



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

№ 77
февраль
2015 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета

23 ФЕВРАЛЯ - ДЕНЬ ЗАЩИТНИКА ОТЕЧЕСТВА

КОЛОНКА ВЛАДИСЛАВА ПОЛЯЕВА



Уважаемые коллеги!

Приближается всенародно почитаемый праздник – День защитника Отечества. Этот праздник для многих из нас является символом воинской доблести, преданности Родине и народу, олицетворением славы русского оружия, храбрости, мужества и героизма защитников Отечества, проявленных ими в битвах и сражениях. В этот день мы адресуем слова признательности и благодарности участникам Великой Отечественной войны и локальных конфликтов, тем, кто сегодня защищает нашу страну или готов пополнить ряды защитников в будущем, – всем тем, кто беззаветно предан своему Отечеству, кто защищает суверенитет и безопасность государства и каждого его жителя. В этот праздник мы вспоминаем земляков, погибших на полях сражений, чтим их подвиг и гордимся героическими страницами отечественной истории. В этот праздник мы желаем друг другу, прежде всего, мирного неба над головой, так как прекрасно осознаем, насколько важен мир и согласие для жизни и созидательного труда.

В текущем году эти пожелания зазвучат, наверное, с особой силой: на границе юго-востока России, в родной и всеми любимой Украине, идет гражданская война, где страдает, прежде всего, мирное население. Во что она перерастет? Выльются ли русофобские настроения наших братьев славян в тотальную агрессию? Перекинутся ли на территорию России? Трудно предугадать. Но несомненно одно, что война, под каким бы лозунгом она ни проходила, это всегда страшное испытание для всех – и тех, кто на передовой, и тех, кто в тылу. Поэтому, дай бог, благоразумия и отрезвления нашим братьям-славянам, а всем нам – мирного неба над головой и уверенности в завтрашнем дне! Пусть будет мир во всем мире!



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В феврале 2015 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

25-ю годовщину отметили Дания МИНИАХМЕТОВА, секретарь-референт ООО «АвтоДом» (г. Нягань), и Иван ГУБИН, водитель автомобиля участка «Сандибинское месторождение» ОАО «УТТ» (Надымский район, ЯНАО).

35-ю годовщину отметил Геннадий БОНДАРЬ, водитель автомобиля ООО «АТС» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили Людмила АХМЕТОВА, экономист ОАО «УТТ» (г. Нягань), Александр ШЕПЕЛИН, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Мурат ДАИБОВ, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Андрей ЖОЛОБОВ, моторист цементнорочного агрегата а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Сергей ТОЛМАЧЕВ, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), Андрей КОРЮКИН, водитель автомобиля участка «п. Талинский» ОАО «УТТ» (п. Талинка), и Фанис АХМЕТШИН, машинист бульдозера а/к № 5 ООО «ААГ-УРАЛ».

45-ю годовщину отметили Виктор БИРЮК, старший механик участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), Михаил КОЗЛОВ, водитель вездехода а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Василий НИКОЛАЕВ, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Заурбек АРУНОВ, водитель автомобиля участка «Средне-Хулымское месторождение» ОАО «УТТ» (Надымский район, ЯНАО), и Раиф РАХМАТОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили Расул ХАНБУТАЕВ, машинист экскаватора участка «п. Талинский» ОАО «УТТ» (п. Талинка), Абдулзапир АБДУЛАЕВ, машинист ППДУ а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), Александр СМОЛИН, водитель автомобиля участка «Пальняновское месторождение» ООО «СТК» (г. Нягань), Сергей АУРИТИС, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Андрей ГОРОБЕЦ, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), и Владимир ТАРАСОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «ААГ-УРАЛ».

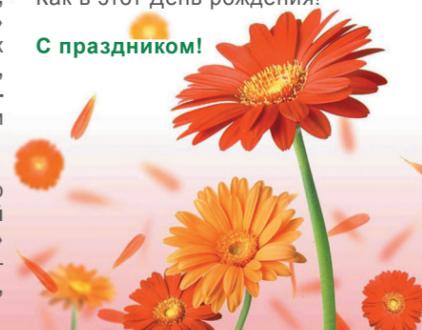
55-ю годовщину отметили Надежда ЧУМАКОВА, сторож/вахтер ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Валерий БЛОХИН, машинист ППДУ участка «п. Талинский» ОАО «УТТ» (п. Талинка), Александр САНЖАРОВСКИЙ, машинист автомобильного крана участка «п. Талинский» ОАО «УТТ» (п. Талинка), Владимир КЛИМЕНКО, слесарь по ремонту технических установок базы «37 км» ООО «СТК» (г. Нягань), Константин ПОТАПОВ, водитель автомобиля а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), Александр САННИКОВ, слесарь по ремонту автомобилей ООО «СТК» (г. Нягань), и Владимир КОРОЛЬ, водитель автомобиля ООО «АТС» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметили Людмила КАЛИНИНА, менеджер по реализации нефтепродуктов ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Валерий КУДРЯВЦЕВ, машинист ППДУ участка «Зимнее месторождение» ООО «СТК» (г. Нягань), Виктор КОЩЕЕВ, слесарь по ремонту автомобилей ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), и Виктор НОЖНИКОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «ААГ-УРАЛ».

Дорогие именинники! Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

Желаем радости всегда
И настроения бодрого,
Не знать печали никогда
И в жизни всего доброго.
Никогда не унывать,
Не видеть огорчения
И дни с улыбкой начинать,
Как в этот День рождения!

С праздником!





МАЛАЯ РОДИНА

Родился Филипп Дмитриевич в деревне Владимирово (Мамадышский район, Республика Татарстан). В семье, где он воспитывался, было семеро детей, пятеро из них – братья. «Между нами была небольшая разница в возрасте. Мы жили дружно. Приходя со школы, управлялись по хозяйству, еще и с двумя младшими сестренками нянчились – родители были весь день на работе, поэтому на нас, детях, лежало выполнение всех домашних обязанностей», – вспоминает Филипп ДУНАЕВ.

