



№ 127
август
2019 г.



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



«АльянсАвтоГрупп – Урал» – южный форпост транспортного холдинга

7 ноября 2019 года исполнится пять лет со дня образования ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал», оренбургского дочернего предприятия ГК «АльянсАвтоГрупп». К этой знаменательной дате, начиная с августовского выпуска «Автомобилиста», мы расскажем о функционировании каждого участка «ААГ-Урала», деятельность которого охватывает большую часть Оренбургской области.

Как все начиналось

В марте 2013 года АО «Управление технологического транспорта» по результатам конкурсов, проводимых дочерними компаниями ОАО «ТНК-ВР» – ОАО «Оренбургнефть» и ООО «Бугурусланнефть», выиграло два пятилетних контракта на оказание транспортных услуг для данных бизнес-структур нефтехолдинга. Для АО «УТТ» это стало новым вектором развития, для образовавшейся его оренбургской структуры – точка отсчета.

Под крылом флага холдинга

К выполнению новых контрактов, предполагавших большой объем работ, АО «УТТ» приступило уже с 1 июля 2013 года. Согласно заключенным договорам «УТТ» стало обслуживать участки нефтепромышленных компаний, расположенных вокруг г. Бузулука, п. Первомайского, г. Сорочинска и г. Бугуруслана. С этой целью в Бузулуке было создано Оренбургское обособленное подразделение, в круг задач которого было вменено в том числе и координирование деятельности других трех участков. Основными видами деятельности оренбургской структуры «УТТ» тогда (как и в настоящее время) являются перевозка грузов автотранспортом, обслуживание нефтяных месторождений

технологическим транспортом, предоставление услуг дорожно-строительной спецтехники, перевозка пассажиров легковым автомобильным транспортом.

Спустя год, когда южная дочка более или менее окрепла, материнская компания выделила ее в отдельное юридическое лицо. Таким образом, 7 ноября 2014 года было создано новое предприятие ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал», основанное на базе активов Оренбургского обособленного подразделения АО «Управление технологического транспорта» и переданное под общее управление транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп». Больше того, новообразованная компания приступила к выполнению своих договорных обязательств в качестве отдельного юридического лица с 1 января 2015 года.

Сейчас эпоха становления уже позади: за шестилетний путь с момента своего старта «ААГ-Урал» заслужил устойчивый авторитет среди транспортных организаций области, доверие заказчика, овладел всем необходимым для успешного функционирования, и это при том, что при всей своей грандиозности данный проект «УТТ», равно как и ряд других, был реализован с нуля.

Тогда была закуплена новая техника в количестве 225 (!) единиц, собраны четыре коллектива, образовав в целом по ОП порядка 420 (!) рабочих мест, подобраны и взяты в аренду производственные базы в местах дислокации Бузулукского,

Сорочинского, Первомайского и Бугурусланского участков... И хотя масштабная производственная программа, жесткие рамки требований «Роснефти» диктовали свои условия, а понятная пертурбация с поставками запчастей, обеспечением ГСМ, климатические особенности региона и прочее создавали определенные сложности, все же становление каждого участка, как и предприятия в целом, было поступательным: прибывающая техника по прохождению всех необходимых процедур тут же выходила на линию с арендуемой базы, на которой коллектив только-только начинал обживать, параллельно во всю проводя работы по благоустройству, кроме этого одновременно шло формирование необходимых служб и отделов, выстраивались внутренние и внешние коммуникативные связи, создавался и подгонялся под стандарты «Роснефти» документооборот...

Здесь сказались профессионализм и проницательность руководства АО «УТТ» и Группы компаний «АльянсАвтоГрупп», его умелая и своевременная координация всеми процессами жизнеобеспечения новообразованной структуры, работающей на значительном удалении от материнской компании, предвидение подводных камней, основанное на многолетнем опыте работы в транспортной отрасли в различных регионах России.

На плечах профессионалов-транспортников

Конечно, одно умелое руководство не дало бы таких хороших результатов без компетентных специалистов, стоявших у истоков формирования «ААГ-Урала», а также каждого его подразделения, без тех самоотверженных людей, которым предстояло, засучив рукава, налаживать



Дмитрий ПРИХОДЬКО

все производство. Не просто линейным руководителям давались и постоянная боеготовность автопарка, и выстраивание внутреннего климата в коллективе, и функционирование участка на арендуемых площадях, не раз каждому из них предстояло выдерживать натиск со всех сторон, тем не менее ни разу заказчик не выставлял к бизнес-единицам предприятия серьезной претензии или замечания по поводу их работы, больше того, из года в год деятельность подразделений оренбургской дочки транспортного холдинга ставилась «Роснефтью» другим своим подрядчикам в пример. И это, пожалуй, один из главных критериев оценки работы как всего предприятия, так и в отдельности каждой его структуры.

