



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

№ 74
апрель
2014 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета



ДОРОГИЕ ДРУЗЬЯ!

Примите наши искренние поздравления с наступающими майскими праздниками - Первомаем и Днем Победы!

Эти светлые дни символизируют трудовую и боевую славу нашего народа, вызывают в наших сердцах гордость за подвиги воинов, защитивших Родину от фашистских оккупантов.

От души желаем всем хорошего весеннего настроения, мирного неба над головой, крепкого здоровья, реализации всех жизненных планов, семейного благополучия. Пусть всегда будет в почете мирный труд, а память о Великой Победе вечно живет в наших сердцах.

*С наилучшими пожеланиями,
Эльдар ИСМАИЛОВ,
председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп»
Владислав ПОЛЯЕВ,
генеральный директор ООО «АльянсАвтоГрупп»*

ЮРИЙ ПЛАКСИН ВОЗГЛАВИЛ ООО «СТК»

С 1 апреля текущего года к исполнению обязанностей управляющего директора ООО «Сервисная транспортная компания» приступил Юрий ПЛАКСИН, сменив на этом посту Алексея БАРСУКОВА, возглавлявшего предприятие с 30 декабря 2013 года по 31 марта 2014 года.

«Алексей Вячеславович подал заявление об увольнении по собственному желанию, - пояснил новость Владислав ПОЛЯЕВ, генеральный директор автохолдинга «АльянсАвтоГрупп». - На должность руководителя ООО «СТК» мы пригласили Юрия ПЛАКСИНА - человека, который в свое время стоял у истоков формирования двух няганских транспортных организаций, Управления технологического транспорта - 5 (УТТ-5) и Красноленинского специализированного управления технологического транспорта (КСУТТ), и который, соответственно, знаком и со спецификой предстоящей работы, и с кругом производственных задач, стоящих перед сервисной транспортной организацией».

Юрий Николаевич прошел все карьерные ступени транспортника, начиная от ученика слесаря по ремонту автомобилей до генерального директора транспортного предприятия. Свой трудовой путь он начал в 17 лет в Кривом Роге на автобазе. После окончания института (Донецкий политехнический институт, факультет «автомобили и автомобильное хозяйство») работал начальником ремонтных мастерских Криворожской автобазы. Затем во время прохождения военной



службы в инженерной части, располагавшейся в Забайкалье (Читинская область), сначала выполнял обязанности механика, потом главного механика.

Начало. Продолжение на 2 стр.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-ю годовщину отметили **Ксения КАЛАШНИКОВА**, специалист по кадрам базы «37 км» ООО «СТК» (г. Нягань), **Рафаиль ФАТАХУТДИНОВ**, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромышленного оборудования а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Антон СЛЕПНЕВ**, тракторист участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), и **Сергей ОВСЯННИКОВ**, машинист экскаватора ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк).

30-летний юбилей отметили **Ирина ТИШКОВА**, старший диспетчер автомобильного транспорта участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Леонид ТИМОФЕЕВ**, водитель автомобиля участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), **Расим МИРЗАЕВ**, водитель автомобиля а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Денис ДЕНИСОВ**, помощник машиниста тепловоза ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

35-ю годовщину отметили **Алексей ДОРОГОПУЛЬКО**, машинист

экскаватора а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Валерий ТУРАЕВ**, водитель автомобиля участка «г. Бугуруслан» ОАО «УТТ» (г. Бугуруслан), и **Муса ГАДЖИМАГОМАЕВ**, водитель автомобиля участка «Зимнее месторождение» ООО «СТК» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили **Наталья СТАРОСТА**, медицинская сестра участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), и **Сергей ШИРОКОВ**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк).

45-ю годовщину отметили **Сергей ВЫСКРЕБЕНЦЕВ**, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромышленного оборудования а/к № 1 участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Сергей ЗОВНИН**, водитель автомобиля а/к № 2 участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Леонид МИШУТКИН**, машинист бульдозера участка «г. Бугуруслан» ОАО «УТТ» (г. Бугуруслан), **Сергей ПРИБЫТКОВ**, машинист бульдозе-

ра участка «п. Первомайский» ОАО «УТТ» (п. Первомайский), **Гамзат МИРЗАЕВ**, машинист автомобильного крана а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Александр НЕКРАСОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Андрей ПЕРМЯКОВ**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), и **Анатолий ЗАХАРЧЕНКО**, начальник участка по ремонту и содержанию дорог базы «37 км» ООО «СТК» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили **Инна ЛЯДОВА**, диспетчер ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), **Наталья КУНГУРОВА**, начальник отдела расчетов с персоналом ООО «ААГ» (г. Нягань), **Валерий ЩЕРБАТЫХ**, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Сергей КОРОВИН**, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромышленного оборудования а/к № 1 участка «г. Бузулук» ОАО «УТТ» (г. Бузулук), **Анатолий АФОНИН**, водитель автомобиля участка «г. Бугуруслан» ОАО «УТТ» (г. Бугуруслан), **Влади-**

мир МУРЗИН, водитель автомобиля участка «п. Первомайский» ОАО «УТТ» (п. Первомайский), **Сергей КОНДРАТЬЕВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Ильфир ШАРАПОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС».

