



STARWAY

№ 115
июль
2018 г.

АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп



ГРУППА
КОМПАНИЙ

ООО «АльянсАвтоГрупп»

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях

С ДНЁМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



АльянсАвтоГрупп
Группа компаний

Дорогие друзья!

5 августа, в первое воскресенье последнего летнего месяца, вся наша страна будет отмечать **День железнодорожника** – праздник людей, кто свой жизненный путь связал с железной дорогой.

Не останется в стороне и ГК «Альянс-АвтоГрупп»: в периметр нашего холдинга входит железнодорожный цех, являющийся структурным подразделением ООО «АвтоДом». Это подразделение было образовано 1 января 2008 года. За десять лет работы оно существенно нарастило не только свои производственные активы, увеличило штат, расширило клиентскую базу, но и создало необходимые службы для успешного функционирования всего участка. Сегодня в железнодорожном цехе трудятся 47 человек – машинисты тепловоза, помощники машинистов тепловоза, составители поездов, мастера приемосдатчики-диспетчеры, монтеры пути. Это люди, которые хорошо знают и любят свое дело, гордятся своей профессией. Это слаженный коллектив, который изо дня в день добросовестно выполняет работу, осуществляя поставленные контрагентами задачи. И знаете, нередко наши диспетчеры подсказывают представителям заказчика, как правильно организовать производственный процесс, чтобы это было быстрее, правильнее и эффективнее, а порою и вовсе помогают настраивать работу заказчика, более выгодную для него. За это наших специалистов ценят и уважают.

Уважаемые железнодорожники!

В преддверии профессионального праздника примите наши искренние поздравления и благодарность за вашу четкую и слаженную работу, обеспечивающую стабильность, безопасность, надежность грузовых перевозок.

От всей души желаем вам успешной и безаварийной работы, счастья, здоровья и хорошего праздничного настроения!

С уважением,

Эльдар ИСМАИЛОВ,
член совета директоров
ООО «АльянсАвтоГрупп»

Александр СИМОНОВ,
генеральный директор
ООО «АльянсАвтоГрупп»



«Автотранссервис» продолжает обновление автопарка

В июле автопарк ООО «Автотранссервис» пополнился новым внедорожником Toyota Land Cruiser Prado 2018 года (последней новинкой японского бренда) в комплектации Prestige. Данное обновление произошло по предложению заказчика ООО «РН-Няганьнефтегаз», социальная политика которого направлена в том числе и на обеспечение для своих сотрудников безопасных и комфортных условий труда. Комментирует новость Максим КОТЛЯРОВ, начальник автоколонны № 1 ООО «Автотранссервис».

«Это приобретение произошло в рамках обновления автопарка: заказчик высказал пожелание приобрести более комфортабельный автомобиль, – говорит Максим Анатольевич. – Toyota Land Cruiser Prado будет работать на Каменном месторождении, на самом отдаленном участке, на котором «Автотранссервис» оказывает услуги АО «РН-Няганьнефтегаз». Ежедневно машине предстоит добираться из Нягани до Каменного и обратно, и поэтому заказчику нужен надежный прочный и мощный автомобиль.

У приобретенной Toyota Land Cruiser Prado мощный двигатель; благодаря богатой комплектации «Престиж» автомобиль оснащен большим количеством электронных помощников. В их число входят система помощи при езде по бездорожью Crawl Control, система Multi-terrain Select, система стабилизации положения кузова, система мониторинга «слепых» зон, система помощи при выезде с парковки задним ходом и 4 камеры кругового обзора. К тому же машина очень комфортабельная: салон отде-

лан кожей, как для передних, так и задних пассажиров установлен климат-контроль, имеется подогрев сидений, электропривод передних сидений и т. д.

Что еще хочется отметить, данная машина выпущена в 2018 году, а потому у нее обновлен кузов как в дизайне внешности, так и дизайне интерьера. Новая модель выглядит солиднее, чем раньше, при этом сохраняет преемственность поколений, не давая себя спутать со старшим братом в лице «двухсотого».



