



№ 131
декабрь
2019 г.



АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп

ГРУППА
КОМПАНИЙ

ООО «АльянсАвтоГрупп»

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



ААГ АльянсАвтоГрупп
Группа компаний

Дорогие друзья!

Примите наши самые искренние и сердечные поздравления с Новым Годом и светлым праздником Рождества Христова!

Через несколько дней наступит новый 2020 год. Пусть с ним к каждому из нас придет еще больше успеха, чем в уходящем году, пусть он порадует новыми перспективными проектами, большими свершениями и грандиозными победами, принесет мир и согласие, будет щедрым во всем!

От всей души желаем, чтобы в новом году осуществились все ваши самые заветные мечты, чтобы каждое утро наступающего года вы просыпались с добрым настроением, верой в себя, свои силы и надеждой на самое лучшее!

Счастливого вам Нового года и Рождества Христова!

С искренним уважением,

Эльдар ИСМАИЛОВ,
член совета директоров
ООО «АльянсАвтоГрупп»

Александр СИМОНОВ,
генеральный директор
ООО «АльянсАвтоГрупп»

Итоги реализации ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ «АльянсАвтоГрупп» за 2019 год



В рамках реализации инвестиционных программ бизнес-организациями Группы компаний за одиннадцать месяцев 2019 года было приобретено свыше 170 транспортных средств. В последний месяц года, согласно результатам тендерной кампании, предприятиями транспортного холдинга будет приобретено в общей сложности еще более 70 единиц техники и порядка 20 мобильных зданий. Комментирует итоги осуществления инвестпрограммы-2019 Наиль НАСИБУЛЛИН, операционный директор ООО «АльянсАвтоГрупп».

«За одиннадцать месяцев 2019 года, – рассказывает Наиль Фанисович, – в обществах холдинга прошло значительное обновление транспортных средств, часть из которых была приобретена в рамках обновления автопарка (действующими контрактами

предусмотрено ограничение по срокам эксплуатации техники, годам выпуска), другая часть – под новые объемы. В целом по итогам уходящего года по альянсу было закуплено 168 единиц техники и 3 вагона-дома.

Начало. Окончание на 4-й стр.



Наиль НАСИБУЛЛИН



Детство и юность Анатолия выпали на послевоенные тяжелые годы. Родился он в 1949 году в хуторе Революционном Ростовской области в семье фронтовика. Старший НАРЫЖНЫЙ, призванный на фронт в 1942 году и участвовавший во многих кровопролитных боях в числе пехотных частей, на чьи плечи легла основная тяжесть войны, просто чудом остался в живых. Победу он, солдат-окопник, встретил в Кёнигсберге, а потом по 1946 год боролся в составе органов госбезопасности с вооруженными бандформированиями в Латвии. Не менее страшной и тяжелой война стала и для матери Анатолия, украинки, угнанной в начале войны на принудительные работы в Германию. Только в 1946 году она, высвобожденная из плена, смогла вернуться в родной поселок. Но буквально сразу была вынуждена вновь покинуть Перещепино: в 1946–1947 гг. был массовый голод в СССР, и чтобы пережить те тяжелые времена, мать Анатолия вместе с другими односельчанами переехала в хутор Революционный Ростовской области. Здесь она вскоре повстречала свою судьбу, вышла замуж. «В Перещепино осталась моя бабушка, – вспоминает Анатолий Иванович. – Когда мне исполнился год, родители отправили меня к ней на воспитание: нас было трое погодков, родителям тяжело приходилось. Лишь спустя шесть лет отец смог забрать меня домой».

«В послевоенные годы бедновато жили, – продолжает Анатолий Иванович, – поэтому дети стремились поскорее вырасти, чтобы начать трудиться и хоть как-то помогать родителям. Помню, мы, детвора, очень ждали лета, чтобы заработать себе на штаны. Телят да овец пасли, на колхозных работах трудились: девчонки – на току, ребята на тракторах прессовали солому в тюки – мы уже с 14 лет самостоятельно управляли машинами, даже не имея соответствующих документов. В те времена с этим было проще: сначала катались на тракторах с отцами да соседями – нашими первыми инструкторами по вождению, затем и вовсе работали помощниками комбайнеров».

Получив аттестат о восьмилетнем образовании, Анатолий поехал в Ростов-на-Дону для поступления в суз. «Чтобы получить полное среднее образование, нужно было учиться и жить в школе-интернате за 30 км от Революционного. Однако родители посоветовали поступать в профтехучилище. Тогда, в 60-х годах, началась выдача паспортов колхозникам (при Сталине они не имели свободы передвижения, жили по справке), что открыло возможность выбраться из деревни».

Это было первое знакомство Анатолия с Ростовом-на-Дону. «Я там ничего не знал. Приехал на автовокзал, пошел на остановку. Вижу, стоит ГПТУ. Думаю, пойду и узнаю, на кого там учат». Вышел оттуда Анатолий студентом профтехучилища. Среди предлагаемых сузом профессий он остановил свой выбор на литейщике. «В то время я особо не задумывался о том, нравится мне эта специальность или нет, для меня было важно другое: мне нужно было уехать из деревни».