В школе, по словам Филиппа Дмитриевича, он занимался и не хорошо, и не плохо – средне. Любимыми предметами были география и физика. С удовольствием занимался в спортивной секции лыжных гонок, завоевываая призовые места как во внутришкольных, так и районных соревнованиях.

В свободное от учебы и домашних дел время Филипп со своими одноклассниками проводил на улице. «Собираясь все вместе, мы, наверное, как и все мальчишки, частенько мерялись силой, играли в хоккей, либо бегали на лыжах. Летом было не до гуляний и игр: помогали родителям заготавливать дрова, сено...»

Став взрослее, Филипп все свое свободное время проводил со старшими братьями, в то время уже работавшими водителями в сельском хозяйстве. «После работы братья приезжали на машинах домой, вот я им и помогал в ремонте машин: колеса менял, коробки снимал... Они мне объясняли все, показывали. Меня это настолько увлекало, что время пролетало незаметно».

Естественно, что ни о каком другом деле жизни Филипп тогда и не мечтал. И, окончив восьмилетку, поступил учиться в Мамадышское СПТУ на тракториста-машиниста широкого профиля. Окончив училище, Филипп Дмитриевич полгода работал слесарем в сельхозтехнике села Усалинское. Параллельно по направлению от военкомата проходил в ДОСААФе трехмесячные курсы водителя-профессионала (с вручением водительского удостоверения категорий «В», «С», «D»). После того, как ему исполнилось 17 лет (в то время не разрешалось управлять транспортом, если водителю меньше 17 лет), сел в кресло колесного трактора «Беларусь» с прицепом. «Я с таким удовольствием приступил к работе: сам, без чьей-либо помощи, управлял трактором, ездил по делам – развозил удобрения из районного центра по колхозам, помогал застрявшим грузовикам выбираться из грязи. В те времена дороги были грунтовыми, и после дождя они становились труднопроходимыми для грузовых и легковых машин. Поэтому за помощью обращались ко мне, водителю трактора. Особенно меня раширало от ощущения собственной значимости, когда я буксировал «ЗИЛы» своих братьев». К слову сказать, все братья Филиппа (он, получается, младший, пятый брат) работали на «ЗИЛах». «Помню зимой, – продолжает Филипп Дмитриевич, – мама вставала в пять утра, чтобы успеть к нашему пробуждению вскипятить трехведерный казан воды, дабы нам всем ее хватало на прогрев коллекторов, и мы смогли вовремя приступить к работе».

СОЛНЕЧНЫЙ АЗЕРБАЙДЖАН

В мае 1980 года Филиппа Дмитриевича призвали в армию. Служба его началась в Нижнем Тагиле: в местной воинской части он прошел курс молодого бойца, принял присягу. Затем в числе 60 рядовых был направлен в Харьков, где в течение полугода солдаты получали знания по специальности «техник-механик», приобретали навыки определения технического состояния автомобиля. «Через полгода нас отправили

одних, без сопровождения офицеров, в Азербайджан. Дали только адрес: г. Агдаш, автомобильные войска».

На новом месте Филиппа Дмитриевича ждало разочарование: его назначили начальником контрольно-технического пункта (КТП) и вменили в обязанности ежеутреннюю и ежевечернюю проверки технического состояния всего транспорта, который выходит за периметр воинской части. «Я попытался изменить свою судьбу, подошел командиру батальона и попросил посадить меня на машину». Но комбат урезонил строптивого солдата: «Получается, государство зря учило тебя? Переводило деньги? Мы так долго ждали из учебки компетентного специалиста... Так что будешь служить механиком. И точка!»

В итоге Филипп полтора года отслужил механиком на КТП. «Каждое утро я проверял состояние всех машин, перед тем как им выезжать на работу: лично убеждался в надежности рулевого управления, чтобы не было в нем люфта, в исправности тормозов,

ны на меня из-за переезда, не хотели отпускать. Отец говорил, чтобы я не бросал родительский дом: ведь за ним надо ухаживать, чтобы он не рассыпался – я, как последний сын, согласно обычаю, должен был остаться при родителях, смотреть за ними, за домом. Но в деревне не было ни работы, ни детского сада – ничего. Ни накормить семью, ни одеть. Как там жить? Позже родители Филиппа, желая сыну лучшей доли, смирились с его отъездом. «Остался бы здесь, сынок, всю жизнь мучался бы, как мы», – признался ему как-то отец.

В Нягань молодые приехали с одним чемоданом. Это был 1984 год. Сначала они в течение недели жили у сестры жены, а затем, после того, как оба устроились на Базу производственно-технического обслуживания и комплектации оборудования (БПТОиКО), им была выделена комната (2x6 м) в только что построенном общежитии на территории в/г БПТОиКО. «Я туда устроился трактористом, а жена – кладовщиком. Кстати сказать, она там и до сих пор работает

силы, передаваемые на руки водителя от колес – руки и ноги болеть начали... Но тем не менее меня просто тянет сесть за руль и ехать. Кого тянет на рыбалку, кого – на охоту, а меня – управлять машиной, преодолевать очередные километры».

– Как Вы считаете, водитель автомобиля – это благодарная профессия или нет?

– Я считаю, что без людей нашей профессии все производство встанет, так как нет ни одной отрасли экономики, в которой не трудились бы водители. Раньше физический труд был в почете,



ШОФЕРСКАЯ ДИНАСТИЯ ДУНАЕВЫХ

Стать хорошим механиком, трактористом, доблестно отслужить в армии – таковы заветные детские мечты Филиппа ДУНАЕВА, водителя автомобиля ООО «Сервисная транспортная компания». И вот уже без малого 40 лет Филипп Дмитриевич управляет транспортным средством, не изменяя своей мечте. До сих пор, садясь за руль автомобиля, он не с меньшим желанием заводит своего железного коня, как когда-то в дни своей молодости.