С октября 2017 года деятельностью ООО «ААГ-Урал» руководит Дмитрий ПРИХОДЬКО, с 2013 по 2014 год исполнявший полномочия заместителя руководителя по эксплуатации транспорта ОП г. Бузулука АО «УТТ» и с 2015 года – заместителя управляющего директора по эксплуатации транспорта ООО «ААГ-Урал», а следовательно, стоявший у истоков его образования и последующих этапов его развития.



Детство и юность Николая прошли в небольшой деревне Петровка Янаульского района (Башкортостан). «У меня было веселое и яркое детство, – вспоминает Николай Михайлович. – Ребятишек в то время в нашей деревне было много, вот мы всей гурьбой и пропадали в ее окрестностях. А там места хорошие: перелески, многочисленные заводы и пруды среди высоких холмов... Если удавалось с утра незамеченными выскользнуть из дома (в противном случае обязательно чем-то озадачили бы), то до вечера нас уже было не поймать. По холмам, полям, лесам – где нас только не носило! Нас домой не могли загнать даже поест. Да и в лесу и на полянах столько ягод вызревало – сначала клубника с земляникой, затем костянка с малиной да смородиной поспевали, что и надобности идти домой на обед просто не было.

Став старше, уже не получалось так беззаботно проводить время: приходилось во многом помогать родителям по хозяйству. К тому же летом нередко нас, ребятишек, колхозники просили о помощи в приготовлении силоса, расчистке лесопосадок, вырубке кустарников, выкорчевке сорняков, выпасе скота... Для нас это не составляло особого труда, больше того, всю эту работу мы обращали в игру, соревнования: кто быстрее или больше сделает, у кого лучше получится. Конечно, нам за это платили деньги».

В те же годы Николай познакомился и с техникой. Первым транспортом, которым ему довелось управлять, стал ни больше ни меньше – зерноуборочный комбайн. «Деревенский парень с детства крутится возле техники; и кто-то когда-то обязательно даст ему попробовать порулить. Мне такую возможность предоставляли соседи. Они бывшие фронтвики – им с детьми было интересно повозиться. Помню, когда мне впервые разрешили самостоятельно управлять да еще такой огромной машиной, я просто не поверил своему счастью. И хотя все ходило ходуном – кабина, кресло, руль, руки, ноги, но я был наверху блаженства! Сначала я просто ездил на комбайне по полю, а потом уже стал косить, молотить зерно... А спустя какое-то время меня и вовсе стали заставлять работать на нем. «А ну-ка давай, вперед!» – распорядился сосед-фронтвик и усаживался рядом. Отец видел все это, однако не ругался: ему было интересно, что из этого всего получится. Но при этом свою технику не давал».

В школе Николай учился хорошо, почти без троек; его любимым предметом была физика. «Моя родная деревня, хотя и имеет многовековую историю, небольшая, поэтому в ней функционирует только начальная школа. А потому с пятого класса мне пришлось учиться в восьмилетней школе соседней деревни Орловки и жить в интернате. Здесь с нами занимались воспитатели, они очень строго следили за нашей успеваемостью, подготовкой к урокам».

По окончании школы Николай решил поступить в нефтяную техникум. Но накануне его выпускного восьмилетка, которую он окончил, ввиду проводимой образовательной реформы в СССР в части повсеместного перехода на всеобщее среднее образование перешла на десятилетнюю программу обучения, а потому МЕРЗЛЯКОВА как способного ученика администрация школы не хотела отпускать. Свидетельство о восьмилетнем образовании родителей Николая удалось забрать через районный отдел народного образования Янаульского района и то лишь в середине сентября. «К тому времени уже везде закончился набор, поэтому от безысходности пришлось идти на тракториста», – подвел черту Николай Михайлович.

Таким образом МЕРЗЛЯКОВ оказался в числе студентов среднего сельского профессионального технического училища № 15 г. Нефтекамска, где в течение трех лет постигал, причем с большим желанием, профессии тракториста и водителя автомобиля. «Несмотря на первоначальную предвзятость к такому повороту судьбы, мне было интересно здесь учиться, – поделился Николай Михайлович. – Помимо профильных дисциплин мы осваивали агрономию, земледелие и прочие предметы. Ну а изучать строение техники, учиться ею управлять – было еще интереснее. И хотя для меня, деревенского парнишки, сельскохозяйственный транспорт был хорошо знаком, тем не менее трогать все это руками, самому разбирать агрегаты – было очень занимательно».

По окончании профтехучилища до армии оставалось полгода. Николай решил это время использовать более рационально и принял предложение комсорга училища поехать по комсомольской путевке в Волгодонск Ростовской области на строительство «Атоммаша» – крупнейшего в СССР, а впоследствии в России производственного объединения атомного энергетического машиностроения. «На технике в деревне я еще в юношестве поработал, а вот об ударных комсомольских стройках СССР имел самое поверхностное представление», – пояснил он.