В течение последующего года Анатолий осваивал азы литейщика и в учебных аудиториях суза, и в цехе серого чугуна Ростсельмаша – знаменитого в СССР, а ныне и в России завода, производящего универсальные зерноуборочные машины. «Нас была группа студентов из 16 человек. После окончания ГПТУ все пошли на завод, но до армии в этом цеху доработал только я один. Остальные все уволились. Тяжелая это работа литейщик – все равно что шахтер, потому как ему тоже приходится дышать пылью, только литейщику еще сложнее, потому что он работает с расплавленным металлом».

Литейщики-стажисты по-отечески жалели молодого старательного и ответственно-го парнишку, которому к тому времени едва исполнилось 18 лет, и самые тяжелые работы брали на себя. Однако, провожая его в армию, они строго-настрого наказывали, чтобы ноги его не было среди литейщиков – слишком серьезными для здоровья были последствия от работы, связанной с опасными, вредными веществами и неблагоприятными производственными факторами литейного производства. И Анатолий их послушался: хотя работа литейщика в те годы и относилась к высокооплачиваемым профессиям, но здоровье было дороже.

Армейская служба Анатолия прошла в Уссурийске, в войсках ПВО. Это был конец семидесятых годов, который в современной истории России и Китая отмечен самым крупным советско-китайским вооруженным конфликтом на острове Даманском. И хотя Анатолий не стал очевидцем тех событий, тем не менее развернувшийся пограничный конфликт держал на напряжении всю округу. При чем в постоянной боевой готовности были не только воинские подразделения, расположенные в территориальной доступности, но и гражданские – все военнообязанные мужчины имели при себе оружие.

По окончании службы Анатолий и еще два его сослуживца решили поступить в Куниковское мореходное училище (под Новорос-сийском). «Я с детства мечтал стать моряком,

повидать дальние страны. И вот появилась возможность сбыться моей мечте. Мы даже написали заявления в мореходное училище, но тут нам пришлось дать подписку о неразглашении государственной тайны сроком на 10 лет. Это обстоятельство натолкнуло нас на мысль о тщетности нашей затеи: даже если мы станем моряками, в течение десяти лет мы будем невзвездными. Подумали и решили не поступать».

И Анатолий вернулся домой, в хутор Революционный. Сначала он полгода трудился на ферме подсобным рабочим, затем, отучившись на водителя, в течение года управлял бортовым «ГАЗ-51» – возил и комбикорм, и зерно, и женщин на прополку, и обеды комбайнерам... «Но потом приехал друг, который рассказал мне о начале стройки канала «Днепр – Донбасс» и о том, что там требуются водители. Я посоветовался с отцом об открывшейся возможности. Он оказался не против, даже посодерживал в получении трудовой книжки – тогда из колхоза проблематично было уволиться (когда колхозники жили по справке, они и вовсе не могли этого сделать), необходимо было три месяца отработать, только потом, и то при одобрении руководства колхоза, можно было получить этот документ».



Анатолий НАРЫЖНЫЙ, машинист цеха № 2 «Талинка» АО «Управление технологического транспорта», в детские годы мечтал стать моряком, посетить дальние страны, бороздить бескрайние океанские просторы... Скажем больше, по завершении армейской службы он был в полшага от своей мечты, однако участие в советско-китайском пограничном конфликте на острове Даманском и последующая подписка о неразглашении государственной тайны воспрепятствовали ее воплощению в жизнь. В результате Анатолий Иванович стал шофером. И вот уже почти полвека он идет по этой профессиональной стезе, добросовестно и самоотверженно исполняя свои обязательства, считая главными мерилами человеческой жизни – труд и совесть.

Так Анатолий оказался в Днепропетровской области, на Украине, где с 1972 по 1989 год трудился на строительстве канала водителем различных машин – КраЗов, ГАЗ, автобусов...

Это была гигантская и уникальная по тем временам стройка: искусственная водная магистраль трапециевидной формы с шириной дна около 10 метров, шириной поверхности от 30 до 60 метров, глубиной 4–5 метров и протяженностью 263 км по завершении всех работ должна была повернуть Днепр к Донбассу, соединив тем самым крупнейшие реки Украины – Днепр и мелячающийся Северский Донец. Двенадцать мощных насосов по завершении стройки стали поднимать ежесекундно более 40 кубических метра воды на высоту 63 метра. Треть вод Днепра – еще, по сути, одна река – потекла через всю Украину и не только к Донбассу – искусственная водная магистраль стала водным источником для Харькова, оросила огромные площади плодородных земель по обе стороны канала. Это было просто грандиозное сооружение, где каждый выполнял свою задачу. «Лето, жара, непрерывающийся рев моторов, клубы пыли, я на КраЗе в сорока метрах от шагающего экскаватора жду, когда он загребет грунт шестикубовым ковшом и кинет в мою машину. И так каждый раз: подгоняю КраЗ к экскаватору, вылезая из кабины, дожидаясь, когда экскаваторщик кинет в кузов два ковша земли, вновь залезаю в кабину, проезжаю 300 метров, вываливаю и еду за новой порцией грунта. И так целый день. Но хорошие заработки мирились с этой монотонностью».

