочери исполнилось пять лет!

- Чему Вы учите сына?

- Я считаю, что ребенка нужно воспитывать на собственном примере: не пить, не курить, не обижать слабых, уважать старших. Учусь трудолюбию. Мы с ним вместе построили дом, вместе на рыбалку ходим, в баньке паримся. Кстати, мы и баньку в свое время тоже вместе строили. Вот планируем новую поставить. Сходит только в армию, и сразу же приступим.

- Он сам хочет идти в армию?

- Да. Наверное, хочет быть похожим на меня. Да и служба в армии, я считаю, поможет ему стать самостоятельным, мужественным, там он изучит военную науку, научится владеть оружием, разобрать его, почистить. Одним словом, армия сделает из него настоящего мужчину.

- А чему учите дочерей?

- Их больше мама воспитывает. Мы с ними больше вместе хозяйством занимаемся. Ходят за мной, как привязанные, помогают папе. Массаж мне делают, чтобы папа был здоровый - люблю папу.

- Чем Вы занимаетесь в свободное время?

- Люблю ходить на рыбалку, причём как зимнюю, так и летнюю: чистый воздух, природа, общение, свежая ушца.

- А на охоту нравится ходить?

- Мне до службы в армии нравилось это занятие. А потом как рукой сняло: не хочу в руки ружье брать, не хочу лишать жизни животных или птиц.

- О чем Вы мечтаете? Чего хотите еще достичь в жизни?

- Дом достроить, баню новую поставить, детей воспитать так, чтобы они выросли хорошими людьми, хочу, чтобы они получили образование, устроили свою жизнь, подарили мне внуков. Хочу с внуками водиться! А еще хочу, чтобы меня достойно похоронили. Я считаю, что о человеке, о том, каким он был при жизни, стоит судить по тому, как его проводили в последний путь. Частенько я вижу, что стариков провожают дватри родственника, и все. Это о чем говорит? Что человек о себе ничего в памяти не оставил. Я так не хочу, я хочу, чтобы меня все помнили. Вот и спешу делать добрые дела на своем пути, чтобы оставить о себе хороший след, чтобы люди потом меня с добротой вспоминали.



НОВЫЙ ПРОЕКТ «СТК» «ХАНТОС» ЗАРАБОТАЛ

1 января 2014 года ООО «Сервисная транспортная компания» приступило к выполнению обязательств согласно заключенному контракту с ООО «Газпромнефть-Хантос», дочерним предприятием ОАО «Газпром нефть», на предоставление транспортных услуг для обслуживания двух месторождений - Пальяновского и Зимнего. Срок реализации договорных отношений - три года. Проект носит название «Хантос». О том, как началась реализация проекта, мы попросили рассказать Алексея БАРСУКОВА, управляющего директором ООО «СТК», и Сергея СЕХНИАШВИЛИ, руководителя проекта «Хантос».

НЕФТЯНЫЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ

Зимнее нефтяное месторождение, административно относящееся к Тюменской области и ХМАО - Югре, расположено в Уватском и Кондинском районах юга Тюменской области и в 145 км к югу от г. Ханты-Мансийска, вблизи поселка Болчары. Граница между Югрой и Тюменской областью проходит по центру месторождения. Расстояние от месторождения до Нягани составляет порядка 700 км. Месторождение введено в разработку в 2006 году.

Пальяновское нефтяное месторождение относится к Краснотуркменскому своду в центре западной части Западно-Сибирского бассейна в ХМАО - Югре, открыто в 1982 году. Расстояние от месторождения до Нягани составляет порядка 120 км.

Оператором Зимнего и Пальяновского месторождений является российская нефтяная компания «Газпром нефть».