светоприборов, поворотников, фар и прочего. И если машина была в порядке, то допускал к работе. После того, как заканчивался выпуск техники, я обходил весь автопарк, выяснял, какие автомобили и по какой причине не выехали, а затем всю картину докладывал замполтеху батальона. Вслед за тем шел на уборку территории воинской части.

Автобатальон, где проходил службу Филипп ДУНАЕВ, занимался обслуживанием стройбатов, работающих на возведении Куткашанской (с 1991 года – Габалинской) радиолокационной станции, расположенной в Кавказских горах. Этот объект вплоть до 2012 года был одним из важнейших элементов системы противоракетной обороны страны и был предназначен для обнаружения пусков наземных и морских баллистических ракет, способных нести ядерные боеголовки, а также для непрерывного контроля воздушного и космического пространства над территорией Ирана, Турции, Индии, Ирака, Пакистана, частично Китая и ряда других азиатских и африканских стран. Вместе с тем станция фиксировала пуски межконтинентальных баллистических ракет в Южном полушарии, в том числе с подводных ракетносцев США из акватории Индийского океана. В 2012 году России и Азербайджану не удалось договориться по условиям продления аренды: Баку повысил годовую плату в несколько десятков раз – с 7 до 300 миллионов долларов, поэтому российский военный пришлось вывезти все оборудование и покинуть станцию.

НЯГАНЬ – ВТОРАЯ РОДИНА

После армии Филипп, отдохнув, как полагалось в то время, 10 дней, пошел работать на прежнее место – в сельхозтехнику. Его вновь посадили на «Беларусь» и направили в соседнее село Усалинское, также входящее в Мамадышский районный центр. Там он познакомился со своей будущей женой, окончившей к тому времени 10-й класс. Через год они поженились и переехали в Нягань. «Отец и мать были очень обиже-

– всю жизнь на одном месте. Я, получается, тоже работаю на одном месте. Просто в 1986 году транспортный цех БПТОиКО стал основой для создания Управления технологического транспорта № 3. УТТ-3 позже вошло в состав другой транспортной компании, которая сегодня после нескольких реорганизаций называется ООО «Сервисная транспортная компания».

На новом месте работы, созданном для снабжения месторождений различным оборудованием, Филипп Дмитриевич трудился на «Кировце», развозил необходимые грузы для бурения нефтяных и газовых скважин на кусты, а также вагончики по городским организациям – УБР-2, УБР-1, Полтавское УБР, Тюменское УБР.

После того, как транспортный отдел БПТОиКО был переведен в УТТ-3, его пересадили на прицепную тяжеловозную технику (трал) для перевозки тяжелой техники, затем на КраЗ. «У меня был прицеп, предназначенный для перевозки тяжелой техники – тракторов, экскаваторов, буровых установок. И я до недавнего времени занимался их перевозкой. Сейчас я езжу на «МАНе» с полуприцепом-бочкой, перевожу дизтопливо от НПЗ, расположенного на 37-м километре, до города. Затем соляру заливают в железнодорожные емкости-вагоны и отправляют дальше».

* * *

– Филипп Дмитриевич, в этом году исполнится 38 лет, как Вы сели за руль машины. Со временем не пропало желание быть водителем? Не разочаровались в мечте своего детства?

– Конечно же, нет. Другое дело, что спустя годы романтика отступает – ей на смену приходят профессиональные болезни. О себе сейчас стали давать знать и отсутствие гидроусилителя на руле прицепа-тяжеловоза советских времен, и неудобство посадки водителя на нерегулируемом сиденье, и отсутствие отопителя, неэффективная работа амортизаторов и большие

большим уважением пользовались люди рабочих специальностей, в том числе и водители автомобилей. В настоящее время у общества появился новый идеал – деньги, поэтому сейчас престижными считаются такие профессии, как юрист да банкир. Да и потом нынешняя молодежь в большинстве своем вообще работать не настроена. Взять тех, кто приходит в транспортное предприятие. Им нужны сразу же высокая зарплата и новый автомобиль. Но разве ж так бывает?! Ты сначала покажи себя, поработай год-другой. Я, к примеру, тоже начинал работать на старой машине. Да и не только я – любой водитель со стажем так начинал. Знаете, вот когда наше поколение уйдет на пенсию и работать будет некому, может тогда произойдет переоценка ценности?..

– Выйдя на пенсию, не будете скучать по своей работе?

– А я и на пенсии буду продолжать работать. (Улыбается.) Пока будет позволять здоровье, буду работать. Куда я без машины?! Так-то у нас все есть: квартира, машина, детей выучили. Просто дома сидеть – скучно будет, да и больным сразу станешь. А работая, чувствуешь свою необходимость людям, что ты – член общества, который приносит пользу.

– Филипп Дмитриевич, Вы трудитесь и на тракторной, и на тяжеловесной грузовой технике с прицепом, сейчас перевозите опасные грузы. На чем сложнее работать?

– Конечно же, на прицепе-тяжеловозе. Во-первых, трал перевозит негабаритные тяжеловесные и крупногабаритные грузы. При их транспортировке нужно быть крайне осторожным и сконцентрированным, чтобы не зацепить кого-либо из участников дорожного движения, поэтому на водителе лежит большая ответственность. Во-вторых, из-за параметров данной техники на ней уже не везде проедешь; из-за тяжеловесности – ею трудно управлять, у нее снижается маневренность, она медленнее набирает скорость, а тормозной

путь увеличивается... На подьеме еще сложнее – постоянно буксуете».

– И Вы ведь долго проработали на ней, не бросили...

– Конечно, сначала испытывал дискомфорт от такой езды, но со временем привык. Ко всему привыкаешь.

– Филипп Дмитриевич, считаете ли Вы себя счастливым человеком?

– Думаю, что да.

– В чем заключается Ваше счастье?