В Волгодонске Николай сначала работал на тракторе, а затем на автогрейдере, копал огромные котлованы под жилые объекты расстраивавшегося молодого города. «Дома строили длинные и высокие – пятнадцатиподъездные девятиэтажки. Там даже девиз был такой: «Даешь монтаж: три дня – этаж!». Конечно, такая поспешность не давала должного качества и надежности. Один дом, еще не введенный в эксплуатацию, даже дал небольшой крен. По такому случаю в Волгодонск из Москвы прибыло много различных специалистов на помощь строителям. Однако все их попытки выправить ситуацию не увенчались успехом, и дом был разобран».



В армию Николай был призван из Волгодонска. Оттуда до места службы МЕРЗЛЯКОВУ пришлось пройти несколько пересельных пунктов: сначала областной сборный пункт в г. Батайске Ростовской области, затем в Новороссийске, потом в Анапе, и уже оттуда самолетом – в Польшу. «О том, что мы летим в Польшу, узнали из сообщения командира самолета во время пересечения границы. Конечно, до этого мы уже догадывались по выданному в Новороссийске обмундированию (кожаным ремням, юфтевым сапогам и форме из полшерстяной ткани), что будем служить за пределами СССР, но где именно – не знали».

Так Николай МЕРЗЛЯКОВ оказался в числе военнослужащих, проходивших службу в Северной группе войск. Часть, где служил Николай Михайлович, дислоцировалась в городе Свентошуве. Перед этим он полгода занимался в учебном подразделении по специальности «механик-водитель плавающего танка». «Нас учили управлять этим механизмом, стрелять из различных видов боевого оружия, начиная с пистолета и заканчивая пушкой. Было очень интересно все это постигать, да и приятно было, что нам, молодым пацанам, такую серьезную военную технику и боевое оружие доверяют».

Понятное любопытство у Николая вызвала и новая страна, ее жизнеустройство и уклад. «Мы не знали, что такое увольнение. Знакомство с Польшей, ее природой, городами да всеми, традиционным укладом поляков происходило в основном во время передвижений нашего подразделения на место проведения учений и стрельб – а Северная группа войск, части которой размещались в 180 военных городках, располагала несколькими большими учебными полигонами. Это знакомство продолжалось и во время чествования польскими гарнизоном каких-либо праздников или знаменательных дат, на которых приглашали и нас в качестве почетных гостей, а также в ходе спортивных соревнований или состязаний на лучшее знание и боевое применение

техники и вооружения, устраиваемых советским и польским командованием. Примечательно, что всегда мы видели только радужные со стороны польских военнослужащих, гражданские же и вовсе не обращали на нас внимания: советский солдат был для них обыденным явлением».

После увольнения с военной службы Николай Михайлович, побыв две недели дома, как положено, поехал в Нефтекамск, чтобы встать на учет в военкомат. Не особо имея представления о своей дальнейшей жизни, он воспользовался советом военкома, предложившего работу по полученной армейской специальности. «В Нефтекамское монтажное управление требовался механик-водитель плавающего гусеничного транспортера. Я позвонил в эту организацию, прошел собеседование, по итогам которого был тут же принят на работу. И уже через неделю я был командирован в Тюменскую область Уватского района, где нашей бригаде предстояло тянуть вдоль газопровода анодно-катодную защиту, предназначенную для защиты газопровода от внешних факторов, приводящих к коррозии. В тех краях преимущественно болотистая

на ней, знаю уже каждый винтик, болтик, технику просто чувствую. Все родное, все свое. И коллектив свой. Он очень хороший. Руководство нормальное, всегда и во всем идет навстречу».

Да и как может пропасть у меня желание управлять техникой? Жизнь водителя – это постоянное движение, постоянная смена мест, людей, событий, обстоятельств... А «Уралоргсинтез» – это огромный завод с многочисленными цехами, в котором трудится порядка 900 человек. Здесь каждый день что-то происходит, случается. Хотя и знаешь тут каждую кочку, каждый бордюр и колодец на дороге (а завод большой, дорог там много), но жизнь водителя всегда преподносит что-то новое. И в дороге, и в общении с людьми – с кем только за день не повстречаешься, не пообщаешься».