ВЫНУЖДЕННАЯ ЗАДЕРЖКА

Согласно заключенному в декабре 2013 года договору на обслуживание этих двух лицензионных участков транспортники должны были за небольшой период времени с нуля сформировать 2 участка, работающих в автономном режиме: завезти вагоны-дома для проживания сотрудников, подготовить технику, сформировать две бригады сотрудников из водителей автомобилей и машинистов спецтехники. И если на Пальяновском участке ООО «СТК» своевременно приступило к выполнению работ, то на Зимнее месторождение компания вышла 14 января 2014 года. «Задержка была связана с погодными условиями», - пояснил **Алексей БАРСУКОВ, управляющий директор ООО «СТК»**. - Из-за необычно теплых для северных широт осени и начала зимы ледовая переправа через Иртыш была открыта только в первой декаде января. До 10 января мы стояли на берегу реки, ждали, когда будет разрешение на переправу машин массой свыше 20 тонн. Поэтому до 14 января на Зимнем месторождении оказывал услуги старый подрядчик: их ледовая переправа держала на правом берегу, нас - на левом».

Тем не менее за считанные дни компания подготовилась к выполнению своих обязательств: силами сотрудников бригады были установлены вагоны-дома, техника приведена в порядок.

ПОДГОТОВКА К РАБОТЕ

Хотелось бы отдельно остановиться на том, какие вопросы предстояло решить руководству ООО «СТК» для реализации проекта «Хантос», так как сложность подготовки заключалась как в решении технического вопроса, так и в укомплектовании участков водительским составом. «Для выполнения своих обязательств на новых объектах «СТК» потребовалось приложить немало сил, чтобы подготовить требуемую технику», - рассказывает Алексей БАРСУКОВ. - Самым тяжелым вопросом было укомплектование участков водительским составом, поиск специалистов дефицитных профессий - машинистов ППУ, агрегат-

чиков, водителей нефтевозов с разрешением на перевозку опасных грузов, бульдозеристов, трактористов и т. д. Тем не менее весь штат на двух месторождениях укомплектован».

НОВЫЕ ОБЪЕМЫ «СТК»

Согласно условиям контракта в обязанности ООО «СТК» входит предоставление транспортных услуг в производственной деятельности на Зимнем и Пальяновском месторождениях, в том числе вывоз нефти с разведочных скважин.

«К разведочным скважинам дорога, как говорится, топчется только зимой, в морозы», - говорит **Сергей СЕХНИАШВИЛИ, руководитель проекта «Хантос» ООО «СТК»**. - По мере того как дорога будет ухудшаться, часть техники будут останавливать. На вывозе нефти с разведочных скважин задействованы нефтевозы АКН-10. Они оборудованы вакуумными насосами: сами закачивают нефть в цистерны из емкостей и сами производят выкачку нефти. Кроме того, на Зимнем месторождении в круглосуточном режиме работает ППУ. Но опять же данная машина будет задействована только в зимний период.

На Пальяновском месторождении, в отличие от Зимнего месторождения, нефтевозы будут задействованы на добыче нефти. ППУ также будет работать круглый год, но летом - в односменном режиме. Сейчас же, зимой, она функционирует в двухсменном режиме».

На нефтепромыслах, разрабатываемых ООО «Газпромнефть-Хантос», задействована специализированная техника: ЦА-320, АКН-10, автокраны, бульдозеры, полуприцепы, ППУ, АНРВ, трал К-700, агрегат кислотной обработки скважин СИН-32 и т. д. «Часть техники работает в круглосуточном режиме, часть - в односменном режиме, часть техники - только в зимний период, поскольку с Зимним месторождением автосообщение осуществляется только в холодное время года», - отметил Сергей Амиранович.

Стоит сказать, что на всех машинах установлены приборы спутниковой навигации. Более того, «Газпромнефть-Хантос» также в своем штате имеет специалиста, который отслеживает движение техники, расход горючего и пробег, эти данные он сверяет по путевым листам: не завышел ли пробег, не увеличено ли количество отработанных моточасов и т. д. «Разночтений пока не выявлено», - отмечает Сергей СЕХНИАШВИЛИ. - Скажу больше, за время работы мы нашли общий язык с заказчиком, все важные вопросы по сотрудничеству на сегодня урегулированы».

На Зимнем месторождении организуют и контролируют работу бригады **старшие механики проекта «Хантос» Рим АКРАМОВ и Эльмар АХМАДИЕВ**, на Пальяновском месторождении - **бригадир Юрий АСТАПОВ**.