Родители Николая приехали в Нягань в 1984 году. Двумя годами позже в семье ФИЛИППОВЫХ появился второй ребенок – Николай. Первое время их семья жила в вагонообразовании ПМК-7, но затем отец, работавший в строительной сфере, получил в Первом микрорайоне квартиру. «В годы моего детства не было ни Интернета, ни современных гаджетов и цифрового телевидения, ни детских игровых и спортивных площадок, – вспоминает Николай Евгеньевич. – Тем не менее оно было интересным и насыщенным: мы с друзьями, которых было очень много, целыми днями пропадали на улице, играли во всевозможные дворовые игры, катались на велосипедах по всему городу, гоняли мяч, строили шалаши в лесу... Я как уходил с утра на улицу, только к вечеру возвращался домой».

В школе Николай учился безо всякого интереса, «на троечку», как он сам выразился. «Тяжело давалась учеба мне. Возможно, в то время я иначе относился к ней, потому как в последующих заведениях (Няганском лицее, Жирновском нефтяном техникуме и Курганском государственном университете), где я учился, знания давались мне с каждым разом все легче и легче».

Но если в усвоении школьной программы Николай показывал не самые блестящие результаты, то на спортивном поприще он был одним из лучших среди сверстников. «С 1-го по 9-й класс я занимался в секции спортивного ориентирования, которая в то время находилась в школе № 11 (руководитель Марат ЮСУПОВ). Марат Абдуллаевич учил нас читать карты, устанавливать свое местоположение на местности по картам и компасу, опознавать ориентиры на местности и сопоставлять их с картой, и наоборот. Я с удовольствием занимался под его началом, участвовал в различных соревнованиях и даже становился победителем, в частности, на всероссийском слете по спортивному ориентированию, проводимому в Йошкар-Оле в 2000 году, я взял третье место».

После окончания 9-го класса Николай подал документы в Няганский профессиональный лицей на мастера столярного и мебельного производства. «У меня тогда не было особых предпочтений, поэтому решил прислушаться к совету родителей, которые порекомендовали выбрать эту специальность: даже если она не станет делом жизни, то в быту столярные навыки всегда могут пригодиться».

В лицее бывший троечник ФИЛИППОВ вдруг стал показывать хорошие результаты. «Там я подтянулся по учебе: стал получать четверки и пятерки. Даже мама удивлялась этому. В итоге окончил это учреждение всего с двумя тройками».

После завершения учебы Николай планировал пойти в армию. «Я ж спортсмен. Я ж столько лет готовил себя к службе!» Но на медкомиссии ему объяснили, что он не пригоден по состоянию здоровья из-за перенесенной операции. «Было очень обидно, но ничего нельзя было исправить».

Получив военный билет на руки, Николай стал искать работу. Сначала он трудился разнорабочим в детском саду «Журавлик» (в рамках молодежной программы «Альтернатива»), затем два года на автомойке. «Время было непростое, вакансий по моему профилю в городе не было, на шее родителей не хотелось висеть, вот и работал там, где было возможно».

В 2006 году Николаю Евгеньевичу удалось устроиться в ОАО «ЛВЛ-Югра». «Этот завод не так давно был запущен, и на него многие желали устроиться: тогда считалось, что это перспективное предприятие, что его продукция будет пользоваться большим спросом. Я, имеющий профильное образование, неоднократно пытался устроиться туда». Четвертая попытка увенчалась успехом: Николаю Евгеньевича взяли на должность вентиляционного гидравлического пресса (иначе – оператора пресса). Перед тем, как встать к пульту управления, он прошел трехмесячные курсы по данной специальности и стажировку. «На заводе было установлено финское оборудование, и потому процесс изготовления шпона был автоматизированным. Я работал за пультом управления пресса, в мои задачи входило следить за параметрами процесса – температурой плит

пресса, давлением и продолжительностью прессования. Это было очень интересно».

Помимо этого Николай ФИЛИППОВ параллельно поступил на заочное отделение в Жирновский нефтяной техникум, где в течение трех лет учился по специальности «монтаж и техническая эксплуатация промышленного оборудования». Вместе с тем за время работы Николай Евгеньевич окончил курсы повышения квалификации по своей специальности, а также сдал экзамены на повышение разряда.