В конце 80-х годов Анатолий Иванович вместе со своей семьей переехал на Север, в вахтовый поселок Талинка. «К тому времени крупномасштабные работы по строительству канала уже завершились, зарплата стала снижаться, и я решил искать другое место работы. Один из моих знакомых, трудившийся в те годы в Полтавском УБР, посоветовал ехать на Талинку – только что образовавшийся вахтовый поселок в Ханты-Мансийском автономном округе. Недолго думая, собрался и поехал туда. Это был 1989 год. Мне тогда

было сорок лет. Помню, в Нягани я оказался 7 ноября. На улице в тот день было минус 30. А я в туфлях, плаще, без шапки. От Нягани до Талинки ходил «Икарус» в семь вечера. Я на нем и доехал. Дошел до НГДУ. Стою около здания и думаю: «И куда теперь?!»

Случайный прохожий помог НАРЫЖНОМУ устроиться на ночлег, в 10-ю вахту, одну из тогдашних чешских вахт-80, где и сам в то время проживал, а утром еще и всей командой нашли для южанина валенки, фуфайку, шапку. Так, с поддержки незнакомых людей, у Анатолия Ивановича началась новая глава его жизни, связанная с российским Севером, Талинкой.

С 1989 по 1992 год Анатолий НАРЫЖНЫЙ работал водителем автомобиля в Красноленинском строительно-монтажном тресте, который занимался возведением поселка. Затем с 1992 по 1998 год – автокрановщиком на «Ивановцах» грузоподъемностью 16 и 25 тонн в НГДУ «Талинскнефть». «Предприятие работало по всему Талинскому месторождению, и мы, крановщики, были задействованы во всех процессах нефтепромысла, в том числе и на порывах. Потом трудился на трубной базе, обслуживал бригады КРС, ПРС».

С 1998 по 1999 год Анатолий Иванович работал в Талинском УТТ на большом автокране МКАТ-40, последующие три года – крановщиком в комплексной бригаде при ОАО «ТНК-Нягань». «Тогда на базе Талинского УТТ было создано транспортное подразделение, в задачи которого входило обслуживание бригад ПРС. Оно просуществовало всего 1,5 года, а затем как непрофильный актив было выведено на аутсорсинг. В результате мы оказались в созданном ООО «Сервисная

ЧЕЛОВЕК ВЕЛИК ТРУДОМ

транспортная компания», где я трудился крановщиком на «Ивановцах» (16 и 25 т) с 2001 по 2014 год. Потом нас перевели в АО «Управление технологического транспорта»; соответственно изменился и фронт работы – Пальняновское нефтяное месторождение, которое разрабатывает ООО «Газпромнефть-Хантос». Меня пересадили на новый КамАЗ, на котором я и по сей день тружусь, занимаюсь перевозкой различных грузов, требуемых нефтяникам для функционирования месторождения».

- Анатолий Иванович, Вы уже столько лет работаете водителем – в следующем году 50 лет будет только официального водительского стажа!

Машина для меня – это все! Другой раз сижу и думаю: за свою жизнь я процентов 10–15 всего-то и ходил пешком, все остальное время было за рулем. К тому же у меня всегда была своя машина. В настоящее время это Volkswagen Transporter T4. Ей уже 27 лет. Я езжу на ней и на работу каждый день, и в отпуск – в этом году уже дважды был в Ростове, а это три с половиной тысячи километров только в одну сторону. Для меня машина – это родная стихия, она мое второе «я».

- И все же за эти пятьдесят лет не возникло желания сменить профессию?

Один раз случалось и такое – тогда только-только начиналась моя шоферская деятельность. Я в то время жил в Перещепино, рядом с которым проходит трасса Москва – Симферополь. Однажды я стал свидетелем страшной аварии: «Жигули» подлетели под «Икарус». В итоге от легковой, где ехала семья, ничего не осталось, а автобус опрокинулся вверх колесами. Кто из пассажиров мог, выползли через окна, остальные были придавлены сиденьями. И никто ничего не мог сделать, пока не приехал кран и не перевернул автобус. Тогда погибло 16 человек – люди умирали в страшных муках. Я был потрясен увиденным, и это породило во мне решение бросить стезю водителя. Но сразу развязаться

с ней не получилось, а со временем и впечатления притупились да и забылись.

- Анатолий Иванович, в августе уходящего года Вы отметили 70-летний юбилей. Вами уже пройден немалый путь, который отмечен многочисленными трудовыми наградами, публикациями о Ваших производственных достижениях, почетным званием «Ветеран труда», уважением коллег и руководства организаций, в которых Вы работали... Как Вы считаете, какую жизнь можно назвать достойной, пройтой не зря?