Характеризуя своих помощников, куратор проекта «Хантос» Сергей СЕХНИАШВИЛИ подчеркнул: «*Рим Раисович* имеет большой опыт работы и с людьми, и с документами, и с техникой: он выполнял обязанности и механика КПП, и начальника РММ, и, трудясь в ОАО «УТТ», курировал работу участка в автономном режиме.

Эльмар Ильдусович - молодой специалист, целеустремленный, коммуникабельный, поддерживает дисциплину среди водителей, машинистов, любит и знает технику. Пускай у него пока нет такого опыта, как у Рима Раисовича, но он обладает знаниями и желанием работать».

Юрий Федорович, до того как стать бригадиром, трудился машинистом ЦА-320 в ООО «Сервисная Логистическая Компания», которое до нас предоставляло транспортные услуги ООО «Газпромнефть-Хантос». Когда я оказался на этом нефтепромысле, то предложил водителям и машинистам ООО «СТК» продолжить работать на месторождении. Часть людей согласилась перейти в ООО «СТК», в их числе был Юрий АСТАПОВ. Хотелось бы еще отметить, что он имеет большой стаж работы - около 25 лет, это грамотный и квалифицированный специалист».

РАБОТА НАЛАЖЕНА

В настоящее время новый проект ООО «СТК» «Хантос» успешно реализуется. Если на Пальяновском месторождении руководством «СТК» созданы условия для нормального труда и отдыха сотрудников, то на Зимнем месторождении имеются некоторые проблемы. «На сегодня существует бытовая неустроенность на Зимнем месторождении: сказались нехватка времени на подготовку жилых вагончиков», - пояснил руководитель компании Алексей БАРСУКОВ. - Но со временем эти вопросы обязательно будут урегулированы, в том числе будет решен вопрос по установке бани. Мы уже нашли баню модульного типа, планируем до конца февраля приобрести ее и завезти на Зимнее месторождение».

Стоит отметить, по итогам месячной деятельности «Сервисной транспортной компании» заказчик «Газпромнефть-Хантос» провел проверку работы и на Пальяновском, и на Зимнем месторождениях, серьезных замечаний не возникло.

«Итоги работы за первый месяц нашей деятельности хорошие», - резюмирует Алексей Вячеславович. - В целом услуги предоставляются стабильно. Выход техники составляет 100%. Срывов нет. Замечания изначально были, но в основном по оформлению путевых листов. Дело в том, что стоимость услуги по части техники заказчик рассчитывает по тройному тарифу, который учитывает пробег, моточасы и оплату за часы. Но спустя месяц работы все урегулировалось. К тому же за последние две недели (интервью от 10 февраля 2014 г. - прим. ред.) мы с **куратором от ООО «Газпромнефть-Хантос» Игорем ШУРАКОВЫМ** общались всего лишь раз, хотя первое время созванивались по несколько раз в день. Это говорит о том, что у заказчика претензий к качеству выполнения нами обязательств не возникает, что работа наладилась, все идет по плану».

В настоящее время ООО «СТК» на смену первой формирует вторую вахту. «Часть людей согласилась остаться на перевахтовку. Их много устраивает: и условия работы и проживания, и заработная плата», - пояснил Сергей Амиранович. - Другую часть бригады нужно менять. Сегодня остро стоит вопрос по подбору кадров, особенно по та-



ким специалистам, как машинист ЦА-320, водитель по перевозке опасных грузов: в Нягани практически невозможно найти таких специалистов. Поэтому мы предложили водителям «СТК» пройти дополнительные курсы повышения квалификации».

ПЕРСПЕКТИВЫ ПРОЕКТА «ХАНТОС»

О том, что работа налажена и заказчик устраивает качество услуг, предоставляемых ООО «СТК», говорит и тот факт, что ООО «Газпромнефть-Хантос» готово увеличить объемы для транспортников. «Мы рассматриваем перспективы дальнейшего развития», - поделился руководитель «Сервисной транспортной компании». - И если от заказчика поступит предложение о выводе на линию дополнительной техники, к примеру если вдруг подрядчик, оказывающий транспортные услуги на Приобском месторождении, не будет справляться с объемами, а такие разговоры уже ведутся, то мы готовы

рассмотреть любые предложения о развитии сотрудничества с нашим новым заказчиком».