О том, что есть такая профессия – составитель поездов, Николай ФИЛИППОВ узнал буквально накануне своей стажировки. Но попробовав раз себя в качестве составителя поездов, Николай Евгеньевич просто вжился в эту профессию. И сегодня он, владеющий несколькими специальностями, не торопится перейти на более спокойное и теплое место. Конечно, со временем что-то и поменяется, но сейчас он, составитель поездов ЖДЦ ОАО «АвтоДом», на спецподножке вагона управляет всем составом, движущимся вагонами вперед на тупик заказчика, чтобы передать ему вагоны с грузом.

К 2011 году дела на «ЛВЛ-Югре» стали складываться не самым лучшим образом: постепенно организация начала сворачивать объемы производства, что непосредственно сказалось на размере заработной платы. И Николай Евгеньевич решил искать другую работу. «В то время начал строиться другой промышленный городской гигант – Няганская ГРЭС. И я решил пойти туда охранником с перспективой дальнейшего трудоустройства в ПАО «Фортум». Я стоял на главном КПП, проверял въезжающие/выезжающие машины – смотрел, чтобы никто ничего не вывозил. Это была монотонная сидячая неинтересная работа».

Поэтому Николай Евгеньевич решил не дожидаться ввода Няганской ГРЭС, а искать другую работу. И вот его друг, трудящийся в железнодорожной сфере, узнав, что в ОАО «АвтоДом» требуют составителей поездов, порекомендовал Николаю обратиться на это предприятие. «Конечно, сначала ко мне в ЖДЦ «АвтоДома» отнеслись с понятным предубеждением: у меня не было ни опыта, ни необходимых знаний, тем не менее мне дали шанс осмотреться и определить для себя: а нужно ли мне это вообще. Как раз к участку подошел тепловоз, и Михаил Владимирович [БАНДАНОВ], начальник ЖДЦ, и Альберт Ринатович [АХМЕТШИН], старший мастер, предложили мне воочию посмотреть, что есть такое эта профессия. Все, что я тогда увидел и пусккой вскользь попробовал, мне очень понравилось, и даже то, чем пугало меня начальство ЖДЦ (висеть на спецподножке вагона во время движения локомотива, постоянная работа на открытом воздухе), не остановило меня. И поэтому вернувшись в контору, я тут же заявил, что меня вполне устраивают и условия работы, и все прочее, и если мне доверят этот пост, то готов на него заступить хоть завтра. А ведь за день до этого я даже и не предполагал, что вообще есть такая профессия составителя поездов. Скажу больше, эта специальность никоим образом не входила в мои планы: учась в Жирновском нефтяном техникуме, я надеялся в будущем связать свою жизнь с нефтяной сферой. Но близкое знакомство с железной дорогой просто очаровало меня, оно было в дикий момент: обычная вещь вдруг открылась предо мной с новой стороны, оказалась многогранной и интересной, и поэтому мне захотелось ее досконально узнать. И мне это удалось».

Начальство ЖДЦ пошло навстречу Николаю Евгеньевичу, потребовав от него для начала пройти трехмесячную стажировку, тем самым взяв своеобразный тайм-аут.

С одной стороны, она позволила бы начальству присмотреться к молодому человеку, а с другой стороны, дала бы возможность окончательно определиться и самому ФИЛИППОВУ: сможет ли он работать по этой специальности или нет, ведь железная дорога не для слабых духом людей.

«После стажировки «АвтоДом» направил меня в Тюменский учебный центр от ПАО «Российские железные дороги» для получения соответствующего образования. Там нам больше давали знания по функционированию всей системы РЖД, нежели по профессии. Их я получил в основном во время стажировки от своего наставника Владимира ДЕНИСОВА, составителя поездов».

Работая в ООО «АвтоДом» Николай ФИЛИППОВ получил (2017 г.) высшее образование на факультете электроэнергетики и электротехники по специальности «инженер-электрик». «Жалко уходить из составителей – работа держит меня. Но человек не

– Это профессия для экстремалов. Работа составителя требует его нахождения впереди осаживаемого состава, смотреть за стрелочными переводами, показаниями светофоров, следить за правильностью приготовления маршрутов, регулировать скорость приближения составов при объединении поездов. Все эти операции составитель поездов выполняет, находясь на спецподножке, по сути, на воздухе, причем и в мороз, и снег, и в дождь – в любую погоду. У нас нет актированных дней. А работать в морозы под пятьдесят, скажем так, непросто. Конечно, тепло одеваемся, маски на лицо, шубинки – на руки надеваем, и работаем, управляя движением локомотива вне его кабины.

