



№ 137
июнь
2020 г.

АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях

Новые объемы ООО «АвтоДом»



В мае текущего года ООО «АвтоДом», дочернее общество ГК «Альянс-АвтоГрупп», приступило к реализации нового проекта согласно договору, заключенному с ООО «Северная сервисная компания», по приему, хранению и отгрузке буровой установки. О новых объемах рассказывает глава предприятия Александр ОРЛОВ.

«ООО «Северная сервисная компания» — наш новый контрагент, — пояснил Александр Викторович. — Партнерство с этим заказчиком носит разовый характер: согласно договору «АвтоДом» должен принять МТР, выгрузить их и взять на хранение до установления зимника.

Данный тендер удалось выиграть благодаря наличию



Александр ОРЛОВ

свободных подготовленных площадей на нашей производственной базе цеха ПРР и удобной транспортной развязке — территориальной близости железнодорожного полотна и автомобильной дороги, что позволило избежать внутриплощадочных перемещений, а значит, и дополнительных затрат, что, собственно, сказалось на цене наших услуг и, соответственно, на результатах конкурсных закупок.

Отмечу, что характер поступившего груза — нетипичный и тяжеловесный (до 39 тонн). Это буровая установка китайского производства, размещенная в 46 вагонах. Для ее приема мы основательно подготовились: привели в порядок необходимую площадку в территориальной близости к железнодорожному полотну и автомобильной дороге, подогнали большегрузную технику, вызвали из нашего туртаского подразделения сотрудников с необходимой квалификацией, приобрели специальные стропы для больших грузов.

Ввиду того, что груз поступил из-за границы, обвязка была тщательной — много было обвязочного реквизита. Каждая деталь снималась отдельно. Вагонов

с одинаковым креплением было мало, и каждый раз нужно было думать, какие именно съемные грузозахватные приспособления и вспомогательные средства необходимо применить. Приходилось «ловить» центр тяжести, тратя на это много времени... В целом нашими специалистами была проделана кропотливая и тяжелая работа. В связи с чем хотелось бы сказать особые слова благодарности начальнику цеха ПРР Александру СЕРГЕЕВУ, стропальщикам — Антону ГАВЛЕНКО, Евгению ОСИПОВУ, Виктору МАТВЕЕВУ, Ивану ВАЛЬДШМИТУ, Илье АСТАФЬЕВУ, машинисту вилочного погрузчика Ивану КРИВКО.

На сегодня основная работа по выгрузке и размещению завершена, составлены документы на хранение.



Александр СЕРГЕЕВ





Максим КОТЛЯРОВ родился в Нягани. «Мне был год, когда мама увезла меня отсюда, — вспоминает он. — У меня возникли серьезные проблемы со здоровьем, угрожающие моей жизни. Врачи няганской больницы (а это был 1989 год) не стали браться за лечение, и мама повезла меня на свою родину, в город Нязепетровск (Челябинская область), где мне сделали операцию. Там мы и остались впоследствии — вскоре родители развелись. Здесь я ходил в садик, окончил школу».

Изначально учеба Максима шла, откровенно говоря, плохо. Были тройки и даже двойки. Но после перехода в среднее звено его учеба резко пошла вверх. «Даже и не знаю, с чем это было связано. Возможно, не хватало отцовской жесткости, возможно, не было интереса к учебе, да и в целом желания учиться. Возможно, разные кабинеты, новые учителя, их благотворное влияние... Но только с тех пор я стал учиться лишь на четверки и пятёрки».

Больше того, получив в 14 лет паспорт, Максим вошел в число педсостава школы, став руководителем кружка по информатике на постоянной основе. «В те годы (начало двухтысячных) пошла интенсивная компьютеризация учреждений, в том числе и образовательных. В школе появились первые компьютеры. И я проводил за ними много времени, либо играя, либо изучая новую программу — мне было очень интересно это направление. В то время в школе было всего два преподавателя информатики. Ввиду нехватки данных специалистов, и видя мое стремление глубокого освоения ЭВМ, один из них подтянул меня до уровня преподавателя кружка».