– В семье. У нас хорошая и дружная семья. Мы с женой вырастили троих детей: две дочери и младший сын. Старшая дочь Людмила окончила с красным дипломом Тюменский государственный нефтегазовый университет по специальности «экономист-менеджер». Вторая дочь Галина тоже с красным дипломом окончила Тюменский государственный университет по специальности «экономист». Сын заочно учится в ТюмГНГУ по специальности «автотранспортное хозяйство». Мы с женой воспитали детей достойными людьми. И это для меня есть счастье.

– Как удалось их сделать такими? Поделитесь секретом воспитания.

– Наверное, личным примером. Мы с женой не ругаемся, живем дружно, совместно принимаем решения. Надеюсь, что в своих семьях наши дети будут таким же образом выстраивать отношения. Воспитанием дочерей, конечно, занималась жена, а Валерий – я. Прежде всего, объяснял ему, что главное в этой жизни правильно выбрать жену, ответственно относиться к должностным обязанностям, держать слово.

– Ваш сын, Валерий ДУНАЕВ, пошел по Вашим стопам: в настоящее время он работает водителем в ООО «СТК». Вы ему посоветовали эту специальность?

– Конечно же, нет. Мало того, что наша профессия в настоящее время является не престижной, так она еще и очень тяжелая: изо дня в день в различную погоду водитель должен быть максимально собранным, внимательным и осторожным, так как место его работы – дорога, где ежесекундно может случиться непредвиденная ситуация. Поэтому я предлагал Валере освоить более спокойную и комфортную профессию. Но он не послушался: его, также как и меня, с детства тянуло к технике, тянула романтика дальних дорог. Он всегда ездил со мной в командировки, по месторождениям – ему все это очень нравилось. Вообще, в моей родне по мужской линии практически все всю свою жизнь работали шоферами: отец, братья, я. Сейчас и мой сын идет по нашим стопам. У него, несмотря на молодой возраст, за плечами служба в армии, пятилетний опыт работы водителем и автослесарем, поощрения и благодарности от руководства, победы на внутриальянских и городских соревнованиях по автомногоборью... Он тоже, как и я, решил связать свою жизнь с техникой. Так что династия водителей ДУНАЕВЫХ продолжается!

В завершение отметим, Филипп ДУНАЕВ – высококлассный водитель, помимо многочисленных благодарственных писем и почетных грамот от руководства предприятий и автотолдинга, которыми награжден в различное время, имеет Благодарность главы города Няганы (2002 г.), Благодарность Министрства энергетики РФ (2002 г.), Почетную грамоту губернатора ХМАО – Югры (2013 г.), нагрудный знак «За работу без аварий» (2005 г.), памятную медаль «40 лет промышленного освоения нефтегазовых месторождений Западной Сибири» (2006 г.).

В «АльянсАвтоГрупп» работают лучшие!



НОВАЯ БИЗНЕС-ЕДИНИЦА АВТОХОЛДИНГА

В Группе компаний «АльянсАвтоГрупп» в начале ноября 2014 года произошло структурное изменение: на базе активов Оренбургского обособленного подразделения ОАО «Управление технологического транспорта» было создано новое дочернее предприятие холдинга – общество с ограниченной ответственностью «АльянсАвтоГрупп-УРАЛ». Руководство Группы компаний уверено, что в результате проведенной реформы возрастет эффективность управления, и, в конечном итоге, это лучшим образом скажется на качестве предоставления услуг. На пост управляющего директора новой бизнес-единицы холдинга назначен Роман ГАЛКИН.

ООО «ААГ-УРАЛ» – 100% дочернее предприятие автохолдинга «АльянсАвтоГрупп». Оно образовано 7 ноября 2014 года с целью оказания транспортных услуг в Оренбургской, Самарской, Саратовской областях и Республике Башкортостан. Новообразованная компания приступила к выполнению своих договорных обязательств в качестве отдельного юридического лица с 1 января 2015 года.

Основными видами деятельности компании являются перевозка грузов автотранспортом, обслуживание нефтяных месторождений технологическим транспортом, предоставление услуг дорожно-строительной спецтехники, перевозка пассажиров легковым автомобильным транспортом. Ключевые заказчики общества – ОАО «Оренбургнефть» и ООО «Бугурусланнефть», осуществляющие геологоразведку и эксплуатацию нефтяных месторождений, расположенных вокруг г. Бузулука, г. Сорочинска и г. Бугуруслана. В настоящее время автопарк «ААГ-УРАЛ» насчитывает 225 единиц техники, в обществе трудоустроено 420 человек.

По словам Романа ГАЛКИНА, руководство Альянса в первоочередных задачах новой бизнес-единицы определило повышение качества предоставляемых услуг, точное обеспечение исполнения контрактов, заключенных ранее материнской компанией – ОАО «УТТ», расширение портфеля заказов и направлений бизнеса. И уже на сегодня, спустя два месяца работы, есть положительные изменения в функционировании «ААГ-УРАЛ». Среди них – подписание новых контрактов. «На территории деятельности нашего предприятия работает множество компаний как в

нефтяной, так и в смежных отраслях, – рассказывает Роман Николаевич. – Это дочерние структуры ОАО «Газпром» и «Роснефть», а также ряд сервисных организаций. Мы участвуем в проводимых ими тендерах, в результате чего наша клиентская база пополнилась двумя новыми контрактами с сервисными компаниями, предоставляющими профильные услуги ООО «Бугурусланнефть», – ООО «Новые технологии» и ООО «Нефтепромышленные системы». Согласно подписанным договорам мы оказываем транспортные услуги на тяжелой технике – пропарочных установках, длинномерах, автокранах и самосвалах. В целом задействовано по каждому из заказчиков по 4 машины».

В настоящее время, по словам Романа Николаевича, ООО «ААГ-УРАЛ» проходит стадию становления, налаживания отчетности и других основных процессов функционирования производства. В связи с этим у линейных руководителей новообразованной компании далеко не праздное настроение. «Но оптимизм есть, – подчеркивает Роман Николаевич. – Мы не боимся работы! Настроение у коллектива достаточно спокойное. Мы максимально постарались не менять существующий порядок, установленный еще во время функционирования в качестве обособленного подразделения, не изменены и система оплаты труда, и оклады, и тарифы – все осталось на прежнем уровне, чтобы наш коллектив даже не заметил, что перешел в какое-то новое предприятие».