Но одно дело погодные условия. К этим сложностям добавляются и те, что связаны с самим местом работы – спецподножками вагонов и поручнями. Мало того, что они не всегда бывают исправными (подчас вагоны приходят старые, поручни и подножки могут просто отвалиться во время движения

ПРОФЕССИЯ ДЛЯ СИЛЬНЫХ ДУХОМ

должен стоять на месте, ему необходимо постоянно развиваться. Карьерный рост в железнодорожной отрасли по моей нынешней специальности не очень большой, вот я и решил освоить другое направление».

– Николай Евгеньевич, давайте сделаем фотографию Вашего рабочего дня, чтобы понять, чем занимается составитель поездов?

– Хорошо. На станцию Нягань пришел грузовой состав. Его встречает составитель поездов станции. Он же разбирает весь грузовой состав, разнося вагоны маневровым локомотивом по 10 путям, которыми располагается станция. К примеру, вагон с кислотой пришел для «РН-Снабжения», его переводят на один путь. Другой пришел для «СИБУРА» и т. д. Это очень длительный по времени процесс – целый день может уйти на рассортировку одного состава, тем более если вагоны будут не подобраны. Допустим, для «РН-Снабжения» пришло пять вагонов, но они размещены в разных частях состава, и составителю необходимо собрать эти вагоны вместе на одном пути, чтобы потом отдать их подрядчику «РН-Снабжения», то есть нам. О готовности вагонов к транспортировке он сообщает нашему диспетчеру. Мы приезжаем туда, забираем их со станции и едем на тупик контрагента. По приезду туда заказчик дает нам план маневровой работы, где указано: какой вагон и в какой карман его нужно поставить. Ставим вагон в нужное место. Закрепляем его с двух сторон с полным накатом на тормозные башмаки и сообщаем диспетчеру, что такой-то вагон находится на таком-то пути (вообще мы постоянно с диспетчером и машинистом тепловоза поддерживаем связь). Диспетчер уже сам сообщает заказчику о выполнении работы. Также в мои обязанности входит объединение вагонов, визуальный осмотр всего состава – чтобы все рукава были объединены на воздух, – снятие башмаков и прочее.

– Слушайте, так это же просто колоссальная работа! У ЖДЦ «АвтоДома» ведь много заказчиков! А локомотива-то всего два... Как Вы справляетесь со всем этим объемом?

– Работы, и правда, очень много. Хорошо, когда она планомерная. Ведь нередко случается и такое, когда день «пустой», зато в ночь приходят два грузовых состава, рассортировка которых растягивается и на следующий день. Мы работаем круглосуточно.

– Сложности и трудности работы составителя поездов?

состава), так они еще и не всегда удобные. А ведь составителю необходимо не только удержаться на вагоне на скорости, но и постоянно держать связь по радию, руководить всем процессом, быть сосредоточенным, ведь ответственность за груз, пока он идет до заказчика, лежит на составителе поездов.

– Не страшно?

– По началу, конечно, испытывал страх – больше всего боялся материальной ответственности. Сейчас чувствую себя увереннее, тем не менее всегда очень внимательно осматриваю вагоны, и если где-то в чем-то не уверен, лучше еще раз посмотрю. А по-другому на железной дороге работать нельзя.

– Николай Евгеньевич, продолжаете ли Вы заниматься спортом?

– Да, только уже в тренажерном зале, потому как составитель поездов просто обязан быть в хорошей физической форме! Постоянно приходится переносить тормозные башмаки с места на место, а они тяжелые, вручную переводить стрелки – за день порядка двухсот раз это понадобится сделать.

– Ваше хобби?

– Моему хобби 2 года и 4 месяца. Это моя доченька Кира. Я очень люблю с ней гулять на улице, мне нравится учить ее чему-то новому, играть с ней. Рядом с дочерью, мне кажется, жизнь становится ярче, интереснее и радостнее. В эти минуты меня просто переполняет счастье. Дети – это воистину богатство человека, остальное все преходящее.