– Ту, которая наполнена смыслом, который, в свою очередь, складывается из любви к своей жизни, к своей семье и близким, из почтения старших и, прежде всего, своих родителей, и самое главное – любви к труду. Но работать надо добросовестно и с полной отдачей, а не искать легких путей – до добра это точно не доведет. Мне все говорит, что я трудолюбив, но я так не считаю. Я просто не представляю свою жизнь без работы! Она мне приносит радость и удовлетворение, осознание собственной значимости. К примеру, работая в тресте «Днепрканалстрой», я каждый год, пока отец был жив, брал отпуск на время уборочной страды. Мы с отцом закрепляли за собой один комбайн, причем я был штурвальным, он комбайнером. Отец днем – на своей работе, я в это время – на комбайне. На время обеда и вечером отец сменял меня. И так пять лет. И, не дай бог, если флажок окажется не на нашем комбайне – я ж просто не смог бы уснуть! А их, флажки, ставили каждое утро по итогам прошлого дня на кабину того комбайна, у кого было больше намолота зерна.

А еще, считаю, что достойная жизнь складывается из поступков и решений, основанных, прежде всего, на таких добродетелях, как благородство и справедливость.

Это я сейчас стал спокойнее, а раньше, если видел какую-то несправедливость, даже не задумываясь, заступался за любого человека, даже незнакомого.

- Оглядываясь назад, хотели бы Вы что-либо изменить в своей жизни?

Честно сказать, не жалею о том, как я прожил жизнь. Возможно, если бы довелось прожить ее с начала, подкорректировал бы кое-что в своей молодости, в остальном же прошел бы ее снова по тому же пути, который уже был проторен мной. В жизни всякое может случиться – не может быть так, чтобы все было гладко. Бывает и хорошо, бывает и очень хорошо, а бывает и очень плохо. Но это плохое надо просто перетерпеть – потом опять все обязательно наладится!

- Анатолий Иванович, Вы воспитали двух дочерей? Чему Вы их учили?

Мало чему их учил; они видели меня, мой образ жизни и учились этому – быть трудолюбивыми, справедливыми и порядочными людьми. Алла окончила Жиринский нефтяной техникум, сейчас работает начальником по эксплуатации в одной из транспортных организаций Санкт-Петербурга. Людмила окончила Днепропетровский химико-технологический институт. Сейчас трудится диспетчером электроцеха в АО «РН-Няганьнефтегаз».

- Есть ли у Вас хобби?

Да. И, прежде всего, это рыбалка. Препятствием к моему хобби является то, что я работаю в вахтовом поселке. Когда клевает рыба – интересно становится, когда вытаскиваешь ее – еще интереснее, а когда сорвется – и вовсе азарт появляется. А если к тому же крупная сорвалась, весом, допустим, на килограмм, тогда всем обязательно скажешь, что там не меньше пяти килограммов было. Рыбак еще тот брехун! (Улыбается.)

- Какие у Вас планы на будущее?

Трудиться, пока позволяет здоровье, а как дальше, не знаю. Боюсь, что если уйду на пенсию, меня скрючит, болячки сразу появятся. Да и лежать на диване я не привык. На работе же я всегда в движении. А движение – это жизнь. Что может быть лучше таких планов?!

КУЛЬТУРА БЕЗОПАСНОСТИ в транспортном холдинге



При знакомстве с таким направлением, как культура производственной безопасности, большинство людей реагируют скептически, приводя список причин, по которым эта идея точно не сработает. Однако при этом респонденты совершенно забывают о главном: что находится на противоположной чаше весов. А потому культура производственной безопасности – это такое же важное направление в деятельности любого промышленного предприятия, как своевременное и качественное оказание услуг, тем более сопряженное с повышенным риском для жизни и здоровья. И значит, культура безопасности должна стать частью общей организационной культуры, направленной на медленное, но верное движение к нулевому травматизму, нулевой терпимости к нарушениям требований охраны труда, когда сознательное нарушение или небезопасное поведение будут просто немислимы. И для того, чтобы подобное мышление стало ежедневной нормой для большинства, необходимо сформировать соответствующую атмосферу. Однако для переоценки ценностей, для создания системы, которая изменит отношение человека к безопасности и позволит сместить фокус с реагирования на предвидение и профилактику происшествий, необходим

В дочерних обществах ГК «АльянсАвтоГрупп», расположенных в Новосибирской, Оренбургской и Кировской областях, в ноябре текущего года прошли коучинг-сессии по охране труда и промышленной безопасности. Как осуществлять лидерско-поведенческий аудит производственной безопасности и как правильно идентифицировать риски – основные темы обучающих семинаров, которые провел сотрудник управляющей компании «Старвей» – директор по охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды бизнес-направления «Логистика и транспорт» Ернар АБДРАЗАКОВ для руководства предприятий и линейных руководителей ООО «Управление технологического транспорта», ООО «УАТ – АльянсАвтоГрупп» и ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал». К тому же параллельно для сотрудников ОТ и ПБ Ернар Абилкаирович провел внутреннее обучение по темам «Золотые правила по ОТ и ПБ, политика компании по ОТ и ПБ» и «Фасилитационные навыки и навыки проведения обучения».