55-ю годовщину отметили **Надежда КАСЬЯНОВА**, ведущий специалист по закупкам и продажам ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), **Татьяна ГРИВАЧЕВА**, сторож-вахтер базы «п. Талинка» ООО «СТК» (п. Талинка), **Александр БОЙКО**, начальник участка Верх-Тарского нефтяного месторождения ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Александр КУЛИКОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Валерий ЧЕРНУХИН**, машинист автомобильного крана а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Роман АКСЕНЮК**, водитель автомобиля а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), **Николай МАРТЫНЕНКО**, машинист ППУ участка «Пальяново» ООО «СТК» (г. Нягань), и **Мансур ЮЗМУХАМЕТОВ**, слесарь по ремонту автомобилей базы «37 км» ООО «СТК» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметили **Виктор ЛЕВИН**, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромышленного оборудования участка «г. Бугуруслан» ОАО «УТТ» (г. Бу-

гуруслан), **Закий ИБРАГИМОВ**, водитель автомобиля участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), **Александр ВОРОНИН**, слесарь по ремонту автомобилей участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), и **Михаил КУРДЮМОВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк).

65-ю (!) годовщину отметил **Раис БАДРЕТДИНОВ**, контролер технического состояния автомобильного транспорта участка «г. Бугуруслан» ОАО «УТТ» (г. Бугуруслан).

ДОРОГИЕ ИМЕНИННИКИ!

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

С днем рождения мы вас поздравляем!

Пусть ваш дом будет полон любви.

В этот день от души мы желаем, чтоб сбывались все ваши мечты!

Пусть наполнит ваш дом мудрость старших,

А эмоции юности - жизнь.

Если чувств - настоящих, без фальши,

И удачи - в стремлении ввысь!

С ПРАЗДНИКОМ!



ЮРИЙ ПЛАКСИН ВОЗГЛАВИЛ ООО «СТК»

Окончание. Начало на 1 стр.

После демобилизации работал в Донецком областном автоуправлении инженером, позже - начальником производственно-технического отдела автоуправления, затем - главным инженером автотранспортного предприятия магистральных сообщений.

В 1982 году Юрий Николаевич по приглашению Главтюменьнефтегазстроя приехал в Нягань, где сначала в течение трех месяцев работал главным инженером, а затем начальником Няганской автобазы - 14. В 1989 году его назначили руководителем новой организации, созданной для производства текущего и капитального ремонта скважин УТТ-5. А после слияния УТТ-4 и УТТ-5 его поставили генеральным директором КСУТТ.

В 2001 году Юрий ПЛАКСИН переехал в Пятигорск, где с 2001 по 2013 год работал сначала главным инженером, а затем генеральным директором в ООО «Пятигорсктеплосервис». В 2014 году Юрий Николаевич вернулся в Нягань.

ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

- С тех пор, как уехал из Нягани, постоянно скучал по Северу: Север тянет, и это не просто слова, - рассказывает Юрий ПЛАКСИН. - В свое время я приехал на Север из Донецка, из промышленного города-миллионника. В те времена это было не модно, а позывом души. Мне тогда исполнилось 35 лет. За плечами - хорошая школа руководителя-производственника, в Донецке у меня была перспектива дальнейшего карьерного и профессионального роста. Но мне предложили поработать на Севере, принять участие в освоении нефтепромыслов, строительстве нарождающегося посреди глухой тайги поселка нефтяников, и я поехал, как мы тогда говорили, за запахом тайги, за романтикой. Конечно, тогда я думал, что года три поработаю на Севере и вернусь к привычной жизни. Но, приехав в Няг и окунувшись в круговорот событий, я просто потерял счет времени. И до того ли тогда было?! Здесь все росло как на дрожжах, и нужно было везде успеть, чтобы производство, доверенное руководством Главтюменьнефтегазстроя, своевременно выполняло все поставленные задачи. К тому же в течение 12 лет начиная с 1983 года я был бесценным депутатом Совета народных депутатов, причем все время возглавлял депутатскую комиссию по промышленности, энергетике, транспорту и связи. Дни и годы пролетали стремительно, и я не заметил, как минуло 19 лет: свободного времени не было, наоборот, его постоянно не хватало.

Вернувшись в Нягань, я опять попал в свою стихию - в организацию, которая специализируется на оказании услуг спецтехники, чем я и занимался столько лет. Правда, к спецтранспорту добавились еще автоколонна автобусов и автоколонна технологического легкового транспорта. К тому же значительно расширилась география бизнеса, несколько трансформировались взаимоотношения с заказчиками, ужесточились требования к транспорту, к безопасности на объектах работы. Привыкаю к этим новшествам, к новым требованиям, новым задачам: изучаю обстановку и одновременно вхожу в курс дела. Постараюсь, чтобы на это ушло как можно меньше времени. Но главное, что основные производственные задачи предприятия остались прежними, и в основе их лежит своевременный и бесперебойный выход техники на линию, обеспечение эффективного ее использования.