Не заметили и заказчики перемен у подрядчика в связи с его переходом на новую форму организационно-правовой деятельно-



сти. «Для заказчиков важна не форма нашей организации, для них главное, чтобы в их деятельности ничего не поменялось. И проведенная ими в феврале проверка подтвердила стабильность нашей деятельности: мы на всех участках работы в «зеленой» зоне», – пояснил руководитель «ААГ-УРАЛ».

Действительно, в феврале ОАО «Оренбургнефть» и ООО «Бугурусланнефть» проводили очередную ежеквартальную проверку всех транспортных подрядчиков в рамках долгосрочной программы повышения эффективности и качества труда, направленной на снижение аварийности, повышение уровня безопасности на транспорте и увеличение эффективности перевозок. В ходе ревизии проводился мониторинг исполнения сотрудниками подрядных организаций требований технического стандарта, выполнение которого является обязательным, согласно заключенному договору. «Понятно, что совсем без замечаний работать невозможно, – отмечает Роман Николаевич. – Но они, замечания, к нашей технике, как правило, не критичные: к примеру, просроченный огнетушитель, не поставлена подпись в каком-либо документе и прочее. Такого рода замечания устраняются либо сразу на месте, либо до следующей проверки. Но, главное, мы – в «зеленой» зоне».

СПРАВКА

Роман ГАЛКИН родился в 1973 году в г. Тольятти. В 1988 году закончил среднюю школу г. Тольятти. С 1988 по 1992 год – учеба в автомеханическом техникуме г. Тольятти по специальности «техник-технолог станков с числовым программным управлением». С 2002 по 2004 год – учеба в Самарском государственном университете на факультете «менеджмент» по специальности «менеджер».

1991-2001 гг. – ученик фрезеровщика, фрезеровщик, мастер цеха Волжского автомобильного завода г. Тольятти (Авто ВАЗ).

2001-2004 гг. – начальник производства по изготовлению нестандартного оборудования и специальной тары дочернего ОАО «ИНЖМАШ-АВТО» (г. Ижевск).

2004-2006 гг. – директор ООО «ИжАвтоИнструмент» (г. Ижевск).

2006-2007 гг. – менеджер проекта ООО «КорпусГрупп Регионы» (г. Москва).

2007-2008 гг. – исполнительный директор ООО «КорпусГрупп Челябинск», позже переименованное в ООО «КорпусГрупп Южный Урал» (г. Челябинск).

2008-2010 гг. – главный инженер, заместитель директора, начальник производства, директор Предприятия автомобильного транспорта и механизмов ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» (Республика Башкортостан, г. Салават).

2010-2013 гг. – директор ООО «Предприятие автомобильного транспорта и механизмов» (Республика Башкортостан, г. Салават).

Апрель – сентябрь 2010 г. – директор ООО «Предприятие промышленного железнодорожного транспорта» (Республика Башкортостан, г. Салават).

Июнь – декабрь 2014 г. – руководитель ОП в Оренбургской области ОАО «Управление технологического транспорта» (г. Бузулук).

Январь – февраль 2014 г. – генеральный директор ООО «АльянсАвтоГрупп-УРАЛ» (г. Бузулук).

С февраля 2015 г. – управляющий директор ООО «АльянсАвтоГрупп-УРАЛ» (г. Бузулук).

Владислав ПОЛЯЕВ,
генеральный директор Группы компаний «АльянсАвтоГрупп»:

«Возлагаем большие надежды на новообразованное общество Альянса и надемся, что в скором времени оно выйдет на работу в восточную часть Оренбургской области, на промыслы, разрабатываемые ОАО «Газпромнефть», и в Самарскую и Волгоградскую области на промыслы ОАО «Роснефть» и ОАО «РИТЭК».

ООО «АВТОДОМ»: ПЛАНОВ - ГРОМАДЬЕ

В ночь на 4 февраля в Нягань прибыл маневровый тепловоз ТЭМ 2 (зав. № 1952) после капитального ремонта. Его, как дорогого гостя, встречали чуть ли не все специалисты железнодорожного цеха ООО «АвтоДом» во главе с руководством предприятия. После тщательного осмотра локомотив поставили в депо, где в последующую пару недель он проходил подготовительно-заключительные работы (ПЗР) перед началом «службы». Об этих и других новостях компании читайте в интервью с директором по производству ООО «АвтоДом» Павлом ПЕТАЛОВЫМ.

- Павел Анатольевич, поделитесь подробностями о проведенном капитальном ремонте маневрового тепловоза ТЭМ 2 (зав. № 1952).

- Капремонт осуществлялся силами специалистов ООО «ПромЖД-Гарант» (г. Уфа). Во время восстановительных работ в нем были перебраны все электродвигатели, осуществлен капитальный ремонт основного агрегата – дизель-генератора, обновлено подавляющее большинство узлов и механизмов, а также произведена замена всего электрооборудования, отремонти-

рованы тележки, обточены колесные пары. К тому же качественно была выполнена покраска корпуса локомотива: перед нанесением эмали с него удалили старую краску, пыль, ржавчину, затем зашпаклевали поврежденные участки и только потом в специальной покрасочно-сушильной камере наложили новый цвет. Конечно, сейчас, пока не завершится срок обкаточных путевых испытаний, о качестве ремонтных работ говорить рано, но, судя по осмотру наших специалистов, капремонт выполнен добротно.