не один год длительной и кропотливой работы, в которую должны быть вовлечены все сотрудники производственного персонала. И пионерами здесь, а впоследствии и носителями, и трансляторами новых идей и ценностей, должны быть именно руководители: их личная приверженность к культуре безопасности, их ежедневный пример должны стать точкой отсчета, катализатором.

Собственно, с этого – скрупулезной работы по совершенствованию культуры производственной безопасности в коллективах дочерних обществ – и начал транспортный холдинг «АльянсАвтоГрупп», проведя серию интерактивных коучинг-сессий на тему «Лидерство в сфере охраны труда и техники безопасности. Принципы лидерства. Поведенческий аудит безопасности» сначала на няганской площадке, а затем и в Бузулуке, Кирово-Чепецке и Куйбышеве. При этом в периметр действия корпоративного образовательного семинара были включены не только руководители обществ и подразделений, специалисты по кадрам и охране труда, но и представители смежных структур, относящихся к направлению безопасности весьма опосредованно.

Прошедшие интерактивные мероприятия подразумевали

не один лишь ликбез первооснов рассматриваемой темы, но и знакомство с практическими инструментами. Занятия, направленные на обучение, как проводить поведенческий аудит безопасности (ПАБ) и как правильно идентифицировать риски, прошли в форме живого диалога с обсуждением, анализом, формированием возможных решений по конкретным ситуациям. Главное, что удалось Ернару Абилкаировичу – и это неоднократно отмечали участники развивающих сессий, – передать уверенность в возможности решения масштабной задачи, убедить в реальности ее воплощения.

Конечно, сформировавшийся менталитет скептически принимает новинку – ПАБ: как можно указывать на нарушения в работе персонала, при этом никого не наказывая, да еще и похвалить?.. В поисках ответа на эти ключевые вопросы и были построены сами занятия, которые от простого к сложному вели участников двухдневных семинаров к переосмыслению своего личного профессионального и управленческого опыта, поведенческих установок, своего отношения к вопросам управления безопасностью, знакомству с инструментами управления безопасностью, влиянием «человеческого фактора».

Компетентно

Алексей ПОДЛУЖНЫЙ, управляющий директор ООО «УАТ – Альянс-АвтоГрупп»:



Прошедший двухдневный семинар для руководства и инженерно-технических работников кирово-чепецкой и чайковской площадок, бесспорно, стал полезным мероприятием. Наши ожидания от образовательного практикума оправдались: те цели, которые изначально нами ставились (кто-то хотел освежить знания, кто-то – получить новые), были достигнуты.

Вообще, посыл самой сессии – не проходите мимо, если увидите нарушение, сделайте замечание сотруднику, даже если вы не являетесь непосредственным его руководителем и делать замечание вам не по статусу. Не надо стесняться это делать. Любое нарушение в части ОТ и ПБ может привести к трагическим последствиям. Необходимо менять подход к собственной безопасности посредством проведения поведенческих аудитов безопасности.

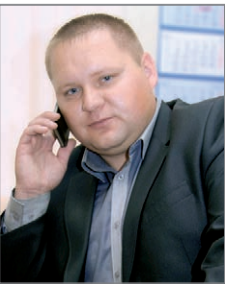
Новая модель поведения, согласно ПАБ, направлена на предупреждение несчастного случая, а не на взыскание и штраф и продиктована, прежде всего, заботой о здоровье и жизни персонала. Все мы люди, все мы можем ошибаться. Если тебе сделали замечание, то ты вынесешь из этого урок, и ты больше так не сделаешь. Выстраивание системы безопасности по такому принципу, на мой взгляд, позволит вовлечь всех сотрудников предприятия – от линейных руководителей до рядового персонала.

Мы работаем с транспортными средствами, а они сами по себе являются источниками повышенной опасности, поэтому эта тема для нас всегда была (есть и будет) актуальной, потому что даже самые опытные сотрудники допускают ошибки, надеясь на свой большой опыт и на авось.

Однако одними директивами невозможно сломать/трансформировать существующий менталитет, здесь необходимо переходить на более прогрессивные уровни организации безопасного труда. А для этого важна массовая вовлеченность – нужен переход работников в сторону осознанного выбора индивидуальной ответственности. Тогда существенно уменьшатся шансы на инциденты с последствиями. И здесь, в первую очередь, многое будет зависеть от руководителей. Именно они своим личным примером, своим поведением должны стать тем локомотивом, на который нужно равняться. Когда каждый работник будет видеть личный пример руководителя, тогда каждый будет следовать правилам даже тогда, когда его никто не видит.

В целом такие развивающие семинары (и не только по направлению культуры безопасности) очень полезны. То, что мы ежедневно видим, становится привычным и уже что-то можем не заметить. И тот опыт, с которым нас познакомил Ернар Абилкаирович – что нужно делать, как общаться с сотрудниками во время проведения ПАБ, – конечно же, возьмем себе на вооружение и будем внедрять его в свою повседневную деятельность.

Георгий ЛОГИНОВ, директор по производству ООО «Управление технологического транспорта»:



Интерактивный тренинг прошел в доброжелательной обстановке, между участниками семинара и тренером было продуктивное и конструктивное взаимодействие. Хотелось бы отметить профессионализм Ернара Абилкаировича, интересную и разнообразную подачу материала, важность рассматриваемой темы.