Какие цели перед собой ставлю? В первую очередь ООО «СТК» нужно укорениться на новых объектах, зарекомендовать себя перед заказчиками как надежного бизнес-партнера. Хочу возобновить ряд системных производственных процессов и первым делом - систему контроля исполнения поручений, приказов и требований. К тому же намереваюсь частично восстановить технику, стоящую в зоне консервации, и вывести ее на линию (в свое время она осталась без машинистов, водителей, естественно, из-за простой автомобилей вышли из строя). Также планирую работать над увеличением объемов производства и расширением географии бизнеса ООО «СТК». Постараюсь имеющиеся опыт и знания направить на достижение целей, поставленных передо мной руководством автохолдинга, и на выполнение производственных задач.

СЛЕСАРЬ-ПРОФЕССИОНАЛ

Федор ШЕВЯКОВ работает слесарем по ремонту автомобилей в ООО «Управление автомобильного транспорта Кирово-Чепецкого химического комбината» с 2001 года. За тринадцатилетний период работы Федор Викторович изучил устройство механизмов всех автомобилей, задействованных в работе Кирово-Чепецкого химического комбината, освоил порядок и правила сборки и разборки узлов, агрегатов. Сегодня Федор ШЕВЯКОВ - первоклассный специалист в своей области, его работу высоко оценивает руководство ООО «УАТ КЧХК», к нему нередко обращаются молодые сотрудники, водители и автослесари, за советом и помощью. И Федор Викторович всегда идет навстречу, делится накопленными за годы работы знаниями и мастерством.

Родился Федор в 1979 году в Кирово-Чепецке, в семье, где воспитывалось трое детей. Его родители работали на Кирово-Чепецком химическом комбинате: отец - слесарем по контрольно-измерительным приборам и автоматике (КИПиА), мать - аппаратчиком в 58-м цехе. «Практически вся моя семья трудилась на химическом комбинате: даже старший брат после получения профессионального образования работал с матерью в одном цехе», - пояснил Федор Викторович.

Детство Федора прошло бурно. Все свободное время он проводил во дворе своего многоэтажного дома, общался со сверстниками и старшими ребятами, участвовал в междворовых драках, отстаивая честь своего двора и каждого, кто проживал в нем. «Раньше были всякие пацанские группировки, которые формировались по территориальному принципу и ревностно отстаивали свои интересы. К примеру, попал я в чужой двор - все, уже виноват. И никого не интересовало, что я туда зашел по срочному и важному делу. Все равно конфликт был неизбежен. У меня было веселое детство, с современным не сравнить: дети сидят за компьютерами, их двор мало интересует».

Интересов же во дворе у подростков в годы юности Федора было немало: ребята устраивали турниры по футболу, играли в баскетбол, сообща ходили на стройки (в те годы велась широкомасштабная застройка Кирово-Чепецка), чтобы поиграть там в прятки, и т. д. «Раньше во дворе нашего дома была хорошая игровая площадка, где мы проводили все свободное время. Чаще всего мы играли в футбол, причем как летом, так и зимой: мы устанавливали прямо на хоккейном корте футбольные ворота и гоняли в валенках мяч по льду. Очень увлекательно! Конечно, было скучно, но в этом-то и заключалась вся прелесть игры: пасуя мяч или перебегая по полю, нужно было удержаться на ногах, умудриться забить гол в ворота противника».

В школе Федор занимался без особого прилежания. «У меня не было тяги к учебе: науки меня не интересовали, - признался он. - Я, со слов моего классного руководителя, первые три четверти спал, не занимался школьными дисциплинами, а к четвертой просыпался, подтягивал свои хвосты по учебе». Между тем Федор активно занимался в школьных спортивных секциях, ходил на легкую атлетику, занимался бегом.

После окончания девятого класса он поступил в Кирово-Чепецкий профессиональный лицей на специальность «техник-механик». «Я подал документы в лицей, решил получить образование слесаря-механика и заниматься тем, что меня действительно интересовало. А мне нравилось разбираться в машинах. Всю юность мы с приятелем копались в его «Волге»: то разбирали переднюю подвеску, то меняли на рычагах подушки...»

Но и в лицее Федор учился без особого желания. «Если чест-

но, ничего нового я там не узнал. Были, конечно, малознакомые мне дисциплины, но осваивать все эти абстрактные понятия мне не хотелось. Все это отразилось в моем дипломе: мне была присвоена квалификация слесаря-ремонтника третьего разряда».

* * *

Спустя пару недель после выпускного Федора призвали в армию. После учебки он был направлен в воинскую часть, располагавшуюся в Новосибирске. «При ракетных войсках, где я служил, была противопожарная служба, в задачи которой входило обеспечение пожарной безопасности в офицерском городке и близлежащих дачных садоводческих поселках. Вот меня и направили в эту службу, посадив за руль пожарной машины».

Федору очень нравилось это новое занятие: с одной стороны, он управлял машиной, следил за ее техническим состоянием, с другой - принимал активное участие в пожарно-спасательных работах, и, наконец, он помогал людям, спасая их имущество и эвакуируя их из горящих, задымленных сооружений. «В пожарную службу набрали молодых солдат, толком ничего не умеющих делать. Вот и приходилось самому тушить пожары: частенько горели гаражи, садовые домики».