Что еще хочется отметить. Это

наш первый масштабный проект с ООО «ПромЖД-Гарант», до этого мы выполняли там лишь плановые технические обслуживания и текущие ремонты локомотивов. Нам понравились и высокий уровень консультирования, и качество работы сотрудников, и предоставляемый сервис. К тому же в любой момент при необходимости у нас была возможность приехать на данное предприятие и проконтролировать порядок выполнения работ, получить квалифицированную помощь или консультацию на ремонтной площадке подрядной организации. Даже при приемке тепловоза после капремонта специалисты «ПромЖД-Гарант» неоднократно предлагали внимательно осмотреть и проверить все, чтобы выявленные недочеты тут же устранить на месте, а в дальнейшем избежать гарантийных ремонтов с выездом специалистов подрядчика в г. Нягань. Это, считаю, большой положительный момент сотрудничества.

- Какова дальнейшая судьба этой машины?

- В настоящее время тепловоз проходит подготовительно-заключительные работы, параллельно этому наши специалисты готовят необходимую документацию, дающую ему право выезда на пути ж/д станции Нягань. Уже определены



локомотивные бригады, которые будут трудиться на нем.

- В ООО «АвтоДом» три тепловоза. Требуется ли капремонт для оставшихся двух машин?

- Конечно, требуется. Капитальный ремонт локомотива – это необходимая мера: он должен проводиться раз в девять лет. В соответствии с этим в прошлом году один из них был направлен на восстановительные работы – о нем, собственно, сегодня и идет речь. Второй локомотив ТЭМ 18 (зав. № 086) 20 февраля этого года также был отправлен на капремонт. Его восстановительными работами будет заниматься та же фирма – ООО «ПромЖД-Гарант».

Что касается тепловоза ТЭМ 2М (зав. № 253) – у него проведены все необходимые ТО и ТР. Он будет стоять в депо как резервный: пока под него нет работы.

- Насколько востребован ре-

зервный локомотив для предприятия?

- Резервный тепловоз – далеко не излишество в активе компании, оказывающей услуги по подаче-уборке вагонов на грузовые фронты грузополучателей. Он нам необходим для свободного планирования текущих и капитальных ремонтов, для технического обслуживания работающих тепловозов: один раз в год тепловозы должны выезжать из Нягани на плановые текущие ремонты в объеме ТР-2 или ТР-3. На каждый подобный выезд требуется месяц. И без подменного локомотива в течение месяца в круглосуточном режиме будет, мягко говоря, не комфортно работать. Да и заказчик не особо нравится, когда происходит такая ситуация. Техника – есть техника.

- Что еще запланировано сделать в ООО «АвтоДом» в текущем году?

- Очень многое: как на территории железнодорожного цеха (ЖДЦ), так и на базе, где осуществляются погрузо-разгрузочные работы (цех ПРР). Так, для ЖДЦ в 2015 году мы хотим создать небольшой оборотный склад запчастей, состоящий преимущественно из узлов и агрегатов, требующих в случае поломки ремонта в специализированной компании. Как правило, на их ремонт и транспортировку в среднем уходит две-три недели. К тому же создание фонда запчастей позволит в дальнейшем избежать простоя техники и наладку ее «с колес».

Далее. В текущем году мы намерены сделать теплое депо под стоянку тепловоза. Для этого мы модернизируем неотапливаемое сооружение (арочник), расположенное на территории цеха ПРР. Что это даст предприятию?

Окончание на 4-й стр.





ПРЕИМУЩЕСТВА ОБСЛУЖИВАНИЯ В ООО «АВТОРЕМОНТ»

История любого предприятия начинается с решения о его создании. И потом день за днем, год за годом компания делает свои первые неуверенные шаги, попытки, пока не научится твердо стоять на ногах, пока не обрстет клиентской базой, пока не зарекомендует себя с самой выгодной стороны на рынке услуг среди многочисленных конкурентов. Это уже потом возникают смелые проекты, расширение спектра услуг и географии бизнеса, диверсификация производства и даже музеи... Но это все, как показывает практика, появляется после первого пятилетнего рубежа. У ООО «Авторемонт», дочерней структуры ООО «АльянсАвтоГрупп», старт получился двойным: и не сказать, что первый – в 2009 году – стал неудачным, но функционирование предприятия спустя год было временно приостановлено. Второй старт в марте 2014 года, как нам показалось, стал более удачным. Судите сами: спустя год работы у компании появилось новое помещение, совмещающее в себе несколько комнат-зон, предназначенных как для хранения запасных материалов, так и для проведения ремонтных работ на современном и дорогостоящем оборудовании, так и для отдыха клиентов; спустя год значительно увеличилась клиентская база; спустя год руководитель предприятия Юрий ИВАНОВ, изучая конъюнктуру автосервисного рынка, планирует расширение спектра услуг за счет модернизации производства и запуска токарно-механического цеха.

- Юрий Анатольевич, какие услуги оказывает ваше предприятие?

- В настоящее время мы работаем по трем основным направлениям: выполняем шиномонтажные работы как для легковых, так и грузоперевозящих автомобилей, проводим техосмотр различных транспортных средств, градуировку резервуаров и емкостей. На 2015 год мы заключили договоры со многими городскими предприятиями об оказании перечисленных услуг, так что год обещает быть рентабельным. Параллельно мы изучаем потребительские предпочтения на рынке автосервисных услуг, чтобы иметь представление, какие дополнительные услуги по обслуживанию и ремонту легковых и грузовых колес при шиномонтаже возможно оказывать клиентам. С этой целью модернизируем свои активы, приобретаем новое дорогостоящее оборудование, осваиваем смежные виды деятельности. К тому же мы постоянно совершенствуем сервис услуг: всегда интересуемся, доволен ли клиент процедурой, понравилось ли ему обслуживание, на что нам стоит обратить внимание. На основании этого мониторинга делаем определенные выводы, принимаем решения. Наша задача – чтобы каждый автовладелец, покидая наши участки работ, оставался довольным. И результаты на лицо: наши клиенты только положительно отзываются о нашей работе, они рады сотрудничеству с нами.

- В чем заключаются преимущества партнерства с ООО «Авторемонт»?

