



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

№ 135
апрель
2020 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



ТАЗОВСКИЙ УЧАСТОК – заполярный актив АО «УТТ»

В августе прошлого года техника АО «Управление технологического транспорта», дочернего общества ГК «АльянсАвтоГрупп», зашла на Тазовское нефтегазоконденсатное месторождение (Тазовское НГКМ), оператором которого выступает ООО «Газпромнефть-Развитие», тем самым расширив свое партнерство с дочерней структурой ПАО «Газпром нефть» и увеличив присутствие на Ямале – одном из перспективных и быстро развивающихся регионов добычи углеводородов. Об итогах работы за пройденный период новой структурной единицы АО «УТТ» читайте в материале ниже.

Тазовское нефтегазо- конденсатное месторождение

Это месторождение расположено в сложном, но наиболее перспективном регионе страны – Ямале, где сконцентрировано огромное количество открытых в России крупных месторождений углеводородов. Сегодня в Заполярье развивается уникальный нефтяной кластер: лидеры отечественной нефтяной отрасли здесь активно ведут разработку месторождений.

Одной из таких площадок является Тазовское НГКМ, расположенное на Тазовской земле, первооткрывательнице ямальских кладовых.

Тазовское НГКМ относится к классу крупных. Оно было открыто в сентябре 1962 года, но добыча газа стала осуществляться лишь с 1971 года, да и то в основном для обеспечения близлежащих поселков – Тазовского и Газ-Сале. Полномасштабное освоение Тазовского НГКМ началось в 2017 году, когда право на пользование недрами Тазовского ЛУ получила «Газпром нефть», определив оператором проекта «Газпромнефть-Развитие».

Новый контракт с лидером отечественной нефтяной отрасли

ООО «Газпромнефть-Развитие» для АО «УТТ» не новый партнер: заключенный в конце 2012 года с дочкой госкомпании контракт положил начало многолетнему проекту АО «УТТ» – «Мессояха», реализуемому по настоящее время, но уже под началом АО «Мессояханефтегаз» – совместного предприятия ПАО «Газпром нефть» и ПАО «НК «Роснефть».

В августе прошлого года техника УТТ по итогам нового тендера зашла на еще один из активов «Газпромнефть-Развития» – Тазовское нефтегазоконденсатное месторождение. Надо сказать, что АО «УТТ» на сегодня является основным перевозчиком на Тазовском НГКМ – помимо УТТ, на этой площадке задействованы еще несколько транспортных компаний, при этом ежедневный суточный выход техники каждой составляет три-шесть автомобилей.

«Новый контракт заключен на три года – с 2020 по 2023 год, тем не менее к вы-



Алексей ВЯТКИН

полнению производственной программы УТТ приступило еще в августе 2019 года согласно допсоглашению с контрагентом, выведя на линию пять единиц легкового оперативного транспорта (три «УАЗ-Пикап», микроавтобус Mercedes-Benz и Land Cruiser Prado) из 25 машин, включенных в программу на 2020 год. А с 1 января текущего года Тазовский участок вывел на линию оставшиеся 20 единиц спецтехники. Таким образом, на сегодня на тазовском проекте УТТ задействовано 25 единиц техники, 8 из которых работают в суточном режиме. Координируют деятельность участка сменные руководители – Денис АНДРЕЕВ и Юрий СИНОГИН, – пояснил Алексей ВЯТКИН, управляющий директор АО «Управление технологического транспорта».

Продолжение на 3-й стр.



Родился Вячеслав в поселке Киря Алатырского района Чувашской АССР в семье военного моряка и учителя английского языка. После рождения Вячеслава СЕМИН старший перевез жену и сына в военный гарнизон, расположенный в поселке Гранитном Мурманской области, где дислоцировалась 55 бригада малых ракетных кораблей, основанная в 1944 году во время битвы за Заполярье. «Растительный мир этих суровых мест необычайно красив и разнообразен, — поделился своими воспоминаниями Вячеслав Павлович. — Помню и северные сияния во все небо, и тундру весной необыкновенной красоты, тюленей, белых медведей, песцов, росамах во время выходов с отцом на военном корабле в Баренцево море. Мне было тогда лет пять. И каждый выход в открытое море был для меня волнительным событием. Пожалуй, все дети моряков-офицеров проходят через корабли. Так прививается им любовь к морю, морской службе, так они приучаются к ее трудностям, тяжелым корабельным будням, проникаются флотскими традициями, верности боевому знамени, воинскому долгу. И неслучайно все сыновья офицеров-моряков обычно идут по стопам своих отцов. Мой отец в то время был заместителем командира корабля по работе с личным составом, иными словами, был замполитом. Дома он бывал редко, практически все время проводил на корабле, с моряками».