После демобилизации Федор решил продолжить заниматься понравившимся делом: он попытался трудоустроиться в пожарную часть г. Кирово-Чепецка, но из-за плохих результатов тестирования его не взяли на эту службу.

* * *

После неудачной попытки стать пожарным Федор Викторович устроился слесарем по ремонту автомобилей в ООО «Управление автомобильного транспорта Кирово-Чепецкого химического комбината», где еще во время учебы в профессиональном лицее проходил практику.

Здесь он с увлечением принялся осваивать строение механизмов, агрегатов, узлов. «Я пришел в УАТ слесарем по ремонту автомобилей третьего разряда и мало что понимал, поэтому стал вникать в устройство механизмов автомобилей, порядок и правила сборки и разборки узлов, агрегатов, искать причины поломок, причем сам, без посторонней помощи. Более того, разобравшись в одном автомобиле, просил дать другой, более сложный. Так за время работы накапливались знания, формировались умения и навыки. И сейчас ремонт техники мне кажется легкой и простой работой».

Определяющее значение для эффективной работы автослесаря, несмотря на ручной характер труда, по мнению Федора Викторовича, имеют техническое мышление, наблюдательность, понимание логики работы механизмов, четкие пространственные представления. «Ремонтник должен уметь мысленно пред-



ставить взаимодействие всех деталей агрегата, чтобы устранить поломку. Просто нужно включить мышление».

* * *

- Федор Викторович, скажите, много ли работы у автослесаря на автотранспортном предприятии?

- Достаточно. Причем многие поломки происходят из-за некомпетентности молодых водителей.

- То есть?

- Сейчас молодежь набрали в водительский состав. Молодые водители ничего не понимают в технике, лишь бы заводилась и ехала. Опытный водитель, перед тем как вывести машину на линию, внимательно осматривает ее, проверит уровень масла, тосола, все клеммы аккумулятора, двигатель, колеса, их накачку, общее состояние автомобиля и т. д. И если обнаружит какую-либо неисправность, то тут же устранит ее либо отправит автомобиль на более серьезный ремонт. Даже в процессе работы опытный водитель, если вдруг что-то станет работать не так, остановит машину, посмотрит, наладит и поедет дальше. Молодой же водитель этого не замечает, перед выходом на линию он не осматривает автомобиль. Завел машину, поехал, отъездил смену, поставил на стоянку, и все. Ключи бросил и ушел домой. Он не слышит, что где-то что-то стучит, ему это не надо, потому что он работает по принципу «не моя машина, зачем за ней следить?». И когда автомобиль заглохнет посреди дороги, вот тогда водитель прекращает работу. Механики пригоняют эту машину на ремонт, глянешь на нее - аж сердце за-

ходит: масла в двигателе нет, все заклинило.

Понимаете, раньше за каждым водителем был закреплен определенный автомобиль. Он и работал на нем, и следил за ним. А сегодня водитель приходит на работу и не знает, на чем он поедет. Бывает, трактористы ездят на «Волгах», на «Нивах»... Водители порой даже не знают, куда заливать бензин. И как работы автослесарю не прибавится?!

- А среди автослесарей много молодых специалистов?

- Хватает.

- Обращаются ли они к Вам за помощью? Или они, как Вы в свое время, пытаются самостоятельно разобраться в механизмах?

- Обращаются. Помогаю, объясняю, советую. Молодым всегда нужно помогать, я так считаю.

- Есть ли у Вас какие-либо увлечения?

- Есть. Рыбалка, охота. Мы с другом ездим.

- И на кого вы охотитесь?

- На что путевку приобретем: на зайцев или на уток.

- Больше в Ваших лесах ничего не водится?

- Ну почему... Волки, лисы, медведи, лоси, кабаны.

- А чем еще душу радуете?

- По выходным всей семьей (у меня двое детей, дочери 12 лет и сыну 4 года) ходим в развлекательный комплекс. Люблю отдыхать в кругу своей семьи!

- Есть своя машина?

- Да, недавно появилась - «Suzuki Grand Vitara». В кредит взял, вот выплачиваю сейчас.

- И последний вопрос. Какие у Вас планы на будущее?

- Если честно, грандиозных планов никогда не строил и не строю сейчас. Самое главное, хочу детей вырастить. А остальное - время покажет.



ООО «СТК» РАБОТАЕТ НА КРАЙНЕМ СЕВЕРЕ

С конца января 2014 года ООО «Сервисная транспортная компания» приступило к реализации договора на предоставление транспортных услуг спецтехники, заключенного с ООО «Интегра-Бурение». Контракт будет действовать в течение пяти лет. В ходе выполнения обязательств, предусмотренных данным соглашением, ООО «СТК» будет работать на Южно-Тамбейском газоконденсатном месторождении (полуостров Ямал, Ямало-Ненецкий автономный округ), участвовать в промышленном освоении Ямала - добыче углеводородного сырья в ЯНАО. Данный проект носит название «Тамбей», его руководителем назначен Владимир МУРАВСКИЙ.