Скажу больше, здесь дело даже не в новизне ощущений, а в том, что работа доставляет удовольствие от понимания пользы своего труда: даже от того, что я очищаю дорогу от снега, тем самым я помогаю людям попадать на работу без особых проблем, помогаю им выполнять производственные задачи. Ведь сегодня практически ни одна отрасль народного хозяйства не может обходиться

Тракторист-машинист широкого профиля

Николай МЕРЗЛЯКОВ, тракторист обособленного подразделения в г. Чайковском ООО «УАТ – АльянсАвтоГрупп», по окончании школы планировал освоить специальность нефтяника, но по стечению обстоятельств оказался в числе студентов, постигавших профессию водителя автомобиля и тракториста. Дальше – больше: в армии Николай Михайлович был вынужден изучить профессию механика-водителя плавающих танков и затем, после демобилизации, закрепить эти знания, управляя в течение двух лет гусеничным транспортером. А после того, как повстречал свою вторую половинку, и вовсе связал судьбу с автотракторной техникой. Вот уже 40 лет прошло, как Николай Михайлович управляет большими машинами, но за все это время он ни разу не пожалел о профессиональном выборе, сделанном за него когда-то жизненными обстоятельствами.

местность, а потому плавающий транспортер был особенно востребован для перевозки людей, оборудования».

Как знать, как в дальнейшем сложилась бы профессиональная карьера МЕРЗЛЯКОВА, не повстречай он свою будущую супругу в г. Чайковском, вблизи которого его бригада также проводила работы. Эта встреча предопределила не только судьбу двух людей, но и дальнейшую трудовую стезю Николая Михайловича. «Жена в то время работала аппаратчиком на чайковском заводе синтетического каучука – крупном нефтехимическом предприятии Пермского края. Она мне и посоветовала пойти на завод, в транспортный цех. Я так и сделал. Это был сентябрь 1981 года. Там сразу же взяли мои документы, посадили на трактор. Вот до сих пор здесь и тружусь, и причем только на автотракторной технике – К-700, автогрейдере, тракторе «Беларусь», гусеничном тракторе, доставляя тяжелые грузы, строительные материалы и оборудование; в зимнее время к тому же занимаюсь на «Кировце» очисткой дорог от снега. И так почти 40 лет!»

За это время завод – в настоящее время АО «Уралоргсинтез» – пережило несколько реорганизаций: с 1998 года входил в состав крупнейшего нефтехимического комплекса «СИБУР», с апреля 2017-го перешел под контроль Группы компаний «ЭКОС».

Эпоха перемен сказалась и на структурных подразделениях завода, в частности, пертурбации коснулись и его транспортного цеха. Он, как и другие непрофильные активы, был выведен за рамки основного производства. ООО «УАТ – АльянсАвтоГрупп», зашедшее 1 декабря 2017 года на территорию «Уралоргсинтеза», стало уже третьим транспортным подрядчиком завода.

– Николай Михайлович, сорок лет Вы управляете тракторной техникой. Не пропало еще желание работать на ней? – Конечно же, нет. Столько лет отработал

без автотранспортного обслуживания. Транспортник как особая шестеренка в сложном механизме завода. Сломается она, встанет и весь завод. И пока она вновь не заработает, не восстановится и само производство. А потому труд водителя – очень важный и нужный людям. И я этим занимаюсь».

– Ваше хобби?

– У меня на это просто нет свободного времени: придешь домой с работы, а там по хозяйству нужно что-то сделать, да еще и с внуками успеть повозиться. Я богатый дед: у меня два внука и две внучки! А еще сколько дел по гаражу, машине – у меня джип. Я езжу только на больших машинах!

– Что для Вас в жизни есть главное?

– Это моя семья – жена, дети, внуки. Раньше еще были какие-то увлечения, а сейчас уже возраст не тот, да и воспитанием внуков нужно заниматься».

– А чему своих детей учили?

– У меня две дочери. Мы с женой старались привить им навыки самостоятельной жизни, а также взрастить в них такие личностные качества, как честность, отзывчивость, трудолюбие, стремление к знаниям».

– А они такими стали?

– Да. Старшая дочь освоила профессию бухгалтера, экономиста, и в настоящее время трудится заместителем главного бухгалтера, младшая дочь – химика, сейчас работает директором-технологом; вместе с тем младшая дочь собралась еще и кандидатскую защищать!

– Оглядываясь назад, жалеете ли о чем-либо? Что-то изменили бы?

– Да, вроде, все сложилось для меня благополучно, поэтому о том, что можно было бы изменить, даже и не задумываюсь. Все, как есть, так и хорошо».

– Николай Михайлович, хотите еще чего-то добиться в своей жизни?

– Нет. Возраст у меня предпенсионный: пять месяцев до пенсии осталось. Хочется уже покоя. До весны еще поработаю, а потом – на пенсию, на дачу. Там работы тоже хватает, в том числе и на тракторе!



Бугурусланский участок ООО «ААГ-Урал»

Бугурусланский участок – одно из четырех производственных подразделений ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал», в задачи которого входит оказание транспортных услуг на таких нефтепромыслах, как Ибряевское, Красноярское, Карповское, Султангулово-Заглядинское нефтегазовые месторождения, промышленную эксплуатацию которых осуществляет ПАО «Оренбургнефть». Руководит деятельностью участка Сергей ОКАНОВ.