Вячеславу не исполнилось и шести лет, как его родители развелись. «В моей жизни все в корне поменялось: мы с мамой уехали в Нефтеюганск, где жила мама родная сестра. С папой я продолжал видеться, но только в дни его отпуска. В Нефтеюганске в то время шло активное строительство города: вокруг башенные краны, самосвалы, экскаваторы... Но здесь мы прожили недолго — лет пять: из-за серьезной болезни тети нам всем пришлось переехать на «землю», в Чайковский, где у нее была забронирована квартира».



В школе Вячеслав учился хорошо. Из всех предметов ему больше всего нравилась история. Помимо этого, он играл в школьной футбольной команде «Энергия», а впоследствии стал заниматься в клубе «Пограничник» военно-спортивным многоборьем со служебными собаками, причем в последнем виде спорта имел хорошие результаты: второе место по городу, в пятиборье всероссийского физкультурно-спортивного комплекса «Готов к труду и обороне» — первое место. «Выезжал и на всесоюзные соревнования, но там мой четырехлапый друг допустил значительную неточность, и поэтому мы не вошли даже в десятку сильнейших».

После окончания школы Вячеслав устроился автослесарем в ПТПИСТ г. Чайковского, параллельно учился в автошколе. «Я просто хотел уйти в армию со своим призванием, — кратко пояснил он. — Сидеть дома на иждивении матери — было совестно, вот и пошел в автослесари, тем более что возиться с техникой было одним из моих увлечений. Конечно, в мои тогдашние обязанности входила лишь замена масел да смазка деталей автомобилей, но и то было мне интересно».

Спустя год Вячеслав вместе с его овчаркой Югом был призван в армию. Его срочная военная служба проходила во внутренних войсках в воинской части, расположенной в Перми. «Я хотел пойти в армию именно с собакой. Изначально я и приписывался на границу, но, к сожалению, как оказалось, в

то время действовал приказ Министерства обороны, согласно которому женатые призывники не набирались в погранвойска. А я к тому времени уже был женат, к тому же у меня родился ребенок. Поэтому меня отправили во внутренние войска, в службу розыска. В основном, это была обычная военная служба со своими буднями, караулами, боевой подготовкой и маршировками по плацу. Но если произошел бы побег из охраняемого исправительного учреждения, то началась бы наша работа с Югом. Но на моем армейском веку этого, к счастью, не случилось».

Вернулся Вячеслав из армии в звании младшего сержанта. Семью нужно было кормить, и поэтому он устроился водителем автомобиля на завод «Уралнефтехим». «В то время в Чайковском действовали три градообразующих предприятия, идти особо некуда было, вот я и устроился в одно из них. Работал водителем КамАЗа, перевозил различное оборудование для завода.



СЫН ВОЕННОГО МОРЯКА

Вячеслав СЕМИН, заместитель руководителя по эксплуатации обособленного подразделения «г. Чайковский» ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп», начал свой трудовой путь автослесарем. Рожденный в семье военного моряка, Вячеслав Павлович имел все предпосылки построить карьеру военного, но волею судьбы он стал тем, кто управляет наземным транспортом. Но на этом он не остановился. Обладая высокой самодисциплиной, стремлением к саморазвитию, четко ориентированный на выполнение поставленных руководством задач, в итоге он стал руководителем, тем самым взяв на себя ответственность и за деятельность вверенного ему участка работы, причем функционирующего на объекте повышенной опасности.

Бывало, случались и командировки в другие города — Москву, Волгоград и прочие, самой дальней географической точкой стал город Радужных (ХМАО-Югра). А в те годы на дорогах процветал бандитизм, было неспокойно. Пришлось и это пережить. А куда деваться? Задачу нужно выполнять. Приказ есть приказ. Его не обсуждают. Это уже служба другого плана. Да и как раз восстанавливали завод после аварии. Какие тут могут быть разговоры? Необходимо, и точка».