ПОЛУОСТРОВ ЯМАЛ

Новый участок работы «СТК», куст 47 Южно-Тамбейского газового месторождения, крупнейшего газоконденсатного месторождения в Ямало-Ненецком автономном округе, расположен в 20 км южнее вахтового поселка Сабетта, лежащего на восточном берегу полуострова Ямал у Обской губы Карского моря. «47-й куст находится в 200-300 метрах от Обской губы, - поясняет Владимир МУРАВСКИЙ. - В этой части губы вода уже соленая. Здесь только в течение одного месяца длится навигация: в августе морской залив освобождается ото льда, а в сентябре-октябре мороз вновь сковывает воду льдом. Погода в этом месте меняется каждый день: вчера мело, было пасмурно, а сегодня - солнечно, градусов 15 мороза. Но из-за господствующего холодного и сухого континентального воздуха мороз не чувствуется. Лично мне в Сабетте комфортнее, чем в Нягани: голова не болит, хотя здесь концентрация кислорода в воздухе ниже, чем у нас».

ДОРОГА НА ТАМБЕЙ

Чтобы подготовиться к предстоящей работе, руководство «СТК» дважды организовывало экспедиции на новый производственный участок. Первая автоколонна, состоящая из 9 машин (вахтовый автобус на шасси «КамАЗ», автозаправщик, автомобильный кран на шасси «КамАЗ», водовоз на шасси «КамАЗ», автоцистерна для питьевой воды на шасси «КамАЗ», «КамАЗ полуприцеп», «КамАЗ с гидроманипулятором», бульдозер-болотоход Б10МБ, трал - вся необходимая техника, требующаяся для деятельности буровиков, для обустройства вахтового поселка), стартовала из Нягани 25 января 2014 года. Людям и транспорту предстояло преодолеть около 2 100 км по зимнику, проходящему по тундре. Это расстояние экспедиция прошла за 16 суток. «До того как отправиться в путь, - рассказывает руководитель проекта «Тамбей», - мы предполагали, что тундра - это ровная поверхность, как степь. Но на самом деле оказалось, что поверхность тундры изобилует холмами, оврагами, речушками, озерами. Здесь нет прямого зимника: он пролегает через холмы, речки, петляет, огибая крутые овраги. К тому же на продолжительность поездки повлияли и вьюги, мгновенно заметающие зимник, и сильные морозы, из-за которых нам не давали ехать дальше, и отсутствие пропусков (для проезда по технологическим зимникам, построенным нефтяными компаниями для своих целей, требуется оформление пропусков). Было очень холодно, к примеру, температура около Бованенково (Бованен-

ковское нефтегазоконденсатное месторождение - прим. ред.) опускалась ниже 50 градусов. В итоге в целом на путь мы потратили 6 суток, остальные 10 дней ушли на вынужденные стоянки. Но само передвижение не вызывало особых затруднений: поверхность зимника была плотной, хорошо укатанной тракторами со специальными волокушами».

Оказавшись на месте 10 февраля, сотрудники «СТК» первым делом прошли обязательный для всех работников, задействованных на буровой, вводный инструктаж, в ходе которого ознакомились с необходимыми документами, условиями допусков, требованиями компании-оператора, после чего каждому был выдан на время работы пропуск на месторождение. В течение следующего дня шло оформление пропусков для техники. Таким образом, ООО «СТК» приступило к работе 13 февраля. «Это был, согласно договору с ООО «Интегра-Бурение», первый, подготовительный этап, который

можно смело надевать на себя. В общем, условия хорошие».

ВТОРАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ «СТК»

22 марта из Нягани выехала вторая автоколонна, состоявшая из 8 единиц техники (два вакуумника «АКНС», два водовоза на шасси «КамАЗ», ЦА-320, ППУ, два самосвала «КамАЗ»). В г. Лабитнанги к автоколонне присоединилась еще одна машина, АП-30, взятая предприятием в аренду у ООО «ЯмалТрансАвто». В этот раз экспедиция добиралась до Сабетты 10 дней, из которых лишь один день ушел на вынужденную стоянку. «Во второй раз было сложнее передвигаться из-за состояния зимника, - пояснил Владимир Вольдемарович, - который по большому счету представлял собой простую ураловскую колею: видимо, конец сезона, и никто им конкретно не занимается».

Вообще, зимник на Ямал начинается со стороны Лабитнанги, от станции



включал в себя обустройство вахтового поселка на месторождении», - пояснил Владимир Вольдемарович.

В 2013 году во время навигации ООО «Интегра-Бурение» доставило речным транспортом на базу снабжения, расположенную в 23 км от Южно-Тамбейского месторождения, все необходимое для обустройства вахтового поселка. «Когда мы туда приехали, - рассказывает Владимир МУРАВСКИЙ, - вся стоянка была занесена снегом. Нам пришлось расчищать ее, а затем вывозить все оборудование на месторождение. Сейчас вахтовый поселок полностью сформирован, бытовые условия для отдыха и проживания очень хорошие. В вагонах установлены обогреватели, холодильники, микроволновые печи, электрочайники, на территории поселка есть сауна, прачечная, в которой установлены две стиральные машины: одна для одежды, другая для постельного белья, плюс сушилки, после которых одежду

Обская, и идет 575 км вдоль железнодорожной ветки Обская - Бованенково - Карская - самой северной железной дороги в мире. Первые 170 км дороги отсыпаны щебнем, поэтому передвижение на колесном транспорте не представляет особых трудностей. Но как только заканчивается отсыпка, начинается просто колея, «натоптанная» по целине, - сотни километров колеи в безлюдной тундре. «Попробуйте пройти по ней один километр! а десять? а тысячу? Любопытнейшей особенностью уклон, и есть шанс перевернуть машину, - продолжает Владимир МУРАВСКИЙ. - Поэтому никакой спешки, все четко и размеренно. Здесь и стоять на месте нельзя: заметет. Нужно ехать медленно, но ехать. И хорошо, если средняя скорость движения составляет хотя бы 10 км/ч».