Производственный участок № 4 «ААГ-Урала» базируется в 100 км от головного предприятия – в городе Бугуруслане, расположенном на северо-западе Оренбуржья вдоль границы с Самарской областью.

С момента своего образования Бугурусланский участок оказывает транспортные услуги на нефтепромыслах «Оренбургнефти», находящихся вокруг города Бугуруслана, где материнская компания стала победителем по объявленным лотам. «Наше подразделение, – рассказывает Сергей Александрович, – является в Бугуруслане одним из основных поставщиков техники, который ежедневно выполняет большие объемы. Мы работаем в Красноярке, Карповке, Заглядино, а именно в цехах добычи нефти и газа № 6, № 8 и № 9. Помимо этого, наша техника периодически задействуется и на других активах контрагента, вот и получается, что география деятельности нашего подразделения охватывает практически всю Оренбургскую область».

Производственные активы структуры

Для осуществления этих объемов бугурусланская бизнес-единица «ААГ-Урала» располагает всеми необходимыми производственными активами. На балансе участка имеется порядка 80 единиц транспортных средств, тракторов и специализированной техники, ежедневно на линию выходит до 70 единиц техники. «Услуги оказываются на технологическом и специализированном транспорте, тракторной технике – самосвалах, экскаваторах-планировщиках, «Егерях» с грузоподъемным механизмом и прочей, а также на легковых автомобилях для осуществления перевозок линейных руководителей».

Часть транспорта работает в круглосуточном режиме. По большому счету, это специализированная техника для работы на нефтяных месторождениях, в том числе агрегаты для ремонта и обслуживания станков-качалок, паровые промышленные установки. Стоит отметить, что ППУ обеспечены работой не только в холодный период времени, когда они наиболее востребованы у заказчика, но и в течение всего года согласно производственной программе.



Сергей ОКАНОВ

На особенном месте стоят и бульдозеры, их на участке – 18 единиц. «Во-первых, – объясняет Сергей Александрович, – эта техника требует индивидуального подхода, а во-вторых, во время весенней и осенней распутицы для бульдозеров наступает горячая пора. В этот период, когда грунтовые дороги становятся непроходимыми или труднопроходимыми вследствие сезонных погодных изменений, на машинистов ложится огромная нагрузка, так как им приходится, помимо всего, сопровождать технику бригад по капитальному ремонту скважин, подрядчиков «Оренбургнефти». Скажу больше, в это время каждая планерка заказчика с транспортными подразделениями начинается с уточнения информации по выходу бульдозеров на линию».

Вообще же, эта техника востребована в любое время года: зимой – на очистке дорог от снега, весной и осенью – на сопровождении транспорта, летом – на планировке территорий: после паводка все промышленные дороги разбиваются, и нам приходится вновь выравнивать их полотно».

Ремонтная служба

Осуществление деятельности на нефтепромысле подразумевает серьезное испытание для транспорта: помимо работы в период сезонной распутицы, технике ежедневно приходится преодолевать по грунтовым дорогам большие расстояния – до 200 км. Тем не менее все автомобили поддерживаются в технически исправном состоянии. «У нас для этого созданы все условия, – подчеркнул Сергей Александрович. – А с учетом последнего события у нас и вовсе улучшился боевой настрой. Благодаря содействию **Александра СИМОНОВА, генерального директора ГК «АльянсАвтоГрупп»**, в июле текущего года ООО «ААГ-Урал» приобрело ранее арендуемую базу в Бугуруслане в собственность. Теперь мы можем спокойно заниматься ее модернизацией и благоустройством. В настоящее время, к примеру, мы обустроили контрольно-технический пункт смотровой ямы».

Данное новшество сделает обследование техники более качественным: она будет осматриваться со всех сторон.

К тому же на территории производственной базы имеется ряд ремонтно-механических мастерских. Отдельное помещение предназначено под гараж, оборудованный четырьмя смотровыми ямами для технического обслуживания автомобилей. Другим объектом на участке представлен бокс для шиномонтажа грузовых машин, в котором имеются все необходимые станки для выполнения всех шиномонтажных работ. В отдельных зданиях располагаются токарный участок и моторный цех, причем в последнем выполняется ремонт двигателя любой сложности. Вместе с тем на участке есть линия техосмотра, что позволяет нам производить профессиональное техническое обслуживание автомобилей. В каждом цехе работают высококвалифицированные специалисты, которые прошли необходимое обучение по всем видам деятельности».