– Как Вы считаете, из чего складывается счастье человека?

– Наверное, главное, это хорошая семья, куда хотелось бы возвращаться с работы. Мне с женой очень повезло: она спокойная, рассудительная, всегда меня поддерживает, очень вкусно готовит (а я люблю вкусно покушать!). Когда прихожу домой, там всегда чистота и порядок, постирано-поглажено, еда приготовлена, мне рады-радешенки и жена и доченька.

– Что планируете в будущем?

– Решить квартирный вопрос, а также обеспечить себе карьерный рост. Если пойду по железнодорожной линии (я, если честно, пока не определился в этом вопросе), то отучусь сначала на помощника машиниста тепловоза, поработаю сколько-то в этой должности, затем – на машиниста тепловоза, и буду уже изнутри управлять локомотивом.

– А если решите стать энергетиком/электриком?

– Наш автохолдинг большой, надеюсь, что удастся трудоустроиться в периметре альянса, но лучше всего было бы для меня остаться в стенах родного «АвтоДома». Но время покажет.



БУДНИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ АЛЬЯНСА

С появлением в январе 2008 года в ООО «АвтоДом», дочернем обществе ГК «АльянсАвтоГрупп», железнодорожного цеха предприятие кардинально сменило направление своей деятельности: оно перешло на рельсы. Сегодня данная структура «АвтоДома» предоставляет полный пакет услуг, связанных с подачей-уборкой вагонов со станции Нягань на железнодорожные пути необщего пользования с последующей расстановкой вагонов по фронтам выгрузки-погрузки, а также маневровую работу. Вместе с тем компания оказывает услуги по ремонту железнодорожных путей и тупиков. В распоряжении предприятия в Нягани имеются 12,5 км железнодорожных путей, три локомотива, удобные открытые площадки для обработки грузов. О буднях железнодорожников альянса рассказывает Михаил БАДАНОВ, начальник железнодорожного цеха ООО «АвтоДом».

– Железнодорожный цех – это, по сути, единый живой организм, который функционирует 24 часа в сутки, – говорит Михаил Владимирович. – В нем все профессии важны, все взаимосвязаны. Без монтеров пути, в чьи функции входит содержание железнодорожного пути в надлежащем состоянии, в целом не возможна работа: по неисправным путям локомотив не поедет. Без составителя поездов мы не соберем вагоны, без приемосдатчиков не сможем их принять и оформить. Все службы работают в комплексе: одна профессия зависит от другой, и каждая из них обеспечивает деятельность всего этого организма.

Сегодня в работе железнодорожного цеха задействовано 47 человек: 8 локомотивных бригад (11 машинистов тепловоза, 7 помощников машиниста тепловоза и 10 составителей поездов), 4 бригады приемосдатчиков (8 мастеров приемосдатчиков-диспетчеров), 1 бригада по текущему содержанию путей (мастер и 7 монтеров пути) и непосредственное руководство.

Локомотивная бригада

Это группа инженерно-технических работников, осуществляющих подачу-уборку вагонов со станции Нягань до контрагентов и обратно, а также маневровые работы по перестановке вагонов. При этом машинист и помощник машиниста осуществляют тягу состава, а составитель поездов организует всю эту работу.

Без него, составителя поездов, наша деятельность просто невозможна. Он трудится в любую погоду, находясь на открытом воздухе. При движении маневрового состава вагонами вперед составитель поездов находится на первой по ходу движения специальной подножке грузового вагона, держится за специальный поручень и ведет переговоры по радию с машинистом тепловоза, потому что в это время является глазами машиниста. А значит, ему необходимо следить за показаниями маневровых светофоров, положением стрелочных переводов, отсутствием препятствий и людей на пути, сигналами, подаваемыми работниками, работающими на путях, сигналами ограждения, сигналь-

ными указателями и знаками. К тому же составитель поездов более подвержен травматизму. Минимальное отступление от правил техники безопасности несет в себе тяжелые последствия. К примеру, несоблюдение правил при установке тормозного башмака (приспособления, накладываемого на рельс для остановки колес) чревато потерей пальцев на руках.