Таким образом, на весь путь у нас ушло 10 суток. И только один день из них нам пришлось стоять на месте из-за непогоды: возле одного из постов обогрева, расставленных по зимнику через каждые 50 км. За пять километров до этого поста разыгралась сильная вьюга: ничего невозможно было различить. Поэтому ехавший с нами слесарь пошел впереди колонны, указывая путь (зимники обычно укатываются с самого начала зимы, и там снег очень плотный, а рядом - рыхлая снежная целина, хотя по высоте и такая же, как сам зимник, и съехав с него можно запросто провалиться и глубоко увязнуть в снегу). Таким образом мы добрались до поста и ровно сутки отсиживались в машинах, пережидая вьюгу».

Еще раньше, 9 марта, из Нягани выехали три единицы техники - трал, ко-



торый вез КП-25, и «КамАЗ полуприцеп», транспортировавший необходимое оборудование для КП-25. «Мы догнали их в 170 км севернее Бованенково и последние 220 км тащили трал с автовышкой на тросах, так как техника не могла самостоятельно следовать дальше по зимнику. За 6 км до Сабетты опять разыгралась сильная вьюга. Часть машин успела проскочить, миновать ее, оставшаяся, тянувшая трал с автовышкой, пробиралась сквозь метель ровно 6 часов. Но в итоге все завершилось благополучно, люди живы-здоровы. Конечно, за время пути все очень устали: столько всего в дороге пришлось преодолеть... Но никто ни на что не жаловался, каждый терпеливо переносил трудности, возникавшие на зимнике, и отсутствие удобств. Все ехали, старались. И мы добрались до Сабетты».

К тому же, со слов Владимира МУРАВСКОГО, за время пути и машины не подвели: «Вся техника новая, поэтому никаких проблем в дороге не возникло. Мы столько километров прошли по тундре, и ни одно из транспортных средств не доставило хлопот. Более того, наши водители стараются поддерживать автомобили в хорошем состоянии, каждый ценит свое рабочее место».

НОВЫЙ УЧАСТОК РАБОТЫ

Из-за непосредственной близости месторождения к акватории Обской губы и с целью сохранения экосистем полуострова Ямал на Южно-Тамбейском месторождении бурение скважин будет осуществляться по безамбарной технологии, то есть все отходы бурения, буровой шлам, твердые бытовые отходы будут собираться в контейнеры, а нефтесодержащие воды и масла - в емкости и вывозиться на полигон для утилизации. «Шламовозы будут работать в суточном режиме, - конкретизирует руководитель участка «Тамбей», - В целом на данном проекте будут задействованы 24 автомобиля. Стоит отметить, что вся техника новая, причем хорошо оборудована: в кабине каждой машины установлено двойное остекление, находится обогреватель, к тому же двигатель оснащен электрическим подогревом. Скажу больше, во время пути до Сабетты, чтобы зря не жечь топливо во время остановок на ночевку, мы включали обогреватели и спокойно спали».

Для реализации проекта «Тамбей» сформированы две сменные вахты из 23 человек. Курируют работу участка (посменно) руководитель проекта Владимир МУРАВСКИЙ и старший механик Аликбек ШИХБАБАЕВ. Рассказывая об особенностях работы в условиях Крайнего Севера, Владимир Вольдемарович пояснил, что Ямал - это бесконечная снежная пустыня, где постоянно дуют сильные ветры. «Но если хорошо одеться, а у нас у всех хорошая спецодежда, то

СПРАВОЧНО

Южно-Тамбейское месторождение открыто в 1974 году. Месторождение состоит из 5 газовых пластов неглубокого залегания и 37 газоконденсатных пластов глубокого залегания. Глубина залежей варьируется от 900 до 2 850 м. По предварительным оценкам, месторождение содержит 481,4 млрд куб. м доказанных запасов природного газа и 13,4 млн т доказанных запасов жидких углеводородов. Лицензия на освоение Южно-Тамбейского месторождения действительна до 2045 года и принадлежит ОАО «Ямал СПГ», в котором «НОВАТЭК» владеет 60%-ной долей. По объему доказанных запасов Южно-Тамбейское месторождение является крупнейшим среди всех месторождений, входящих в портфель активов «НОВАТЭКа».

Проекты разработки и обустройства месторождения предусматривают бурение около 200 скважин на 19 кустовых площадках, строительство завода по производству сжиженного природного газа (СПГ). Завод будет состоять из трех технологических линий производительностью 5-5,5 млн т в год каждая, а также будет включать емкости для хранения СПГ. Инфраструктура для отгрузки СПГ на экспорт будет состоять из отгрузочной эстакады с двумя причалами в порту Сабетты, оборудованном ледозащитными сооружениями. Для транспортировки СПГ будут использоваться специально спроектированные танкеры усиленного ледового класса Arc7.