К тому же Вячеслав параллельно своей трудовой деятельности получал образование — сначала среднее профессиональное, а затем высшее: в 2003 году он поступил на заочную форму обучения в техникум на отделение автоматизации, по окончании которого — в филиал Ижевского государственного технического университета по специальности «автомобили, автомобильное хозяйство». «Учиться было интересно и в сузуе и вузе. Я овладел и навыками работы с компьютером, и стал разбираться в разновидностях транспорта, и прочем. К сожалению, в вузе не дается того, что необходимо знать на производстве: учат одному, а приходишь на работу — тут все по-другому. И в этом плане мне, работающему в этой сфере, было намного легче учиться, потому что уже понимал, о чем идет речь».

По окончании техникума (2006 год) Вячеслава Павловича перевели на пост начальника первой автоколонны ОАО «Уралоргсинтез». «Меня просто вызвали в кабинет руководителя, где поставили перед фактом этого назначения. Я сказал

«хорошо» и пошел принимать дела. Все. Не знаю, почему из всего водительского персонала выбрали именно меня, но скажу одно: я никогда не обсуждал задание руководства, никогда не уходил домой, пока не закончу осмотр или даже ремонт своего автомобиля. Возможно, этим отношением и заслужил доверие вышестоящего руководства».

Конечно, такой резкий поворот событий внес определенные сложности в жизни Вячеслава СЕМИНА. «Признаться честно, было тяжело, особенно во взаимоотношениях с коллегами, с которыми прошел рука об руку почти шесть лет, когда пришлось все эти отношения ломать и начинать требовать от них выполнения поставленных задач. На этом пути всякое случалось, доходило и до конфликтных ситуаций. Но все вскоре обрешлось, все встало на свои места. Да и длительный период работы водителем давал четкое понимание того, что происходит и в коллективе, и на линии, а потому старался всегда поддерживать своих водителей, быть им полезным на своем посту».

В то же время нужно было максимально быстро вникать в ту сферу, которая была мне не совсем понятна — организация работы автоколонны, начиная от обеспечения коллектива средствами индивидуальной защиты, заканчивая обсуждением с начальником транспортного цеха завода Александром МУЖЧИНКИНЫМ плана работы на следующий день. В пору моего становления как руководителя очень помогло его наставничество.



ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп». Переход произошел плавно, без особого социального напряжения, благодаря, по большому счету, тому, что в УАТ-ААГ работают компетентные грамотные специалисты, такие как Алексей Сергеевич ПОДЛУЖНЫЙ, Андрей Евгеньевич ЖУЙКОВ, Эдуард Юрьевич ЗОРИН и другие».

- Вячеслав Павлович, тяжело трудиться руководителем?

- Скажем так, непросто: люди ведь разные, у каждого свое представление о жизни, свой характер. Не всегда все гладко происходило на работе — бывали и черные полосы. Не просто быть руководителем, потому что на тебе лежит груз ответственности не только за выполнение поставленных задач, но и за людей, за их безопасность на рабочем месте, за технику... да куча всего, за что руководитель несет ответственность — ответственность и материальную, и моральную.

- Часто ли за время Вашей работы на руководящем посту случалось сталкиваться с нерадивыми сотрудниками?

- Слава Богу, не часто. Приходилось работать с ними, проводить определенные беседы, и зачастую мы находили общий язык, в противном случае, мы расставались.

- А часто ли приходилось прибегать к непопулярным мерам?

- Не так все страшно было, на самом деле. Но когда настало время оптимизации, тогда пришлось сокращать людей — вот это было очень неприятно.

- Чем при этом руководствовались?

- «Техническими» характеристиками персонала, их отношением к работе, рабочим качеством.

- Ваше хобби?

- Их несколько. Я заядлый рыбак, причем с детства — это мужское увлечение мне еще отец привил во время наших рыбалок в тундре. Оказавшись в Чайковском, расположенном на полуострове и с трех сторон окруженном водой — рекой Камой, Воткинским водохранилищем и рекой Сайгаткой, я уже самостоятельно ездил на рыбалку, в компании двух своих псов — шотландской и немецкой овчарок. Я и сейчас, когда появляется время, с ночевкой уезжаю на рыбалку на Каму или в Башкирию, на реку Белую.

Другим моим хобби является чтение военной документалистики. В основном люблю читать рассекреченные архивные документы — как говорится, из первых уст, голые факты, без какого-либо искажения и чьей-либо интерпретации.