- С каждым годом автомобиль

становится все более комфортным, а значит и более сложным, поэтому ремонт машины, включая даже ремонт шин, могут осуществлять только компетентные специалисты, так как автомобилисты зачастую не знают, как правильно устранить возникшие проблемы. Более того, неквалифицированный ремонт приводит, как правило, к более сложным поломкам и более серьезным финансовым потерям. Поэтому автовладельцы идут за помощью туда, где работают опытные специалисты-механики, где есть современное оборудование для диагностики и устранения причин поломки.

Почему люди обращаются именно к нам? Наверное, потому что у нас трудятся высокопрофессиональные специалисты, с хорошим опытом работы, у нас имеется необходимое оборудование для проведения качественного и эффективного ремонта, у нас предусмотрена комната отдыха для клиентов, где они могут с комфортом переждать время, требуемое на ремонт. Мы даже установили навес для снятия шин. Более того, ООО «Авторемонт» предоставляет весь спектр услуг: начиная от снятия колеса, его очистки, мойки, ремонта, балансировки и установки его обратно. Наши специалисты определяют, что неисправно в колесе и стоит ли вообще чинить его. Если покрышка пришла в негодность, то меняем ее на новую; если она оказывается ремонтнопригодной, то восстанавливаем ее (заклеиваем проколы, пробой). При всем при этом наша фирма оказывает услуги относительно недорого по сравнению с



ул. Сибирская, 20

расценками, установившимися в городе, дает гарантию на качество и эффективность услуг.

Немаловажно также отметить, что в наше время ремонт шин стал очень сложным: появилось невероятное множество восстанавливающих материалов для восстановления покрышек, начиная от элементарной латки, заканчивая какими-то сложными пластирами. И в этом огромном списке наименований каждое изделие предназначено для какого-то определенного типа прокола, для конкретного типа шин. Потом. Стало совершеннее и сложнее в управлении оборудование, предназначенное для восстановления шин. Это и шиномонтажные станки, и приборы для горячей вулканизации. И без должного обучения и достаточного опыта невозможно будет выполнить качественный ремонт шины.

И последнее, нашим несомненным преимуществом является удобное положение участков работ, наличие довольно большой площадки со свободным подъездом для грузовых автомобилей, позволяющей свободно парковаться и маневрировать транспортному

средству любых размеров. До появления нашего предприятия в Нягани водители грузовых автомобилей, желая провести шиномонтаж, из-за отсутствия нормальной стояночной площадки были вынуждены на свой страх и риск парковаться в непопулярных местах, зачастую получая за это еще и штрафы от сотрудников ГИБДД. Поэтому автовладельцы Нягани с радостью восприняли новость о нашем открытии, и очень многие поехали к нам.

- Какие планы на будущее ставит перед собой ООО «Авторемонт»?

- Это модернизация и расширение производства. Так, на сегодня мы стараемся заработать как можно больше денег, чтобы приобрести дополнительное оборудование для работ по шиномонтажу. Ведь помимо ремонта можно оказывать еще ряд дополнительных услуг – по правке и восстановлению, а также заварке дисков. Нынешние автолюбители вообще падали на всякого рода «экзотику», к примеру, закачивают шины азотом... И если человек хочет, почему не пойти ему навстречу?! Также, согласно поставленной

задаче руководства автохолдинга, в наших планах открытие в марте текущего года нового направления деятельности по оказанию механических услуг, то есть у нас появится токарно-механический цех, в котором будут находиться всевозможные металлообрабатывающие станки, и мы, помимо оказания услуг дочерним структурам ГК «ААГ», планируем заинтересовать сторонние организации.

Этот вид деятельности очень востребован, а на сегодня в Нягани, кроме как в «Нефтемаше», таких больших цехов не существует. Есть разрозненные мастера, у которых имеются в гараже по одному небольшому токарному станку, способные выполнить небольшие изделия – более серьезную работу они просто не в состоянии сделать. В нашем же цеху планируемая мощность станков позволит выполнять токарные работы любой сложности. Не удивительно, что уже сейчас, увидев нашу вывеску, к нам поступает множество звонков с уточнением времени открытия цеха.

Что еще стоит отметить. Наша компания создавалась для реализации нескольких основных целей, одной из которых является минимизация сторонних расходов предприятий, входящих в периметр ООО «АльянсАвтоГрупп». Так, техосмотр, градуировку, шиномонтаж и ремонт шин все транспортные средства Альянса проходят у нас. Раньше для сложного ремонта шин предприятиям автохолдинга приходилось обращаться в другие автосервисные фирмы. Теперь мы все делаем сами.

ООО «АВТОДОМ»: ПЛАНОВ - ГРОМАДЬЕ

Начало на 3-й стр.

В первую очередь, возможность производить плановые ТО, ТР, регламентные работы, выполнять внеплановые ремонты локомотивов в более комфортных условиях – в тепле. В прошлые годы нам приходилось договариваться со сторонними организациями о проведении ремонтных работ и ТО в их помещениях. К тому же в холодное время суток при температуре от минус 5 °С дизель-генератор локомотива уже не запустишь, если его не разогреть с помощью ППУА. С вводом теплого депо, которое намечено на начало осени текущего года, этого не придется делать. Более того, реконструкция аэродромов не потребует финансовых затрат: у нас все необходимые материалы имеются в наличии.