СПРАВОЧНО

ООО «Газпромнефть-Хантос» входит в группу компаний «Газпром нефть».

Профиль деятельности: разведка, добыча нефти и газа.

ООО «Газпромнефть-Хантос» образовано в 2005 году на базе двух территориальных проектов по добыче нефти - «Приобский» и «Пальяновский».

ООО «Газпромнефть-Хантос» - динамично развивающееся нефтяное предприятие, является одной из основных добывающих дочерних компаний ОАО «Газпром нефть».

«Газпромнефть-Хантос» добывает нефть на месторождениях Ханты-Мансийского автономного округа - Югры (Южная лицензионная территория Приобского месторождения и Пальяновское месторождение) и Тюменской области (Зимнее месторождение).



РАБОТА ПРЕДПРИЯТИЙ АЛЬЯНСА В МОРОЗЫ

В связи с установившимися морозами все бизнес-единицы автохолдинга перешли на усиленный режим работы. О том, как компании пережили морозы, мы попросили рассказать руководителей профильных отделов ООО «СТК» и ОАО «УТТ».



ООО «СЕРВИСНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

Антонина КАРБОВСКАЯ, начальник отдела по эксплуатации ООО «СТК», характеризует работу предприятия в морозы, отметила, что холодная погода не отразилась на работе компании в целом: «Мы в полном объеме выполняли свои обязательства, хотя при понижении температуры воздуха ниже сорока градусов были вынуждены останавливать гидравлическую технику: не весь спецтранспорт способен работать при низких температурах, в основном это тракторная техника, потому что один день на ней поработаешь - потом на неделю машина выйдет из строя».

Заказчики по-разному относились к вынужденной остановке транспорта. «Когда с пониманием, когда нет, - поясняет Антонина Иосифовна. - Допустим, сегодня (интервью от 14 февраля 2014 г. - прим. ред.) на Ем-Еге -40°C. А на нефтепромысле порыв. Естественно, они не хотят войти в наше положение».

К тому же вся задействованная спецтехника предприятия стоит на кустах. И если ночью температура воздуха понизилась до -40°C, то, естественно, утром ее тяжело завести. Тем не менее руководство «СТК» старается урегулировать

все вопросы с заказчиком. «Звоним, объясняем ситуацию. В основном к транспортникам относятся с пониманием», - отметила Антонина Иосифовна.

ОАО «УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ТРАНСПОРТА»

Михаил СЕДЫХ, директор по производству ОАО «УТТ», рассказывая о работе компании в сложных погодных условиях, пояснил, что предприятие заранее предприняло комплекс мер, который обеспечил функционирование организации в морозы без серьезных сбоев. С этой целью ОАО «УТТ» приобрело керосин, привело в порядок теплые стоянки, договорилось о размещении своего транспорта в теплых боксах в районе 37 км и поселка Талинского. «Благодаря этим превентивным мерам наша техника стабильно выходила на линию, простоев практически не было, - уверяет Михаил Прокопьевич. - Конечно, в этот период случались поломки техники, но наши сотрудники оперативно производили ремонт, и автомобили вновь включались в работу».

К тому же ОАО «УТТ» во время сильных морозов пришлось мобилизовать технику на Тобольском и Сузунском месторождениях: согласно производственной программе компания направила туда дополнительные транспортные средства. Таким образом ОАО «УТТ» справилось и с этой производственной задачей.

ИЗМЕНЕНИЯ В ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ - НА НАШЕМ САЙТЕ

1 августа 2013 года на корпоративном сайте автохолдинга «АльянсАвтоГрупп» (www.aliantsag.ru) появилась новая страничка - «Изменения в законодательстве», на которой находятся все последние новости о трансформации российского законодательства, так или иначе касающегося деятельности транспортной отрасли России.