В целом в ремонтно-механической службе нашего участка задействовано 12 человек, из которых сформированы две бригады. В каждую такую бригаду входят сварщик и три автослесаря. Группа сформирована таким образом, чтобы в любой момент она могла выехать на промысел – а у нас разброс территории, где мы оказываем услуги, значительный: самая дальняя точка находится в 200 км от базы. И если где-то вышел из строя автомобиль, туда выезжает бригада и производит необходимый ремонт (в случае более серьезной поломки техника транспортируется до базы). Каждая из таких заявок, отражающая цель и место передвижения бригады, утверждается **главным инженером Гизатулой ГАЛЕЕВЫМ** совместно с отделом эксплуатации автотранспорта».



Вместе с тем на производственной базе в отдельном здании располагается диспетчерская служба, в которой трудятся три сотрудника, координирующие и контролируемые ход работы техники, а также решение вопросов и проблем, возникающих в ходе движения транспортных средств. Ежедневный рабочий день диспетчера составляет 10 часов. За это время он успеваеь выпустить технику утром и вечером, то есть в ночную смену. Причем как в утреннее, так и в вечернее время автомобили проходят тщательный контроль. Ввиду того, что наши сотрудники работают в разные смены, на участке в круглосуточном режиме дежурит вахтовый транспорт».

К тому же на участке в обязательном порядке осуществляются предрейсовые и послерейсовые медицинские осмотры водительского состава. Для этого в штате трудятся два медика, инспекторы по профосмотру. Они работают посменно, по 10 часов (разрывной рабочий день). Медики имеют сертификаты, полностью обучены. Медкабинет также сертифицирован: на службе у среднего медицинского персонала современное оборудование для измерения артериального давления, частоты сердечных сокращений и проведения алкометрии».

На базе находится здание конторы, причем на втором его этаже расположена гостиница на 9 мест для сотрудников, направляемых в служебные командировки. Там созданы все условия для отдыха, в том числе имеется душевая кабина, подведено горячее и холодное водоснабжение. То есть люди, приезжающие с командировки, могут привести себя в порядок, отдохнуть».

Условия работы

Оренбуржье относится к зоне умеренно-континентального типа климата, хотя и здесь не редки резкие колебания температуры: летом воздух может прогреться до 43 градусов, зимой – упасть до минуса 45 градусов. Однако наибольшие трудности транспортникам этого региона доставляет весенняя распутица, которая длится, как правило, в течение месяца. В этот период прекращается любое транспортное сообщение по грунтовым дорогам, так как под воздействием техники они превра-

щаются в месиво из грязи. Но это ограничение не распространяется на транспортные организации, оказывающие услуги нефтяным компаниям-операторам: добыча нефти должна осуществляться непрерывно».

Другой сложностью в работе начальник Бугурусланского участка назвал ответственность, лежащую на водителях. «Водитель несет персональную ответственность за каждое свое действие, – подчеркнул Сергей Александрович. – И чем функциональнее и габаритнее управляемый им транспорт, тем возрастает ответственность водителя».

Вместе с тем управление транспортом – это рутинная работа. И при этом водителю или машинисту ни в коем случае нельзя отключаться от нее даже на минуту. Это априори: раз водитель сел за руль – он взял на себя ответственность».

Осознавая это, мы создаем максимально комфортные условия работы для водительского персонала, чтобы они спокойно трудились и ни за что не переживали. Их главная задача – добросовестно и качественно выполнять свои обязательства, а все остальное должны решать другие специалисты. Мы хотим, чтобы каждый член нашего коллектива чувствовал свою важность и ценность для предприятия. И для этого мы делаем все возможное».

Неудивительно, что в последнее время люди стали переходить к нам из других организаций. Ведь в чем привлекательность «ААГ-Урала»? У нас стабильность, наличие соцпакета, белая зарплата, наши сотрудники не беспокоятся ни о чем, у них есть уверенность в завтрашнем дне, в своих правах и тех гарантиях, которые им были изначально обещаны. Если, допустим, наш сотрудник заболел, то он спокойно выходит на больничный, он знает, что его никто не бросит – ни организация, ни коллектив. Еще и руководство поддержит. Причем гарантом всего этого выступает руководство головного предприятия. **Управляющий директор Дмитрий ПРИХОДЬКО** лично интересуется всем, что происходит на участке и в части производственного процесса, и в части обеспечения условий труда, и в части межличностных отношений, создания благоприятной атмосферы в коллективе. Скажу больше, Дмитрий Николаевич и Гизатула Зинатуллинович в случае возникновения нестандартной ситуации все бросают и приезжают в Бугуруслан. И это не просто радует, а дает и нам, линейным руководителям, уверенность в завтрашнем дне, гарантии стабильной, позитивной работы».