У машиниста тепловоза и его помощника – свои сложности работы. Они тоже трудятся 12 часов, при этом большее время находятся в кабине локомотива, а значит, подвержены воздействию электромагнитного поля высоких частот от дизель-генераторной установки, а также вибрации и шума. Наши старожилы – Геннадий Александрович ФЕНОГЕНТОВ (ему в этом году исполнится 67 лет) и его брат Владимир Александрович ФИНОГЕНТОВ (65 лет).

Парк ЖДЦ состоит из трех локомотивов. Тепловозы содержат в исправном состоянии: согласно установленным графикам они проходят техническое обслуживание, плановые виды ремонта. Каждый тепловоз за смену в среднем проезжает от 50 до 70 км. Грузовые составы приходят на железнодорожную станцию Нягань, и почти в каждом из них есть вагоны для нас – либо на нашу базу, либо на базы контрагентов. Загруженность различная, вагонооборот в среднем составляет 100 вагонов в сутки. При этом если в одну смену не

пришел грузовой поезд, следовательно на следующий день или в ночную смену их приходит два, а то и три, и тогда нам придется работать в усиленном режиме.

А у каждого контрагента свои особенности и во вместимости грузовых фронтов, и в способах и технологических процессах погрузки-выгрузки вагонов. Наша локомотивная бригада меняет груженные на порожние вагоны; одни контрагенты грузят, другие выгружают груз из вагонов. И такая непрерывная работа осуществляется 24 часа в сутки.

Мастера приемосдатчики-диспетчеры

В этих бригадах в основном трудятся женщины, но в этом году мы немного «разбавили» их, приняв на работу мужчину. Основная их задача в том, чтобы принимать вагоны, поступающие со станции Нягань с грузом или без. По договоренности со станцией закрывается путь, и приемосдатчик идет совместно с представителем станции Нягань осматривать вагоны на предмет сохранности груза и отсутствия повреждения вагона. От ответственного отношения приемосдатчика к работе зависит многое. Ведь все вагоны принимаются им согласно перевозочным документам, поэтому каждый из них требуется проверить. Если это полувагон, то нужно на него залезть, если это крытый вагон, необходимо сверить все пломбы, если это цистерна, надо все проверить, убедиться в отсутствии хищения и повреждения груза за время нахождения его в пути. Если какие-то вагоны не исправны, то сразу же вызывается вагонник и составляется специальная форма акт, чтобы потом эти повреждения не возложили на нашу ответственность, которые мы, якобы, произвели при разгрузке. Приемка вагонов также происходит в любую погоду, в любое время суток.

Начало. Окончание на 4-й стр.

Уважаемые работники железнодорожного транспорта!

От всей души поздравляю вас с наступающим профессиональным праздником – Днем железнодорожника!

В этот праздничный день хочется поблагодарить вас за огромный вклад в решение задач по качественному и своевременному выполнению своих производственных задач.

Низкий поклон ветеранам отрасли – патриотам и труженикам. Самые наилучшие пожелания молодежи, упорно овладевающей знаниями, настойчиво приобретающей железнодорожные профессии. Всем железнодорожникам успешной и плодотворной деятельности!

Желаю вам крепкого здоровья, энергии, упорства и силы, задора и энтузиазма, безаварийной работы, мира и добра! Пусть в ваших семьях всегда царят любовь и уважение!

Александр ОРЛОВ,
управляющий директор ООО «АвтоДом»



Наталья МИЛЬКОВА,
мастер приемосдатчик-диспетчер



Григорий ЗАГУМЕННЫХ,
машинист тепловоза



Людмила ЭНГЕЛЬ,
мастер приемосдатчик-диспетчер



Владимир ФИНОГЕНТОВ,
машинист тепловоза



Юмахужа ХУЖИН,
помощник машиниста тепловоза





БУДНИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ АЛЬЯНСА

Окончание. Начало на 3-й стр.

Монтеры пути

В собственности ООО «АвтоДом» находится 12,5 км железнодорожных путей. Ежедневно по ним совершаются многократные передвижения локомотивов с вагонами при подаче-уборке вагонов на грузовые фронты грузополучателей, при проведении маневровых работ. И для того, чтобы эта работа всегда проходила в безаварийном штатном режиме, за всем данным хозяйством нужен постоянный бдительный контроль, своевременное выполнение профилактических работ.