И с 8 по 11 класс Максим Анатолевич в первую смену учился сам, а во вторую — по вторникам и четвергам — вел кружок. «Признаюсь, до того, как переступить порог кабинета в качестве педагога, сильно колебался: получится или нет, будут ли ребята, младшие на два года, воспринимать меня всерьез. Но желание иметь свои деньги перебило эти страхи, и я, вооружившись поддержкой и воодушевлением своего преподавателя (он первое время присутствовал на моих занятиях и, собственно, способствовал установлению между мной и моими учениками нужного взаимопонимания, дисциплины) вступил на педагогическую стезю. И, как впоследствии оказалось, не зря. Мои ученики меня слушались, хорошо усваивали материал, причем им больше нравилось, как я объяснял им материал, нежели школьные учителя».

Однако в обязанности руководителя кружка входило не только преподавание азов информатики и программирования, но и верстка школьной газеты — небольшого четырехполостного периодического издания, материалы для которого собирал учитель русского языка. «В то же время у меня была ответственность перед учителями и в части своего образования. Еще до того, как приступить мне к кружковедению, учитель математики, она же и завуч школы, предупредила меня: если я стану хуже заниматься, это будет означать для нее, что я не справляюсь со школьной программой, а следовательно, на этом закончится моя преподавательская карьера. И я очень старался. В итоге школу окончил на четыре и пять».

По получении полного среднего образования Максим поступил в техникум на технолога. «В Нязепетровске не было своих вузов, высшее образование можно было получить только заочно. А это не давало отсрочки от армии. И поступил я в вуз, меня по моему 18-летию призвали бы в армию, а значит, пришлось бы прервать обучение. Уехать же в другой город не было возможности. Отец нам не помогал; к тому же, помимо меня, мама воспитывала, еще одного ребенка — брата, младшего меня на 10 лет.

Она не смогла бы при всем желании вытянуть все одна. Вот и оставался техникум, да и он предлагал скупой выбор специальностей — бухгалтера либо технолога. Понятно, что я пошел по второму направлению. Здесь мы изучали в целом машиностроение, проходили практику на Нязепетровском краностроительном заводе (ведущем свое начало от чугунолитейного и железоделательного завода, основанного в середине 18 века), специализирующемся на производстве и ремонте строительных башенных подъемных кранов».

Надо сказать, что выбор транспортной стези был неслучаен для Максима. Еще преподавая в школе, он скопил необходимую сумму денег, достаточную для приобретения компьютера либо мотоцикла — тех вещей, о которых он мечтал. В итоге выбор был сделан в пользу автотехники. «Тот мотоцикл был изрядно подержанным и недорогим, и довольно быстро выходил из строя. И так как у меня не было отца, мне самому приходилось его налаживать». А однажды мотоцикл и вовсе встал. И сколько 15-летний подросток с ним не мучился, все было тщетно.



так, чтобы на работу это никоим образом не влияло. Тогда брат и посоветовал мне, пока еще холостому, идти в армию, причем сразу же, с осенним призывом, потому что от жены уходить на службу — будет сделать гораздо сложнее».

Максим так и сделал. Взял академический отпуск в техникуме, твердо веря, что по демобилизации завершит свое обучение, и с осенним призывом пошел в армию.

Его служба прошла в одной из воинских частей автомобильных войск, расположенных в г. Екатеринбурге. Его как опытного водителя определили в управление части возить полковника. «Здорово, конечно, что я отслужил, прошел эту школу взросления. Служба в армии учит не только военному делу, но и выстраивать отношения с людьми (здесь, пожалуй, явственнее проявляются черты характера у человека), быть самостоятельным. Каким самостоятельным я до этого не был бы, все равно рядом были те, на чью помощь и заботу я мог рассчитывать. А очутившись в армии, я оказался один на один с новыми реалиями жизни, под обстоятельства которых необходимо было подстраиваться».