В такой области как охрана труда и промышленная безопасность нет предела совершенству, я в этом убежден, поэтому очень надеюсь, что подобные

семинары станут регулярной практикой в нашей компании. Это всегда полезно и для молодых специалистов и для опытных руководителей. Информация имеет свойство постепенно забываться – так устроен человек, и потому необходимо постоянно освежать и обновлять знания, актуализировать информацию в части нормативной базы, трансформации законодательства в рассматриваемой области.

Дмитрий ПРИХОДЬКО, управляющий директор ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал»:



Двухдневный семинар-тренинг, который провел Ернар Абилкаирович, считаю, прошел на высоком уровне. Понравилось все – взаимодействие друг с другом, постоянный диалог с тренером, наглядные примеры, обсуждение и разбор практических заданий и прочее. Семинар прошел живо, позитивно и конструктивно, несмотря на очень насыщенную

программу. Мы узнали много нового и полезного, в том числе познакомились с инструментами для работы в рамках культуры безопасности, причем вся информация подавалась тренером в очень удобной форме.

Хочется отметить высокопрофессиональную, организованную и результативную работу Ернара Абилкаировича, поблагодарить его за умение создать позитивную рабочую атмосферу. Особенно хотелось бы отметить знание тренером преподносимого материала, практическую направленность обучения, умелое сочетание теоретического материала и практических упражнений. Ернар Абилкаирович чувствовал и слышал каждого участника и каждому уделял внимание.

Непрерывно в дальнейшем в своей работе, равно как и мои коллеги, буду применять все, чему обучили нас в рамках развивающей сессии, в том числе и такой инструмент ОТ и ПБ как поведенческий аудит безопасности.

ГЛАВА «УАТ – АльянсАвтоГрупп» подвел промежуточные итоги тендерной кампании

В октябре текущего года западная дочка транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп» – ООО «УАТ -ААГ» – приняла участие в закупочных процедурах, проводимых ключевыми заказчиками общества. Итоги тендерной кампании и другие новости предприятия комментирует Алексей ПОДЛУЖНЫЙ, управляющий директор ООО «УАТ-ААГ».

«На кирово-чепецкой площадке самым большим потребителем транспортных услуг «УАТ-ААГ» является филиал «КЧХК» АО «ОХК «УРАЛХИМ» в г. Кирово-Чепецке, – пояснил Алексей Сергеевич. – В конце этого года очередной контракт с данным контрагентом завершал свое действие, ввиду чего УРАЛХИМ провел новые закупки транспортных услуг. По итогам торгов мы стали победителями. Договорные отношения будут заключены на три года с возможной пролонгацией на такой же период.

Что касается другого нашего ключевого контрагента АО «Уралоргсинтез», то мы продолжаем с ним работать – контракт будет действовать до конца 2020 года. На текущий момент руководство АО «Уралоргсинтез» довольно нашей работой. Мы показали себя надежным и ориентированным на заказчика партнером, и мы приложим все усилия, чтобы продолжить наше взаимовыгодное сотрудничество.

В текущем году на тобольском участке работ наши объемы постепенно снижались, и 1 ноября мы закончили



последним транспортным средством оказание транспортных услуг для ООО «АвтоДом», с которым мы плотно сотрудничали в течение трех лет.

Для нас это был замечательный проект, но, к сожалению, он завершился. Будем рады, если у «АвтоДома» вновь появятся перспективные проекты – мы с удовольствием готовы принять в них участие. Приятно работать с профессионалами: от сотрудничества с ООО «АвтоДом» остались только положительные эмоции».

Цель: укрепление позиций и расширение горизонтов

В настоящее время у нас в проработке есть новые и интересные проекты: мы не останавливаемся на достигнутом и стремимся нарастить объемы оказываемых нами транспортных услуг не только в регионах нашего присутствия. Уверен, что существующей команде профессионалов это под силу».

Итоги реализации ИНВЕСТИЦИОННОЙ ПРОГРАММЫ «АльянсАвтоГрупп» за 2019 год



Окончание. Начало на 1-й стр.

Если рассматривать структуру приобретенного актива по видам транспортных средств, то увидим следующее:

- **45 единиц грузопассажирской техники** – автомобили «УАЗ-Пикап», «УАЗ-030945», Toyota Hilux;
- **29 легковых автомобилей** – внедорожники марок Toyota Land Cruiser 150, Land Cruiser Prado, Toyota RAV4, Chevrolet Niva, УАЗ-3163 «Patriot»;
- **25 единиц пассажироперевозящего транспорта** – автобусы малого класса (общей вместимостью до 20 человек – Mercedes-Benz, Ford Transit, ПАЗ) и вахтовые автобусы;
- **15 полуприцепов** – полуприцепы-цистерны «ППЦ-20-96501», полуприцепы-тяжеловозы HARTUNG-943000, полуприцепы бортового HARTUNG-942700;
- **14 передвижных парообразующих установок** – ППУ на шасси УРАЛ;
- **12 грузовых автомобилей** – самосвалы «КамАЗ-6522-63», «КамАЗ-45141-46», «КамАЗ-65222-53», седельные тягачи «КамАЗ-55504-50», «КамАЗ-65225-53»;
- **12 единиц спецтехники** – фронтальные погрузчики XCMG грузоподъемностью 3 т и 5 т, экскаваторы-погрузчики JCB-3СХ, трактор «Кировец» К-703, бульдозер с пониженным давлением на грунт «ЧЕТРА Т11.02 ЯМБ-3», автогрейдер ДЗ-98Т-001;
- **6 единиц грузоподъемной техники** – автомобили «Чайка-Сервис 278449»,