- Оглядываясь назад, сожалеете ли о чем-либо?

- Нет. Как есть, так и хорошо.

- А не хотелось пойти по стопам отца, ведь морские профессии, как правило, окружены ореолом романтики, героизма, отваги и стойкости?

- Конечно же, хотелось. Отец по этому поводу даже как-то сказал, что если бы они с матерью не развелись, то меня, как минимум, ожидало бы Нахимовское училище... Тем не менее я не сожалею, что пошел по пути автотранспортника. Техника всегда была для меня особым увлечением, причем с детства: сначала велосипед, затем мотоцикл, автомобиль... Наверное, потому мне не доставляло каких-то неудобств, когда приходилось задерживаться или вообще ночевать в гараже, чтобы отремонтировать свой КамАЗ, чтобы на следующий день выйти на нем на линию. Техника — это мое, по сути, хобби, другая сфера моих интересов.

- Вячеслав Павлович, считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Да. Мы с женой воспитали двух прекрасных дочерей, скоро будет внук — что еще в жизни нужно?! Тыл у меня надежный, работа — по душе: я постоянно с людьми, с техникой, постоянно чувствую свою актуальность, необходимость обществу, людям. Я сам выстраивал свой жизненный путь, полагаясь лишь на свои силы и возможности, а потому все в моей жизни построено так, как мне нужно. И сегодня это осознание доставляет мне удовлетворение.

- Есть какие-либо планы на будущее?

- Знаете, в будничной суете особо и не планирую. Другое дело, в производстве, где без планирования в принципе не возможна деятельность. Для себя же лично ничего особого не намечаю. Если что-то решил, определил для себя, то сразу же это и реализую, не откладывая в долгий ящик. Такой я человек.



ТАЗОВСКИЙ УЧАСТОК – заполярный актив АО «УТТ»

Продолжение. Начало на 1-й стр.

В рамках данного проекта АО «УТТ» занимается обслуживанием нефтепромысла специализированным автотранспортом, включая нефтеперевозку и нефтеперекачку, оказанием услуг на погрузочно-разгрузочных автомобилях и автомастерских, оказывает услуги по оперативной перевозке вахтовых бригад и сотрудников «Газпромнефть-Развития» по направлениям производственной деятельности заказчика, а также осуществляет междугородние перевозки. Транспорт здесь задействован самый разнообразный: легковая оперативная техника – вахтовые автобусы Iveco, пикапы Toyota Hilux, «УАЗ-пикап»; грузоперевозящая и специализированная техника – автоцистерна-водовозка, бортовой УРАЛ с КМУ, самосвал «КамАЗ-65222-53», вакуумные агрегаты – АКН на шасси КамАЗ вместимостью 10 куб. м, седельный тягач «КамАЗ-65225-53», ППУ на шасси УРАЛ. Все автомобили, кроме КамАЗ, АЦ-20, ЦА-320 и ТРЭКОЛ, новые – они были специально приобретены под эти объемы.



География перевозок

Тазовское НГКМ сравнительно небольшое по протяженности, а потому среднесуточный пробег спецтехники не превышает 40-50 км в смену. Однако совершенно другая картина складывается по оперативному пассажироперевозящему транспорту, чей ежемесячный пробег достигает порой 10 тыс. км за счет постоянных вахтовых перевозок сотрудников различных структур «Газпромнефть-Развития» – у каждого отдела своя дата смены. В основном это поездки в Новый Уренгой, до которого от Газ-Сале 350 км.

Техника, работающая в одну смену, задействована с 8 утра до 8 вечера. Причем водители оперативного транспорта не находятся все время за рулем. Заступая на смену, они большую часть времени проводят в режиме ожидания на достаточно комфортной площадке, специально организованной для этих целей «Газпромнефть-Развитием».

«В настоящее время «Газпромнефть-Развитие» к активам Тазовского НГКМ присоединяет и Меритояхинское месторождение, расположенное в Надымском районе ЯНАО, в 135 км на юго-восток от г. Надыма, в 600 км от места постоянной базировки Тазовского участка в п. Газ-Сале, так что география нашего присутствия на объектах «Газпромнефть-Развития» в перспективе будет только расширяться», – подчеркнул Алексей ВЯТКИН.