Приятно и то, что наше непосредственное руководство относится к нам с пониманием, всегда идет навстречу и всецело поддерживает нас. Все наши заявки (а мы подаем только обоснованные заявки) по запчастям, ГСМ и прочим расходным материалам выполняются в максимально сжатые сроки, а потому у нас не возникает проблем с ремонтом транспорта, а значит, и с выполнением производственной программы – вся техника своевременно и в нужном количестве выходит на линию».

Заказчик всегда прав

Именно такое отношение ко всем своим заказчикам у сотрудников Бугурусланского участка. «Деятельность транспортника протекает в постоянном движении, – считает Сергей Александрович. – А на нефтепромысловых дорогах с техникой может всякое случиться. Пробитое колесо или незначительная неполадка в автомобиле, которые возникают во время движения транспорта, становятся причиной некоторой задержки, отсюда и претензии к нашей работе. Но в целом отношение с заказчиками у нас выстроены хорошие, деловые. Мы всегда на связи, всегда реагируем на каждую, пускай и незначительную, замечания, претензии. У нас в принципе не может быть такого, чтобы у контрагента возникло какое-либо желание, а он не может до нас достучаться. Более того, все корректируется сразу же, по факту обнаружения: у нас вся система выстроена на эффективную и качественную работу».

Окончание на 4-й стр.





Бугурусланский участок ООО «ААГ-Урал»

Окончание. Начало на 3-й стр.

116 единомышленников

Коллектив Бугурусланского участка составляет 116 человек, из них 92 водителя и машиниста, 12 сотрудников ремонтной службы, 12 инженерно-технических работников (начальник участка, три диспетчера, два медика, три контролера КТП – дежурные механики, механик колонны, старший мастер РММ и специалист ОТ ПБ ООС и БДД).

«На нашем участке трудятся профессионалы своего дела – непрофессионалы здесь просто не задерживаются, – подчеркнул Сергей Александрович. – Здесь работают люди, которые знают, что они хотят и что от них требуется. Отдельно хотелось бы сказать и о наших водителях и машинистах. Это универсалы, высокопрофессиональные специалисты, среди которых немало как людей зрелого возраста, так и молодежи, уверенно чувствующей себя за рулем, а значит, в коллективе имеется преемственность поколений, передача профессионального и жизненного опыта старшими сотрудниками молодым.

Среди них хотелось бы выделить и поблагодарить за добросовестный труд и высокую ответственность водителя **Василия ФРОЛОВА**. Ему исполнилось 60 лет, но он до сих пор продолжает работать и в полной мере, и в полном объеме исполнять свои функции. За добросовестный труд и высокую ответственность хочу поблагодарить и машиниста автокрана **Владимира АРТЁМЕНКО**, машиниста **АРОК Ильдара СИРАЗОВА**. Отдельные слова благодарности хочется высказать и старшему мастеру РММ **Александру СОРОКИНУ** за организацию работы, за бесперебойный выход техники, за участие в жизни предприятия. Александр Александрович – человек-огонь, он душой болеет за предприятие. С такими единомышленниками нам по плечу любые объемы и горизонты».



Василий ФРОЛОВ, Александр СОРОКИН

«Автотранссервис» установил онлайн-кассы

К 1 июля ООО «Автотранссервис» на автобусы, задействованные на городских перевозках, установило контрольно-кассовую технику. Данное внедрение обусловлено требованием Минфина РФ, постановившего до 1 июля 2019 года обеспечить POS-терминалами весь общественный транспорт.

Об этой законодательной новелле руководству ООО «АТС» стало известно еще в начале текущего года. И с того же времени сотрудники предприятия стали изучать рынок ККТ, предлагаемый поставщиками функционал POS-терминалов. «На тот момент, – пояснил **Максим КОТЛЯРОВ**, начальник автоколонны № 1 ООО «Автотранссервис», – кассовые аппараты не были оснащены считывателем бесконтактных банковских карт. Переговорив с производителем онлайн-касс и получив от него заверение в скором выходе усовершенствованного POS-терминала, мы решили повременить с покупкой: хотелось обеспечить наших водителей более современной и, соответственно, удобной аппаратурой».

ККТ нового поколения появилась у разработчика в мае текущего года: улучшенные кассовые аппараты предусматривают регистрацию оплаты как наличными денежными средствами, так банковскими картами (в том числе и бесконтактными), оплатить поездку можно также и со смартфона с модулем NFC и установленным в нем приложением (Apple Pay, Samsung Pay, Android Pay), к которому прикреплены банковские карты.

Конечно, усовершенствованная модель обошлась предприятию на порядок дороже, тем не менее данные затраты руководство «Автотранссервиса» посчитало оправданными: во-первых, это сделает процесс расчета более удобным как для водителя, так и для пассажира, а во-вторых, тем самым предприятие в очередной раз продемонстрирует заказчику – МКУ МО г. Нягань «Управление городского хозяйства» – стремление к постоянному совершенствованию качества предоставляемой услуги.