По демобилизации Максим остался в Екатеринбурге. Такой поворот в его жизни произошел благодаря случайно знакомству его с будущей супругой

и продолжать пользоваться гостеприимством брата — было уже неприлично. Вот и заглядывал постоянно в АТС, наминал о себе».

И в 2012 году Максим КОТЛЯРОВ устроился в «Автотранссервис». Сначала он работал здесь на узике, потом его пересадили на новую «Ниву», и в течение года он возил руководителя Каменного месторождения. «В 2014 году уволился начальник автоколонны. Место оказалось вакантным, и я предложил директору АТС, в то время Рифату ЗАРИПОВУ, попробовать меня на этой должности. Конечно, я долго сомневался перед тем, как предложить свою кандидатуру на этот пост, так как были потери в зарплате, порядка семи тысяч рублей (а для молодой семьи это существенные деньги!), но тогда возможность чаще видеть жену и сына (а у меня было всего два выходных в месяц, при этом я уходил на работу, они еще спали, возвращался с работы — они уже спали) перевесила финансовую выгоду. Пришел к Рифату Тимерьяновичу, изложил свое предложение, он тут же провел совещание, в рамках которого обсудил с коллегами мою инициативу, узнал их мнение о моем отношении к работе, взаимоотношении с заказчиками... Все тогда отзывались обо мне положительно, поддержав мою кандидатуру.

Начальником автоколонны № 1 ООО «Автотранссервис» Максим КОТЛЯРОВ стал в 25 лет, при этом не имея ни должного образования, ни соответствующего опыта работы, ни больших связей. Наверное, данный факт показался бы парадоксальным, но только не в случае КОТЛЯРОВА. В 14 лет он, будучи подростком, опять же не имевшим ни образования, ни опыта работы, стал на постоянной основе руководителем кружка по информатике в школе; в 15 лет уже считался лучшим слесарем города Нязепетровска по ремонту мототехники. И каждый раз, отваживаясь на новый шаг, Максим Анатолевич испытывал понятные опасения и страхи, но каждый раз, обремененный обязанностями, он с большим желанием постигал новое направление, ответственно выполняя взятые на себя обязательства.

Как стать НАЧАЛЬНИКОМ

Тогда он решил отвести его к слесарю, славившемуся в Нязепетровске лучшим ремонтником мотоциклов. Но и он не смог наладить машину. От отчаяния Максим достал схему устройства своего мотоцикла и тщательно изучил. Затем разобрал мотоцикл до последнего болтика и, найдя причину поломки машины, вновь собрал ее. И мотоцикл заработал! Стоит ли говорить, что, обойдя в мастерстве лучшего слесаря-ремонтника мотоциклов, Максим буквально за одну ночь стал знаменитым на весь Нязепетровск и что с тех пор все мотоциклисты города стали гонять своих железных коней к КОТЛЯРОВУ на ремонт?

Несмотря на тягу к технике, Максим все же бросил техникум. И здесь сказало влияние старшего сводного брата — родственника по отцовской линии, живущего в Нягани. Он пригласил Максима к себе в гости на майские выходные (это был 2008 год), более того, помог ему с трудоустройством на летнее время. Дело в том, что КОТЛЯРОВ, противник праздной жизни, оказавшись в Нягани, стал искать возможность заработать деньги. И судьба его, к тому времени уже имеющего права категории В и С, привела в ООО «Автотранссервис» — няганское предприятие, специализирующееся на перевозках пассажиров легковым транспортом. «Прошел собеседование у Владимира МУРАВЬЕВА, на тот момент главного инженера ООО «АТС». Владимир Вольдемарович решил испытать меня и посадил на старую «Ниву-ликар». На ней я и трудился все лето. Начал зарабатывать деньги, стал гулять (был молодой, неженатый!), но при этом

Еленой — буквально за неделю до отправки в армию. «Зашел в салон сотовой связи положить деньги на мобильный — она в то время работала там. Познакомились. Стали созваниваться, переписываться. Так все и закрутилось. Уже впоследствии она приезжала с моими мамой и братом ко мне на присягу, а потом и вовсе бросила работу и переехала в Екатеринбург, чтобы быть ко мне ближе».