Перевалочная площадка в Газ-Сале



Денис АНДРЕЕВ

в пяти километрах от места производства, создана ресурсная база. «На сегодня, – рассказывает начальник участка Денис АНДРЕЕВ, занимавшийся всеми вопросами организации нового обособленного

Тазовский район для «Управления технологического транспорта» – новый регион присутствия, а потому здесь в целях исполнения контрактных обязательств с нуля был сформирован участок работ в поселке Газ-Сале, в пяти километрах от места производства, создана ресурсная база. «На сегодня, – рассказывает начальник участка Денис АНДРЕЕВ, занимавшийся всеми вопросами организации нового обособленного

подразделения УТТ, – Тазовский участок полностью обустроен. Для размещения автономного участка еще до прибытия основной части автопарка нами была подыскана в черте Газ-Сале производственно-техническая база, располагающая необходимой инфраструктурой с учетом возможности выполнения всех производственных задач на одной площадке».

Такие требования к будущему месту дислокации у руководства АО «УТТ» неслучайны: Газ-Сале расположено в зоне действия автомобильных дорог, и потому на Тазовский участок, помимо осуществления своих непосредственных производственных задач, возложена функция перевалочной площадки для переброски и отдыха персонала, для оперативной доставки ТМЦ и ГСМ на проект «Мессояха», расположенный в 160 км на север от Газ-Сале. «Это в перспективе должно придать новый импульс развитию проекту «Мессояха» и позволит нам получить синергетический эффект от обоих проектов», – подчеркнул глава АО «Управление технологического транспорта».

На сегодня база Тазовского участка представляет собой достаточно большую огороженную территорию, на которой расположены АБК (данное здание используется в том числе и как оборотный склад для хранения запасных частей, материалов и ГСМ), отопляемая РММ для текущего ремонта грузового и легкового оперативного транспорта, открытая площадка для размещения транспорта, оборудованная освещением, КПП по выпуску техники на выезд, автозаправочный узел. «Ближайшая АЗС находится в 30 км от Газ-Сале – в пгт. Тазовский. И чтобы исключить лишние пробоги и сэкономить время водителя, УТТ заключило договор с юристом, в рамках которого им же самим осуществляется посредством топливозаправочных колонок заправка транспорта бензином и дизтопливом непосредственно на территории базы собственным оборудованием, в том числе включающем и склад ГСМ. АО «УТТ» только потребляет по норме и необходимости, исключая риски потери и недостачи», – отметил Денис АНДРЕЕВ.



Коллектив Тазовского участка

Сотрудники АО «УТТ» в рамках проекта «Тазовский» работают вахтовым методом, смена длится 45-60 дней. В настоящее время на этих объемах в одну вахту задействован коллектив из 37 человек: 32 водителей, 2 человек обслуживающего персонала (слесаря по ремонту автомобилей, сторожа) и 3 итэорэвцев (инженера по ОТ и БДД, механика-контролера по выпуску ТС и начальника участка); с двумя сотрудниками Газ-Салинской участковой больницы, работающими посменно, заключены договоры.

Персонал участка, ранее размещенный в помещениях на базе, недавно был переселен в более комфортабельные условия для проживания – в квартиры, расположенные в п. Газ-Сале. Руководство АО «УТТ» пошло на это, одновременно идя навстречу просьбам персонала и выполняя свои обязательства перед заказчиком по договору, согласно требованиям и нормам по охране труда и промышленной безопасности. «Улучшив условия отдыха водителей, мы тем самым повышаем уровень их безопасной работы», – пояснил Алексей ВЯТКИН.



Работа в экстремальных условиях Крайнего Севера

Климат Заполярья суровый, резко континентальный, трудиться в таких условиях сможет не каждый: столбик термометра в холодное время года (а зима здесь обычно длится 8 месяцев) может опускаться до минус 59 градусов, работа проходит в значительном удалении от населенных пунктов, в заснеженной и бескрайней тундре, обдуваемой жестокими ветрами со стороны ледяного Карского моря. Летом же, коротким и довольно холодным, бескрайняя тундра доставляет море хлопот большим количеством комаров и мошки; осень характерна затяжными густыми туманами, что также серьезно усложняет работу водителя. Полярные дни и ночи, которые длятся по нескольку месяцев, тоже сезонная особенность этих мест.