Кассовые аппараты поступили на предприятие в начале июня. После прохождения процедуры по регистрации в налоговой инспекции, заключения договора с оператором фискальных данных и последующей пуско-наладки мобильные онлайн-кассы были установлены в каждый автобус «АТС», задействованный на городских перевозках.

«Раньше, – продолжает Максим Анатольевич, – наши водители при осуществлении расчетов за проезд в общественном транспорте выдавали пассажирам разовый билет, теперь же наши клиенты будут получать кассовый чек с обозначением даты и точным временем выдачи документа, а также ссылки на электронный документ.

Однозначно, данное нововведение упростит обслуживание пассажиров. При этом чтобы меньше времени уходило на пробивку чека, мы оптимизировали весь процесс регистрации оплаты: пассажиру будет достаточно приложить свою карту и нажать кнопку «Выход чека»; если же он пожелает оплатить проезд наличными денежными средствами, процесс усложнится лишь нажатием дополнительной кнопки – «Наличный расчет».

Стоит отметить, что внедрение онлайн-касс не скажется на стоимости проезда в автобусах ООО «Автотранссервис», работающих на городском маршруте № 10: она остается неизменной и составляет 25 рублей.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В августе 2019 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

25-ю годовщину отметил **Магомед САРКАРОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили **Сослан БУДАЕВ**, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Олег ЦЕОВ**, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

35-ю годовщину отметили **Наталья МУХИНА**, инженер по транспорту АО «УТТ» (г. Нягань), **Алексей НЕУПОКОВ**, машинист дорожно-транспортных машин цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Средне-Хулымское месторождение» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Надымский район), **Дмитрий ТЕГА**, машинист бульдозера цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Максим ЛЮКШИН**, слесарь по ремонту автомобилей цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Дмитрий СОБОЛЕВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и **Александр ПЕНЮШЕВ**, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский).

40-летний юбилей отметили **Роман ГЛАДИЙ**, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), **Андрей БОРОВСКИХ**, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), **Константин**

ЩЕПАЛОВ, машинист ППДУ цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Средне-Хулымское месторождение» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Надымский район), **Арсен МАМАЕВ**, машинист ППДУ цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Альберт ГУБЕЕВ**, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Павел КРАСИКОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и **Максим ЕФРЕМОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметили **Ирина ШАЙХИЕВА**, ведущий специалист отдела по учету МПЗ и ОС ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), **Наталья ШИШИГИНА**, делопроизводитель ООО «АТС» (г. Нягань), **Елена ИВЧЕНКО**, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), **Людмила ПРОСКУРЯКОВА**, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), **Андрей ТРЕПИН**, механик цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Ханты-Мансийский район» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, г. Ханты-Мансийск), **Рамиль МИННУЛЛИН**, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» ОП «Месторождение им. А. Жагрин» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Кондинский район), **Дмитрий ТОЛСТЫХ**, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Тягинское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), **Михаил ГАРАЕВ**, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Ханты-Мансийский район» АО «УТТ» (ХМАО-

Югра, г. Ханты-Мансийск), **Андрей КЕНИГСБЕРГЕР**, машинист автомобильного крана цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Асланбек ТУКАЕВ**, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Денис ТЕТЕРИН**, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

50-летний юбилей отметили **Юрий КОШКИН**, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Тягинское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), **Алексей ШОШИН**, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), **Амир КАЗАНБИЕВ**, машинист ППДУ цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Александр БОБОШИН**, машинист экскаватора ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

55-ю годовщину отметили **Марина ГЛЯНЬ**, диспетчер автомобильного транспорта цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Ханты-Мансийский район» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, г. Ханты-Мансийск), **Александр ШМЕЛЕВ**, инженер МТОиЛ АО «УТТ» (г. Нягань), **Радик ХАЛИУЛЛИН**, слесарь по ремонту автомобилей АО «УТТ» (г. Нягань), **Виктор ТЕЛЯНИКОВ**, контролер технического состояния автотранспортных средств цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), и **Сергей**

ПОРВИН, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук).

60-летний (!) юбилей отметил **Валерий БАЗЮК**, машинист погрузочно-доставочной машины цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район).

70-летний (!) юбилей отметил **Анатолий НАРЫЖНЫЙ**, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка).

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

**Пусть все мечты исполнятся,
Пусть все желанья сбудутся,
Пусть радости запомнятся,
А горести забудутся!**

**Здоровье будет крепкое,
В делах – всегда согласие,
Любовь – навеки верная –
Без ссор и разногласия.**

**Пусть жизнь вам дарит самые
Прекрасные мгновения.
Желаем только радости
И счастья! С днем рождения!**

Поздравляем!