С этой целью еще в марте 2008 года в ООО «АвтоДом» была создана бригада по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей. Постоянный штат монтеров пути – 8 человек, но на теплое время года в бригаду набираются дополнительные работники. Возглавляет эту бригаду мастер путевых работ Андрей БОБНЕВ.

Бригада ежегодно производит замену по 1 000 шпал, не считая рельсы, плановые «перешивки», осмотры. В этом году мы обновим 800 шпал и два комплекта стрелочного бруса, а также выполним

стандартную работу, приведем в норму все участки пути. Попутно на нас лежит ответственность по обслуживанию путей «Северавтодора». Там за летний период заменим 50 шпал, два рельса, а также произведем выправку и рихтовку путей. Все эти работы планируем завершить в октябре.

Деятельность бригады выстраивается согласно утвержденному графику промеров железнодорожных путей и стрелочных переводов. К тому же ежедневно обходчики проходят по своим базам с путеизмерительными приборами (путевским шаблоном) с проверкой отклонения ширины колеи железнодорожных путей на соответствие допустимым нормам и при обнаружении дефекта тут же устраняют его. Такие работы нельзя откладывать на потом, так как, допустим, из-за уширения или сужения, перекоса, кустовой гнилости шпал может произойти сход подвижного состава. И мы не должны допустить этого.

Стоит сказать, что от ремонтных работ не страдают интересы контрагентов. Все производится во время так называемых «окон» в движении локомотивов. Поэтому все грузы прибывают и отправляются по графику.



Бригада монтеров пути

СПРАВКА

Десять лет назад Эльдар ИСМАИЛОВ, основатель транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп», открыл новое направление деятельности Группы компаний, образовав в ООО «АвтоДом», в одном из дочерних обществ альянса, железнодорожный цех. В частности, в последних числах декабря 2007 года ООО «АвтоДом» выиграло тендер на оказание железнодорожных услуг и услуг по погрузке/разгрузке вагонов, выведенных на аутсорсинг ЗАО «ТНК-ВР Снабжение». Новые подразделения позволили существенно расширить функции компании и, собственно, предопределили его дальнейшую судьбу (изначально «АвтоДом» создавался в качестве управляющей компании). В 2008 году в железнодорожном цехе работало 22 человека. Основными заказчиками в то время были ЗАО «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО», ООО «САГАС», ООО «Красноленинский нефтеперерабатывающий завод», ООО «Спецтрансгарант» и ЗАО «Спеццистерны».

Контрагенты ЖДЦ «АвтоДома»

Сегодня наш цех сотрудничает с такими заказчиками как АО «СИБУР-Транс», ООО «РН-Снабжение», ООО «САГАС», АО «Югорский лесопромышленный холдинг», ООО «Технокерамика», Филиал № 7 АО «ГП «Северавтодор», ООО «ЭЛЛИА», ООО «Няганьнефтепродукт», ТПП «РИТЭКБелоярскнефть» и другие. Со многими из них нас связывают долгосрочные партнерские отношения.

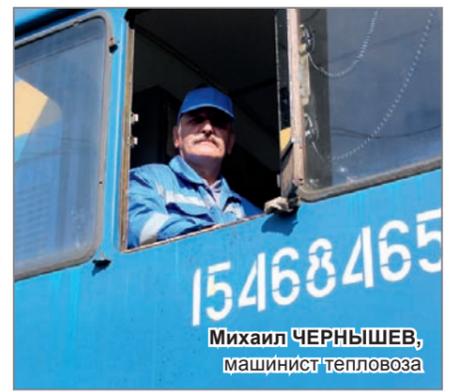
С профессиональным праздником!

В завершение хотелось бы отметить, что за последнее время наш коллектив устоялся. Людям нравится работать в нашем железнодорожном цехе. Это видно по их добросовестному отношению к работе, а также и по тому, что выходя на пенсию, они продолжают трудовую деятельность и причем в «АвтоДоме».