Вот и получается, что работать в таком регионе могут только настоящие профессионалы, люди сильного духом, неприхотливые, ответственные, отличающиеся дружелюбием и трудолюбием, способные одерживать победу над собой и обстоятельствами. Именно такие сотрудники АО «УТТ» трудятся плечом к плечу с нефтяниками «Газпромнефть-Развития», раскрывающими потенциал Тазовского месторождения.

«Работа в условиях автономии сразу же накладывает свой отпечаток. Здесь человек, выполняя свой круг задач, надеется только на себя и свои силы, свой опыт, знания. Я всегда считал и считаю, что, кто хочет трудиться, тот и работает, все остальное – от лукавого. На Тазовском участке тот, кто считает, что его обязанность только держаться за руль, долго у нас не задерживается. А потому каждый наш сотрудник – профессионал своего дела,

К примеру, на абсолютно новой ППУ в ходе эксплуатации обнаружился заводской брак – электронная топливная система дала сбой. Возникли проблемы и с автомобилем, пришедшим на участок после ремонта: в более суровых климатических условиях он практически сразу же вышел из строя, в результате чего, дабы не срывать производственный план нефтепромысла, нам пришлось вывести на линию альтернативный вид транспорта до окончательного разрешения ситуации. Однако эти и подобные им ситуации носили временный характер: все проблемы по мере их возникновения решались в самые оптимальные сроки, и все вновь вставало на свои места. Для нас главное, что заказчик был удовлетворен и нашим отношением к работе, и качеством оказываемых услуг. А на линии всякое может произойти – это же техника, это же работа в режиме автономии».

Другой и не менее значимой сложностью в выполнении производственных задач начальник Тазовского участка обозначил следование всем требованиям, выдвинутым заказчиком, в области охраны труда и гражданской защиты, промышленной и экологической безопасности, безопасности дорожного движения и вытекающим отсюда крайне жесткий контроль со стороны контрагента в регламентном документообороте и в осуществлении деятельности своих подрядчиков. «Ввиду того, – поясняет АНДРЕЕВ, – что Тазовское НГКМ разрабатывается «Газпромнефть-Развитием» совместно с глобальным энергетическим концерном Shell, заказчиком, придерживающимся жестких стандартов производства, предъявляются крайне высокие требования в области HSE-рисков как к своим сотрудникам, так и к подрядным организациям, задействованным на тазовской площадке. В этой связи УТТ рассматривает обозначенные вопросы как одни из основных в своей деятельности, строго соблюдает все установленные контрагентом стандарты, более того, постоянно совершенствует свою работу в данном направлении, контролирует и оценивает результаты и предоставляет по ним требуемый отчет».

В 1750 км от Нягани

Сейчас этап становления участка позади. Сейчас на этой площадке в полный рост идет процесс упрочнения позиций, отработка многочисленных вопросов и по поставке запчастей, пуско-зарядного устройства, и по получению необходимого оборудования и инструмента для рабочего места специалистов ремонтной службы... «Еще есть моменты, которые необходимо наладить для полноценной и бесперебойной деятельности участка, работающего в значительном отдалении от материнской компании – 1750 км от Нягани, чтобы мы смогли оперативно реагировать на любые ситуации, которые могут возникнуть на линии с транспортом, чтобы в полной мере соответствовать ожиданиям контрагента от АО «Управление технологического транспорта» как надежного перевозчика, гарантирующего качество, безопасность и своевременность оказания транспортных услуг», – подытожил Денис АНДРЕЕВ.



прекрасно знает свои должностные обязанности, степень ответственности, и поэтому никто не пытается навязать правильность своего мнения и свои амбиции. Надо и все!» – подчеркнул Денис АНДРЕЕВ.

Неудивительно, что за весь период работы к УТТ от заказчика не поступало серьезных замечаний. «По всем возникающим вопросам старались отработать в максимально сжатые сроки, – продолжает Денис Андреевич. – В настоящее время работа налажена, все идет в штатном режиме, с заказчиком выстроены отношения в деловом ключе, достигнуто полное взаимопонимание».

Конечно, в жизнедеятельности транспортного предприятия редко случаются спокойные дни, а то и часы. Это автотранспорт; это механизмы, узлы, агрегаты, которые даже при надлежащем обслуживании, ремонте и контроле в любой момент могут дать сбой. А если речь идет о транспортной структуре, работающей на большом расстоянии от материнской компании и в значительной удаленности от цивилизации, да еще и в регионе с суровым климатом, то все эти сложности и внештатные ситуации можно смело умножать на десять. «С выходом на линию спецтехники, – делится Денис Андреевич, – таких случаев стало больше.