автомобили «Чайка-Сервис 27844D с КМУ», ГАЗ «Егерь» с КМУ, автомобильные краны КС-55732 на шасси КамАЗ грузоподъемностью 25 т;

- **4 вакуумных агрегата** – АКН-4672G2-30 на шасси «КамАЗ-43118-50» вместимостью 10 м³;
- **4 цементовых агрегата** – ЦА-320 на шасси «УРАЛ-4320»;
- **1 единица вездеходной техники** – снегоболотоход «Шерп»;
- **1 прицеп** для перевозки снегоболотохода «Шерп».

Если рассматривать закупленную технику в разрезе предприятий холдинга, то из всего количества приобретенной техники 146 транспортных средств было закуплено АО «Управление технологического транспорта» в рамках увеличения производственных программ



ключевых заказчиков – АО «Мессояханефтегаз», ООО «Газпромнефть-Хантос», АО «РИТЭК», АО «РН-Няганьнефтегаз», ООО «РН-Уватнефтегаз». Также в 2019 году для организации и обустройства собственной инфраструктуры на месторождении им. А. Жагина были закуплены три вагона-дома на 8 человек.

В рамках обновления автопарка для оказания услуг ПАО «Оренбургнефть» ООО «АльянсАвтоГрупп-Урал» произвело закуп 18 единиц транспортных средств, из которых одиннадцать «ПАЗ-32053», две Chevrolet Niva, два автомобиля «Чайка-Сервис 278449» и два автомобиля «Чайка-Сервис 27844D с КМУ».

Четыре единицы легкового транспор-

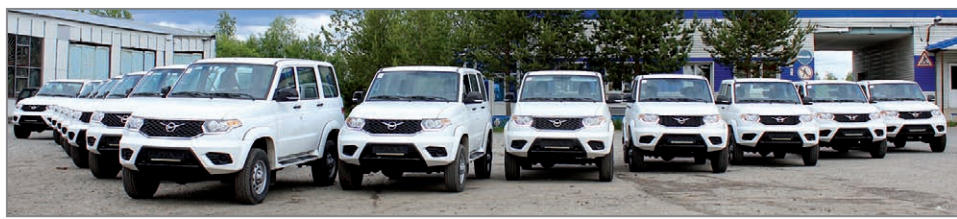
та были приобретены ООО «Автотранс-сервис» – три Toyota RAV4 и одну Toyota Land Cruiser 150. Новая техника задействована на объектах ООО «РН-Няганьнефтегаз» и ООО «Газпромнефть-Хантос».

Декабрь 2019 года

Под занавес уходящего года предприятия альянса ожидают еще поступление техники и притом значительное. Только в АО «Управление технологического транспорта» планируется закуп 72 транспортных единиц. Новая техника будет задействована на объектах ТПП «РИТЭК-Белоярскнефть» (11 транспортных единиц – вездеход-пикап



«ТРЭКОЛ-39446», микроавтобус «УАЗ-220695», Renault DUSTER, Toyota Hilux, автогрейдер ДЗ-98, бульдозер Beezone D16, трактор «Кировец» К-703 МА-13-03, Toyota Land Cruiser Prado 150, «Газель NEXT», ГАЗ-33081 «Егерь» с КМУ), ООО «Газпромнефть-Развитие» (15 автомобилей – ППУ, Toyota Hilux, вездеход «ТРЭКОЛ», вахтовые автобусы Iveco, вакуумные агрегаты – АКН на шасси КамАЗ вместимостью 10 м³, автокран, АРОК с КМУ, автоцистерна-водовозка, тягач с низкорамным прицепом (трал), автомобильный кран-манипулятор, самосвал, включая автопоезд), АО «НК «Конданефть» (46 машин – Toyota Hilux, вахтовый автобус, АРОК с КМУ, АКН на шасси КамАЗ вместимостью 10 м³, ЦА-320 на шасси «УРАЛ-4320», «ГАЗ-Егерь», АЦН-10,



АЦН-20, самосвалы, включая автопоезд, седельные тягачи с КМУ, автомобильный кран, вездеход «ТРЭКОЛ», АРОК, тракторы «Кировец» – К-700 и К-700 с отвалом, вилочный погрузчик грузоподъемностью 2 т, вахтовый автобус, снегоболотоход «ТРЭКОЛ-Хищник», МТЗ-80 с навесным оборудованием) и АО «Мессояханефтегаз» («УАЗ-Профи»). Также предприятие планирует приобрести 17 вагонов-домов, вагон-сауну и медицинский вагон для обустройства автономных участков на производственных площадках ООО «Газпромнефть-Развитие», АО «РИТЭК» и нового партнера АО «УТТ» – АО «НК «Конданефть».