Затем. На базе цеха ПРР мы хотим усовершенствовать систему видеонаблюдения, установив на самой высокой мачте цифровую поворотную видеокамеру, предназначенную для круглогодичного панорамного мониторинга. Чем она будет полезна? Во-первых, удобством управления: при помощи дистанционного пульта охранник сможет управлять камерой в любом направлении вокруг своей оси. Вместе с тем данное устройство легко подстраивается под изменения освещенности в течение суток, позволяет более детально рассматривать изображения с большого расстояния. Для чего мы это делаем? На сегодняшний день на базе цеха ПРР нарушено периметральное ограждение: в прошлом году собственниками были пересмотрены границы территории базы, но, к сожалению, в тот момент не получилось найти средства на восстановление ограждения. К тому же на территории цеха ПРР располагаются три сторонние организации. В связи с этим контрольно-пропускной режим не отвечает требованиям безопасности и сохранности активов предприятия: количество техники, заезжающей на территорию базы, значительное, и проверка всего транспорта на въезде и выезде является затруднительной. Более того, охрану такой большой зоны осуществляет всего лишь один человек, и если он начнет выполнять положенный ежедневный обход территории – ему только как понадобится на ее осмотр. Усиление поста охраны вторым человеком, соответственно, вдвое увеличит затраты. Но главное, на сегодняшний день все работы по цеху ПРР и хранению совершаются на определенной территории, расположенной в непосредственной близости от ж/д тупиков, соответственно, там находится ТМЦ заказчика. И наша задача – обеспечить сохранность этого груза. А мачта как раз стоит в центре этой территории. Поэтому установленная видеокамера поможет решить и этот вопрос.

В числе работ по модернизации производственных активов – проведение полного ремонта электропроводки башенного крана, а также подкрановых путей с заменой шпала.

Дальше. В 2015 году планируем привести в надлежащее состояние основную рампу для погрузо-разгрузочных работ (тупик № 1 цеха ПРР), на которой в настоящее время компания осуществляет перевалку ТМЦ всех заказчиков. На ней планируется восстановить

как железобетонное, так и асфальтовое покрытие.

Большая работа намечена ООО «АвтоДом» и в части капитального ремонта путевого хозяйства. Так, планируется ремонт путей, остро дефектных рельсов, шпал и т. п., причем, как на базе цеха ПРР, так и по всем 15 км железнодорожных путей, находящихся в собственности нашей компании, на которых оказываются ж/д услуги. Эту работу необходимо выполнить в обязательном порядке в теплое время года: таково предписание ОАО «РЖД», составленное на основании заключения аккредитованной фирмы ООО «ГМС «Урал-Развитие» по результатам проведенной дефектоскопии. И если мы не предоставим акт выполненных работ, то «РЖД» запретит выходить нам на данные ж/д пути.

Помимо этого планируем сделать дополнительный железнодорожный переезд на базе цеха ПРР. Дело в том, что имеющаяся транспортная развязка базы предполагает ее объезд по всему периметру – для удобства всех собственников. Соответственно, чтобы нашей технике попасть на место погрузки, необходимо проехать по территории базы без малого километр. Поэтому при въезде мы хотим организовать ж/д переезд, что позволит заходящему транспорту напрямую, без объезда всей базы, оказаться на месте погрузки. Там затраты незначительные – только на технику: на территории имеются плиты для укладки дороги, ворота с электрическим приводом. Если же восстановление ворот окажется нецелесообразным, то приобретем шлагбаум.

Также в наших планах модернизация электротехнического оборудования – электропроводки, сетей и на территории цеха ПРР, и на ЖДЦ.

Хотим в теплое время года отремонтировать гусеничный кран РДК. У него требуется выполнить ремонт ходовой части, иначе он «разуется» и никуда не поедет. Дело в том, что гусеницы и катки крана выработали свой эксплуатационный ресурс, поэтому их необходимо заменить. До конца февраля намерены заменить на кране РДК питающую кабель: имеющийся кабель приобрелся три года назад, соответственно, он тоже пришел в негодность. В зимнее время его еще можно эксплуатировать, но весной, когда появится вода, его использование станет опасным для жизни и здоровья людей.

Есть в планах небольшая модернизация системы отопления в здании по адресу: Сибирская, 7, потому что в течение отопительного сезона прошлых лет, да и нынешнего, там неоднократно происходили порывы, возникали проблемы с разводкой – в свое время установка отопительной системы была выполнена с грубыми нарушениями требований строительных норм. Поэтому в этом году хотим пересмотреть трубную разводку, чтобы в дальнейшем исключить порывы, перемерзания системы. Вместе с тем «подмотаем» кое-где теплосети, произведем сварочные работы, поменяем краны и т. д.

Планов – громадье. Если заказчики дадут заработать деньги, то мы их все воплотим в жизнь.

СПРАВКА

Павел ПЕТАЛОВ родился в 1982 году в поселке Половинка Кондинского района. В 1986 году семья ПЕТАЛОВЫХ переехала в Нягань. В 1999 году Павел Анатольевич окончил няганскую школу.

1999-2004 гг. – учеба в ТюмГНГУ по специальности «автомобили и автомобильное хозяйство».

2004-2008 гг. – специалист по учету и хранению, специалист по транспорту, ведущий специалист по транспортным перевозкам, заместитель начальника участка по транспортным перевозкам ООО «Логистика Северо-Европейских Газопроводов», дочерней структуры ОАО «Газпром» (п. Приобье).

2008-2009 гг. – заместитель директора по эксплуатации ООО «Автотранссервис».

2009-2013 гг. – главный инженер ООО «ЭЛЛИА».

С февраля по август 2014 года – главный механик, начальник отдела эксплуатации ООО «Талспецстрой».

С июля 2014 года по февраль 2015 – управляющий директор ООО «АвтоДом».

С февраля 2015 года – директор по производству ООО «АвтоДом».

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ

• ПЕТАЛОВ-старший – Анатолий Александрович – после переезда в Нягань работал сначала водителем, затем механиком и начальником первой колонны УТТ-1. В общей сложности Анатолий ПЕТАЛОВ отработал в УТТ 17 лет.

• Во время учебы в вузе Павел ПЕТАЛОВ защитил дипломную работу по теме «Проект-реконструкция ОАО «УТТ» в городе Нягани». Данная работа была посвящена идеальному устройству производственных активов предприятия, в то время располагавшегося по адресу: ул. Лазарева, 25. Для реализации намеченных целей Павел Анатольевич сначала полностью снес с территории базы УТТ все строения, а затем заново возвел, правда, на бумаге. Дипломный проект Павел ПЕТАЛОВ защитил на «отлично».