Опять же, какие-то происшествия случались и по не зависящим от нас причинам.



ООО «АВТОДОМ»: наращивание ресурсной базы

В начале текущего года дочернее общество ГК «АльянсАвтоГрупп» – ООО «АвтоДом» увеличило мощности на одной из своих производственных площадок, расположенной в п. Туртасе (Уватский район), за счет аренды участка, в два раза превосходящего по размеру площади имеющейся базы. Данное развитие одного из активов «АвтоДома» входит в число проектов по наращиванию ресурсной базы, отраженных в бизнес-плане предприятия на 2020 год.



Александр ОРЛОВ

«Увеличение складских площадей нашего обособленного подразделения в Уватском районе, – пояснил Александр ОРЛОВ, управляющий директор ООО «АвтоДом», – вызвано ростом объемов на данном участке работ.

Имеющиеся площади ОП, к которому подведен железнодорожный тупик, уже не позволяли ввиду увеличения поставок товароматериальных ценностей свободно производить работы по приему, перевалке груза и его складированию – порою нам даже приходилось отказываться от дополнительных объемов и новых контрактов. Поэтому перед нами назрел вопрос об увеличении имеющихся мощностей, тем более что в территориальной близости от нашего обособленного подразделения располагается база, которая в течение долгого времени была не задействована. После нашего обращения в администрацию Туртасского сельского поселения этот участок, площадью свыше 2 га, был передан нам в аренду сроком на десять лет».

«После получения подтверждающих документов, – комментирует Николай КОЛЧАНОВ, начальник ОП «Туртас» ООО

«АвтоДом», – мы сразу же приступили к обустройству нового участка, очистив часть территории от снега и мусора, чтобы уже в зимник 2019/2020 года использовать его для производства работ.

Увеличение складских площадей, по сути, развязало нам руки, позволило более свободно планировать размещение поступающего груза, выполнять прием и сортировку ТМЦ в более комфортных условиях, разделяя поток автомобилей на две ветки – прибывающих и отбывающих с базы.

С наступлением теплого времени года на новой площадке планируем провести ряд работ по ее благоустройству: хотим огородить ее по периметру, выровнять территорию, очистить от порубочных остатков – следов деятельности туртасского лесхоза, одного из предыдущих собственников базы, проложить автоподъездные пути, выложив их железобетонными плитами, очистить заросшую лесом прилегающую территорию, установить вывеску с названием нашего предприятия на въездной группе, чтобы уже в следующий зимний сезон использовать ее площади с максимальной эффективностью».



Николай КОЛЧАНОВ



«АВТОТРАНССЕРВИС»: усиленный режим дезинфекции

В целях недопущения распространения коронавирусной инфекции в Нягани среди прочих мер введена обязательная дезинфекция салонов общественного транспорта. Каким образом няганская дочка «АльянсАвтоГрупп» ООО «Автотранссервис», осуществляющее пассажироперевозку автобусами по городскому маршруту № 10, выполняет распоряжения Роспотребнадзора и администрации города Нягани, рассказывает Максим КОТЛЯРОВ, начальник автоколонны № 1 ООО «АТС».

С введением в стране карантина, – говорит Максим Анатольевич, – по Группе «АльянсАвтоГрупп» вышел ряд распоряжений, в том числе и по дезинфекции пассажироперевозочной техники. В этой связи руководство «Автотранссервиса» перешло на усиленный режим дезинфекции салонов всех автомобилей, задействованных в оказании данной услуги, в том числе и в автобусах, курсирующих по городской маршрутной сети.

Вместе с тем усиленный режим дезинфекции был объявлен и на общих собраниях для городских автоперевозчиков, проведенных в администрации города и Роспотребнадзоре. На этих встречах у нас интересовались наличием дезинфицирующих средств, масок и салфеток, давали рекомендации по организации работы в период карантина, по проведению уборки и дезинфекции автомобилей, используемых для перевозки пассажиров, в целях предотвращения распространения коронавирусной инфекции. В частности, не допускать к работе по результатам предрейсового медосмотра водителей с проявлениями острых респираторных инфекций (повышенная температура, кашель, насморк); обеспечить водителей запасом одноразовых медицинских масок, исходя из продолжительности рабочей смены, дезинфицирующими салфетками,

кожными антисептиками для обработки рук и дезинфицирующими средствами; регулярно проводить профилактическую дезинфекцию салона.