В последний месяц текущего года планируется поступление техники и в ООО «АльянсАвтоГрупп – Урал» – два «УРАЛ-43206-71» с КМУ (на объемы ПАО «Оренбургнефть»); в ООО «Автотранс-сервис» – одна Toyota Hilux (АО «РН-Няганьнефтегаз»); в ООО «АвтоДом» – один автокран «Юргинец» (АО «РИТЭК», ООО «Интегра-Сервисы»).

Таким образом, на сегодня автопарк транспортного холдинга, с учетом приобретенных машин, насчитывает 1 403 единицы техники. ООО «Альянс-АвтоГрупп» намерено и дальше наращивать производственные мощности, осваивать новые регионы, познавать современные технологии, направленные на то, чтобы услуги оказывались нашими предприятиями на высоком уровне профессионализма, максимально эффективно и с обязательным соблюдением всех стандартов безопасности.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-ю годовщину отметил Олег КОКОТУНОВ, стропальщик цеха № 4 «РИТЭК» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, п. Сергино).

35-ю годовщину отметили Александр РЫЖИХ, водитель вездехода цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Ханты-Мансийский район» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, г. Ханты-Мансийск), Виктор БУКАРИНОВ, механик цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Алексей АВЕРЬЯНОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), Иван КАСЬЯНОВ, слесарь-сантехник ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и Павел КРЫЛОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

40-летний юбилей отметили Ольга ГРЕЧИЩЕНКО, ведущий юристконсульт АО «УТТ» (г. Нягань), и Александр ШЕВЧЕНКО, начальник участка цеха № 5 «Мессояха» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

45-ю годовщину отметили Татьяна СЕРГЕЕВА, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Константин МАРЧЕНКО, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Эдуард ЕФРЕМОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Дмитрий АЧКАСОВ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), и Сергей КОРЕПАНОВ, механик участка ДСМ ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

50-летний юбилей отметили Виль ЮНУСОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ»

(г. Нягань), Григорий ЛЯШЕВСКИЙ, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), и Владимир УЛЬЯНОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

55-ю годовщину отметили Владимир МИЛЮХИН, слесарь по ремонту оборудования котельных и пылеприготовительных цехов АО «УТТ» (г. Нягань), Лафита ФАТУЛЛАЕВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), Николай НАСТАС,

водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Средне-Хулымское месторождение» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Надымский район), Марат АХМЕТШИН, машинист ППДУ цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Ханты-Мансийский район» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, г. Ханты-Мансийск), Николай ДАНИЛОВ, машинист бульдозера ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Александр ХРАМОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и Александр ФУРСА, машинист бульдозера участка № 2 ООО «ААГ-Урал» (г. Сорочинск).

60-летний (!) юбилей отметили Наталья ШАМБУРОВА, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Ермагамбет МИЗЕМБАЕВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Сергей СТРОГАНОВ, машинист ППДУ № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), и Сергей ИШУТИН, машинист экскаватора участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук).

65-ю (!) годовщину отметили Фарук ФАЗУЛЛИН, машинист погрузочно-доставочной машины цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), Александр БАГАЕВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и Александр АЛЕКСАНДРОВ, машинист погрузочно-доставочной машины участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук).

70-летний (!) юбилей отметил Вячеслав АРТИЩЕВ, моторист цементового агрегата цеха № 1 «Нягань» ОП «Месторождение им. А. Жагина» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Кондинский район).

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

**Пусть много радостных мгновений
Подарит этот юбилей!
От теплых слов и поздравлений
Пусть станет на душе светлей!
И настроенье будет ясным,
И ждет вас впереди успех.
Пусть будет каждый день прекрасным,
А вы всегда счастливей всех!**

Поздравляем!

2020

Январь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Февраль

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24	25	26	27	28	29	

Март

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
2	3	4	5	6	7	1/8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30	31					

Апрель

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30			

Май

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
				1	2	3
4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17
18	19	20	21	22	23	24
25	26	27	28	29	30	31

Июнь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
1	2	3	4	5	6	7
8	9	10	11	12	13	14
15	16	17	18	19	20	21
22	23	24	25	26	27	28
29	30					

Июль

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Август

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
					1	2
3	4	5	6	7	8	9
10	11	12	13	14	15	16
17	18	19	20	21	22	23
24/31	25	26	27	28	29	30

Сентябрь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30				

Октябрь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30	31	

Ноябрь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
2	3	4	5	6	7	1/8
9	10	11	12	13	14	15
16	17	18	19	20	21	22
23	24	25	26	27	28	29
30						

Декабрь

ПН	ВТ	СР	ЧТ	ПТ	СБ	ВС
	1	2	3	4	5	6
7	8	9	10	11	12	13
14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27
28	29	30	31			