В преддверии нашего профессионального праздника хочу от всей души поздравить сотрудников железнодорожного цеха с этим приятным событием и пожелать всем крепкого здоровья, благополучия, трудовых успехов, безаварийной работы, а также всего только самого светлого, доброго и хорошего!



Владимир ДЕНИСОВ,
составитель поездов



Михаил ЧЕРНЫШЕВ,
машинист тепловоза

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июле 2018 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

20-летний юбилей отметил Магомед АБАЗУЕВ, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

25-ю годовщину отметил Владимир ТАЙМЕНЕВ, слесарь по ремонту автомобилей грузовой автоколонны участка «Октябрьский район» АО «УТТ» (п. Сергино).

30-летний юбилей отметили Максим КАПШУКОВ, стропальщик АО «УТТ» (г. Нягань), и Сергей ЗАГОРУЛЬКО, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань).

35-ю годовщину отметили Владислав БАРКАЛОВ, начальник отдела логистики АО «УТТ» (г. Нягань), Арсен ТОКТАБИЕВ, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «г. Белоярский» АО «УТТ» (г. Белоярский), Максим СЕЛИВАНОВ, машинист экскаватора автоколонны спецтехники участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), Евгений КУБИЦКИЙ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), и Александр ИСМАГИЛОВ, слесарь-ремонтник ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили Татьяна ШАУЭРМАН, диспетчер автомобильного транспорта участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), Виктор ПОНОМАРЕВ, машинист ППДУ грузовой автоколонны участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Вячеслав ЦААН, тракторист грузовой автоколонны участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Алексей КЛИМОВ, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), и Владимир ОШКУКОВ, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

45-ю годовщину отметили Юрий КИСЛОВ, слесарь по ремонту оборудования котельных и пылеприготовительных цехов АО «УТТ» (г. Нягань), Владимир ШАБАН, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Уватский район, Тюменская область), Ринат ЗИМНЮРОВ, водитель вездехода автоколонны спецтехники участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), Алексей ПОДВАЛЬНЫХ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), и Алексей КОРНИЕНКОВ, машинист бульдозера участка № 2 ООО «ААГ-Урал» (г. Сорочинск).

50-летний юбилей отметили Ришат ХУДАЙБЕРДИН, машинист автогрейдера грузовой автоколонны участка «г. Белоярский» АО «УТТ» (г. Белоярский), Владимир ЛАКИЗА, водитель автомобиля автоколонны спецтехники участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), Алексей КУЗНЕЦОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и Владимир ПУЗЫРЕВ, водитель автомобиля участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (п. Первомайский).

55-ю годовщину отметили Иван АФНАСЬЕВ, водитель автомобиля а/к № 1 АО «УТТ» (г. Нягань), Олег КРУЧИНИН, водитель вездехода а/к № 2 АО «УТТ» (г. Нягань), Тулик АЛИЕВ, водитель автомобиля а/к № 3 АО «УТТ» (г. Нягань), Андрей НИКОЛАЕВ, слесарь по ремонту автомобилей АО «УТТ» (г. Нягань), Роберт ТУРГИЕВ, стропальщик участка «Сандибинское месторождение» АО «УТТ» (г. Надым), Владимир ГЕЛЕТЕЙ, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «г. Белоярский» АО «УТТ» (г. Белоярский), Равиль РЯБИКОВ, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), и Игорь ТЮЧКАЛОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

60-летний (!) юбилей отметили Михаил СЕДЫХ, директор по производству АО «УТТ» (г. Нягань), Вячеслав АНИКИН, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Владимир ЧИКУЛАЕВ, мастер дорожный ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Юрий СЫРЧИН, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), Виктор СУХОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (п. Первомайский), Владимир ДОРОФЕЕВ, водитель автомобиля участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан), Иван ПОЛЯКОВ, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), и Петр СУТОРМИН, машинист автомобильного крана участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук).

70-летний (!) юбилей отметили Валентина ЗАБАБУРИНА, инспектор по проведению профилактических осмотров водителей автотранспортных средств ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и Петр ПОРУБОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств АО «УТТ» (г. Нягань).

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

**От всей души желаем счастья!
Чтоб не было в душе ненастья,
Здоровья, бодрости и смеха,
В больших делах – больших успехов!**

Поздравляем!