Данные рекомендации персонал «Автотранссервиса» выполняет в полном объеме. Так, мы усилили предрейсовый и послерейсовый осмотр водительского персонала, обеспечили его всем необходимым для личной гигиены и дезинфекции салонов автобусов.

Что касается дезинфекции транспорта, задействованного в городских перевозках. Ежедневно по городу курсируют два автобуса АТС. Перед выездом на линию водители тщательно обрабатывают салоны машин раствором дихлора, а именно все контактные детали: сиденья, их спинки, поручни и ручки на сиденьях, стены, двери. Факт данной обработки заносится в специально заведенный журнал фиксации дезинфекции салонов автобусов, где указываются дата, время, госномер, ФИО ответственного. После чего в течение нескольких минут салон проветривается и только после этого автобус выпускается на линию. Затем каждые два часа в течение рабочей смены поручни и ручки на сиденьях обрабатываются водителями дезинфицирующими салфетками, на каждой конечной остановке салон обязательно проветривается, и по завершении смены, во время перемены водителей, опять же салоны машин проходят дезинфекцию дихлором.



Максим КОТЛЯРОВ



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В апреле 2020 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

30-летний юбилей отметил Николай ЕГОРОВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район).

35-ю годовщину отметили Иван ЯБЛУКОВСКИЙ, водитель погрузчика АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Андрей КУЦЕБО, машинист ППДУ цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Месторождение им. В. Виноградова» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Белоярский район), Мурад АДУЕВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), и Дмитрий КОВАЛЬЧУК, электрогазосварщик участка № 2 ООО «ААГ-Урал» (г. Сорочинск).

40-летний юбилей отметили Наталья АПАЛИКОВА, диспетчер автомобильного транспорта участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан), Олег ЮМАКУЛОВ, начальник юридического отдела АО «УТТ» (г. Нягань), и Геннадий ГЛАЗЫРИН, машинист дорожно-транспортных машин цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Месторождение им. В. Виноградова» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Белоярский район).

45-ю годовщину отметили Елена БАРАНОВА, ведущий специалист отдела по учету расходов с персоналом ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), Фянис МУХАММЕДОВ, слесарь по ремонту автомобилей АО «УТТ» (г. Нягань), Александр СЕМЕНОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» ОП «Месторождение им. А. Жагрина» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Кондинский район), Леонид ПАВЛОВ, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» АО «УТТ» (г. Белоярский), Сергей ХРАБРОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), и Дмитрий ШЕЛЕСТОВ, машинист бульдозера участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

50-летний юбилей отметили Светлана НИКУЛИНА, кладовщик ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), Владимир КОЛОТОВКИН, машинист ППУ цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Нариман МУСАДЖИЕВ, машинист погрузочно-доставочной машины цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Николай ЕРШОВ, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО

«УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Михаил ЦЫГАНОВ, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Сергей КУРЧ, стропальщик цеха № 6 «Конда» ОП «Кондинское месторождение» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Кондинский район), Дмитрий МИНИН, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), и Сергей МАРТЫНЕНКО, водитель автомобиля участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

55-ю годовщину отметили Рустам МАХМУРОДОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Андрей КРЕЧЕТНИКОВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Тягинское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), Федор ДВУЙЛА, стропальщик цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Месторождение им. В. Виноградова» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Белоярский район), Валерий НОВИКОВ, механик цеха № 5 «Мессояха» ОП «Тазовское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и Павел САТВАЕВ, водитель автомобиля участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (Оренбургская область, п. Первомайский).

60-летний (!) юбилей отметили Владимир ПАЛЬЯНОВ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Геннадий ШУБИН, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), Олег АРТАМОНОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), Фануз ЯРУЛЛИН, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), и Валерий ЛОКТЕВ, машинист ППУ участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (Оренбургская область, п. Первомайский).

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

Пусть приносит юбилей, Побольше радостных событий, Чудес, надежд, счастливых дней, Великих планов и открытий! Улыбок, музыки, стихов, подарков, праздничных огней, приятных встреч и нежных слов, веселых и погожих дней!

Поздравляем!