вполне комфортно себя чувствуешь, glavно, чтобы не продувало».

В настоящее время сотрудники «СТК» принимают участие в разгрузке бурового оборудования (буровой установки «Арктика-6000», собранной «Уралмашем» специально для работ на Южно-Тамбейском месторождении по заказу ОАО «НОВАТЭК»), прибывшего на ледоколе из Архангельска.

«После завершения разгрузки начнется полномасштабная работа по монтажу буровой установки на кусту, которая должна быть окончена к 15 июня. Затем вышконтражники сдадут объект в эксплуатацию, и мы приступим к выполнению работ по обслуживанию буровой площадки. А это все транспортные услуги в процессе бурения: вывоз шлама на полигон, доставка труб и других ТМЦ, топлива, воды. Помимо этого, в наши задачи входит оказание транспортных услуг, касающихся жизнеобеспечения вахтового поселка».

Пока наша деятельность проходит в штатном режиме, замечаний к нашей работе нет. Будем и в дальнейшем прилагать все усилия, чтобы заказчик увидел в нас надежного партнера, оказывающего транспортные услуги на самом высоком уровне».





КУЙБЫШЕВСКОЕ «УТТ» ОРГАНИЗОВАЛО УЧАСТОК В УСТЬ-КУТЕ

С 1 апреля текущего года в городе Усть-Куте Иркутской области начало осуществлять свою деятельность обособленное подразделение ООО «Управление технологического транспорта». Открытие нового участка обусловлено выводом на аутсорсинг транспортного цеха ОАО «Осетровский речной порт», дочернего предприятия Группы компаний «Старвей». Руководство холдинга приняло решение о передаче непрофильного актива «Осетровского речного порта» в управление ООО «УТТ», специализирующегося на оказании комплекса транспортных услуг. Комментирует новость Георгий ЛОГИНОВ, директор по производству ООО «УТТ».

- Георгий Викторович, расскажите о формировании нового участка «УТТ».

- Начнем с того, что весной 2013 года руководством Группы компаний «Старвей» была поставлена задача перед ООО «УТТ» по расширению географии присутствия в восточном направлении. Для выполнения поставленной задачи мы начали искать объемы в городе Усть-Куте, последнем крупном транспортном узле на северо-востоке страны. С помощью руководства ООО «Речсервис», дочерней структуры Группы компаний «Старвей», базирующейся в Усть-Куте, были найдены объемы на период навигации по перевозке грузов на территории Осетровского речного порта. Для выполнения этих объемов мы организовали временный участок, где у нас были задействованы три единицы техники: автомобильный кран грузоподъемностью 25 тонн и два полуприцепа.

По завершении навигации между руководителями ООО «УТТ» и ОАО «Осетровский речной порт» прошел ряд встреч, в рамках которых обсуждался вопрос о выводе техники, используемой на предприятии, на аутсорсинг. В итоге в марте 2014 года руководство Группы компаний «Старвей», в структуру которой входит «Осетровский речной порт», приняло решение о передаче непрофильного актива ОАО «ОРП» в управление ООО «УТТ». Для выполнения взятых на себя обязательств наше предприятие 1 апреля 2014 года открыло в Усть-Куте обособленное подразделение. Договор заключен до конца декабря 2014 года.

- Какие производственные вопросы будет решать новое подразделение «УТТ»?

- В наши задачи входит транспортное обеспечение Осетровского речного

порта: оказание услуг технологического транспорта на территории порта (перевозка грузов, уборка территории, землеустроительные работы) и перевозка пассажиров, работников порта, по г. Усть-Куту. Объемы пока небольшие, но в настоящее время мы ведем переговоры с руководством порта о расширении транспортного цеха: возможно, на период навигации (с начала мая по конец сентября - прим. ред.) потребуются дополнительная техника.

- Планирует ли ООО «УТТ» искать объемы в городе Усть-Куте?

- Естественно, планируем. Усть-Кут - это последняя точка накопления грузов для всех нефтегазодобывающих и золотодобывающих компаний, которые работают в Иркутске, на севере Иркутской области, в регионах Восточной Сибири. Как правило, разрабатываемые месторождения находятся в труднодоступных местах, поэтому доставка груза туда осуществляется только по зимнику в холодное время года. К сожалению, в 2013 году ООО «УТТ» не удалось принять участие в тендерной кампании, но надеемся, что в период следующего централизованного примем участие в проводимых конкурсах, расширив таким образом объем работ.

- Сколько человек задействовано в функционировании нового участка?

- 18 человек. Это водители, диспетчер, начальник участка. Скажу больше, работники данного участка - коренные жители Усть-Кута. Перед тем как подписать контракт с ОАО «ОРП», в первых числах марта руководство ООО «УТТ» совместно с Михаилом ФОКИНЫМ, управляющим директором «Осетровского речного порта», провело общее собрание коллектива транспортного цеха, на котором Ми-

хаил Александрович дал разъяснения о причинах вывода структурного подразделения из состава «ОРП», поздравил коллектив с делегацией «УТТ».