«Российское законодательство постоянно совершенствуется, - поясняет новость Владислав ПОЛЯЕВ, генеральный директор ООО «Альянс-АвтоГрупп», - и своевременно отследить все изменения нашим специалистам не всегда удается. Данный раздел корпоративного сайта станет, я думаю, неплохим подспорьем для наших сотрудников: самые последние изменения с момента их появления в электронных СМИ тут же будут размещены на этой страничке».

Действительно, на данной страничке сайта находятся сведения об изменениях в Правилах дорожного движения, изменениях в новеллах

Правительства Российской Федерации, регламентирующих работу транспортной отрасли страны. К примеру, 26 января 2014 года в некоторые акты Правительства РФ по вопросам перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам РФ внесены изменения. Помимо этого, на сайте имеются статьи с изменениями в законодательстве, знание которых пригодится сотрудникам автохолдинга не только в работе, но и в повседневной жизни, например, новость от 29 января 2014 года «Номера для вызова экстренных служб стали трехзначными».



Где расположена новая электронная страничка? Чтобы на нее зайти, необходимо открыть сайт www.aliantsag.ru. На активной панели расположены вкладки: «Главная страница», «История», «Структура», «СМИ», «Новости», «Заявки/тендеры», «Менеджмент» и «English». Если навести курсор

на вкладку «Новости», то появится выпадающее меню, где пользователю будут предложены на выбор две активные вкладки - «Новости автохолдинга» и «Изменения в законодательстве». Необходимо выбрать последнюю, после чего появится список новостей за последние полгода.

ОТПРАВИТЬ Тещу НА КРАЙ СВЕТА — ЭТО ПО-УРАЛЬСКИ!

8-800-500-50-11
МКР-Н 1, Д. 1



Банк
Кольцо Урала

КРЕДИТЫ

от **13,9%**
НА ЛЮБЫЕ ЦЕЛИ!

РЕКЛАМА

УСЛОВИЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ ДЛЯ КРЕДИТА «ЗА КОМПАНИЮ». КРЕДИТ ДЛЯ ДЕРЖАТЕЛЕЙ ЗАРПЛАТНЫХ КАРТ БАНКА И СОТРУДНИКОВ ПРЕДПРИЯТИЙ, ВКЛЮЧЕННЫХ В ПЕРЕЧЕНЬ БАНКА. % СТАВКА — 3% ОТ ОСТАТКА ПО ОСН. ДОЛГУ ЗА ПЕРВЫЙ ДЕНЬ ПОЛЬЗОВАНИЯ КРЕДИТОМ, СО ВТОРОГО ДНЯ ОТ 13,9 ДО 20,5% ГОДОВЫХ. СРОК КРЕДИТА ДО 7 ЛЕТ. СУММА КРЕДИТА ОТ 20 ТЫС. ДО 1 МЛН. РУБ. ПО ЖЕЛАНИЮ ЗАЕМЩИКА ОН МОЖЕТ БЫТЬ ЗАСТРАХОВАН В РАМКАХ ПРОГРАММ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ БАНКА. РАСХОДЫ ПО СТРАХОВАНИЮ — В СООТВ. С ТАРИФАМИ БАНКА. ВОЗРАСТ ЗАЕМЩИКА ОТ 21 ДО 60 ЛЕТ НА МОМЕНТ ОКОНЧАНИЯ СРОКА КРЕДИТА, СТАЖ РАБОТЫ НА ТЕКУЩЕМ МЕСТЕ НЕ МЕНЕЕ 3-Х МЕС., ПРОЖИВАНИЕ И РЕГИСТРАЦИЯ ПО ПЕРЕЧНЮ, УТВ. БАНКОМ. ПОДРОБНЫЕ УСЛОВИЯ НА САЙТЕ БАНКА. БАНК ВПРАВЕ ОТКАЗАТЬ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КРЕДИТА. УСЛОВИЯ ДЕЙСТВУЮТ НА МОМЕНТ ВЫХОДА РЕКЛАМЫ. ООО КБ «КОЛЬЦО УРАЛА». ЛИЦ. ЦБ РФ №65