Конечно, у водителей к нам было много вопросов и о предприятии, его истории, специфике деятельности, географии бизнеса, опыте работы, и о перечне социальных льгот и гарантий, действующих в «УТТ», уровне зарплаты. Понятно, что людей, проработавших много лет в «ОРП», многое настораживало. Поэтому мы дали подробные ответы на все интересующие вопросы. После этого все сотрудники транспортного цеха написали заявления на перевод в ООО «УТТ». Хочу также отметить, что перед этим собранием у нас состоялась встреча с председателем профсоюзного комитета ОАО «ОРП», в ходе которой мы детально обсудили все пункты коллективного договора и дали необходимые комментарии.

- Потребовалось ли дополнительно переправлять транспорт в Усть-Кут для реализации нового соглашения?

- Нет, наши водители работают на технике, приобретенной практически в полном объеме у ОАО «ОРП». В настоящее время все автомобили уже прошли процедуру перерегистрации, которой занимался начальник участка.

- Кто является начальником Усть-Кутского участка ООО «УТТ»?

- Семен АНТИПИН, бывший сотрудник ОАО «Осетровский речной порт». Это перспективный и опытный специалист: несмотря на молодость, он прошел путь от водителя автомобиля и машиниста автомобильного крана до механика, в настоящее время руководит обособленным транспортным подразделением. Он хорошо знаком со всеми направлениями деятель-

СПРАВОЧНО

Усть-Кут - город в России (до 1954 года - поселок), административный центр Усть-Кутского района Иркутской области. Расположен в 510 км севернее Иркутска в центральной части области в месте слияния рек Лены и Куты. Население составляет 44 301 человек.

Усть-Кут - одно из первых русских поселений в Восточной Сибири. Основан в 1631 году как Усть-Кутский острог, долгое время являлся местом политической ссылки. В 1974 году объявлен отправной точкой всеоюзной комсомольской стройки Байкало-Амурской магистрали.

Город является крупным Осетрово-Ленским транспортным узлом на пересечении железнодорожных, речных, воздушных и автомобильных путей. Имеется Осетровский речной порт, в прошлом крупнейший речной порт в Советском Союзе.

Основное производство: перевалка грузов на Север, лесозаготовка, добыча углеводородов. В городе развит туризм с оздоровительными целями (санатории с лечебными грязями).



ности транспортного цеха изнутри, что, соответственно, поможет ему грамотно осуществлять оперативное руководство подразделением и решать возникающие задачи, проблемы, как с ремонтом техники, так и с ее работой.

К тому же в прошлом году Семен Васильевич исполнял полномочия механика временного участка ООО «УТТ» в Усть-Куте, организовывал выпуск техники на линию и ее ремонт. За период исполнения полномочий у руководства «УТТ» не возникло замечаний к нему.

- Возникли ли претензии или замечания у заказчика по работе участка в этом году?

- Отвечая на поставленный вопрос, прежде всего, хочу подчеркнуть, что заказчик - «Осетровский речной порт», как и ООО «УТТ» в составе автохолдинга «АльянсАвтоГрупп», является бизнес-единицей ГК «Старвей». У нас общее руководство, поэтому решение каких-либо вопросов в процессе работы, думаю, будет проте-

кать в позитивном и конструктивном русле. За время нашей деятельности претензий или замечаний от заказчика к нам пока не поступало. К тому же мы намерены и в дальнейшем прилагать все усилия, чтобы обеспечивать бесперебойную работу участка, справляться с поставленными задачами и оперативно решать возникающие проблемные вопросы.

Конечно, руководство ООО «УТТ» испытывает некоторое волнение в связи с предстоящей навигацией: от нашей деятельности будет зависеть эффективность работы всего порта. А в период навигации у устькутян каждый день на счету, каждый день дорог, потому что за очень короткий период времени нужно принять-отправить большое количество грузов. Тем не менее мы будем делать все возможное, чтобы в максимально короткие сроки устранить возникающие поломки либо подыскивать альтернативу вышедшей из строя технике.

**НЕ ОТКЛАДЫВАТЬ
НА ЗАВТРА ТО, ЧТО
МОЖНО КУПИТЬ
СЕГОДНЯ – ЭТО
ПО-УРАЛЬСКИ!**

8-800-500-50-11
МКР-Н 1, Д. 1

1. ремонт,
2. машина,
3. дом,



Банк
Кольцо Урала

КРЕДИТЫ

от **13,9%**

НА ЛЮБЫЕ ЦЕЛИ!

УСЛОВИЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ ДЛЯ КРЕДИТА «ЗА КОМПАНИЮ». КРЕДИТ ДЛЯ ДЕРЖАТЕЛЕЙ ЗАРП. 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 WWW.KUBANK.RU И ПО БЕСПЛАТНОМУ НОМЕРУ КОНТАКТ-ЦЕНТРА 8-800-500-50-11. БАНК ВПРАВЕ ОТКАЗАТЬ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КРЕДИТА. УСЛОВИЯ ДЕЙСТВУЮТ НА МОМЕНТ ВЫХОДА РЕКЛАМЫ. ООО КБ «КОЛЬЦО УРАЛА». ЛИЦ. ЦБ РФ №65