Понятно, что уже ни о каком продолжении учебы не было и речи. Ему, семейному человеку, нужно было работать. И Максим устроился к частнику, занимавшемуся реализацией детских игрушек. «Ездил по детским садам Екатеринбурга и близлежащих городов на своей машине, искал клиентов, выполнял заявки».

Через год (2010 год), опять же по приглашению брата, Максим переехал в Нягань. Сначала он пошел в «Автотранссервис». «Для меня АТС был символом хорошего заработка, стабильности — я на заработанные перед армией в АТС деньги приобрел себе автомобиль и на нем уехал домой. Поэтому, оказавшись вновь в Нягани, я сразу же пошел в «Автотранссервис». Но на тот момент здесь не было вакансии водителя. И потому в ожидании места мне пришлось почти год поработать у частников, оказывающих услуги АО «РН-Няганьнефтегаз», ООО «РН-Снабжение». Но что такое работа у частника? Зачастую, это отсутствие официального трудоустройства и всех положенных выплат в соцфонды, это проблемы с выплатами зарплаты — нет четко установленной даты выплаты, а значит, и даже речи не могло быть о каком-то кредите, ипотеке... А мы с женой уже ждали нашего первенца,

Конечно, были и сомнения у коллег ввиду моей молодости и неопытности — мне тогда было 25 лет, и никакого образования, даже средне специального».

Стоит ли говорить, что доверие, оказанное коллективом АТС молодому начальнику автоколонны, заручившись только его честным словом, очень польстило КОТЛЯРОВУ и в то же время наложило на него большую ответственность. «Конечно, никто так просто не поставит человека на этот пост. Так же случилось и со мной: взяли меня с испытательным сроком на месяц. Мы условились, что если будет получаться, то продолжу и дальше работать, если же нет, вернусь обратно в водителя. И я пошел — без знаний, опыта и даже наставничества. Рифат Тимерьянович, конечно, объяснял мне что-то, но и он тоже многого не знал из круга обязанностей начальника автоколонны. И мне пришлось потихоньку самому вникать: то там, то тут спросишь... Первое время, конечно, некомфортно себя чувствовал, потому что очень много приходилось задавать вопросов людям, с которыми работал. Вот и получается, что моему становлению как руководителя во многом способствовала отзывчивость коллектива, а также и тот факт, что сам я вышел из водителей и знал всю эту кухню изнутри, взаимодействовал с заказчиками, лично извездил все объекты, где работают водители АТС. Скажу больше, сейчас, имея тот опыт, я знаю, как мне нужно доносить информацию до своих подчиненных, избегая тех моментов, которые когда-то не нравились мне-водителю».

Продолжение на 4-й стр.



Контейнерная АЗС в АО «УТТ»

На территории производственной базы Группы «АльянсАвтоГрупп» 17 июня была запущена контейнерная автозаправочная станция АО «Управление технологического транспорта». Новая КАЗС находится напротив диспетчерской АО «УТТ».



Алексей ВЯТКИН

«Данное нововведение, — пояснил Алексей ВЯТКИН, управляющий директор АО «УТТ», — проводится в рамках оптимизации затрат, а расход ГСМ — одна из значимых затрат любого транспортного предприятия. Внедрение собственной КАЗС позволит нам вести точный контроль расхода топлива, а значит, повысить эффективность всего производства; вместе с тем улучшить качество поставляемого продукта, наладить собственное автозаправочное производство».

Помимо этого, в настоящее время на территории производственной базы идет строительство стоянки для личного автотранспорта сотрудников АО «УТТ». «Автостоянка будет находиться за зданием АБК, — уточнил Алексей Юрьевич. — В данный момент возводим плиты для укладки площадки. И после работ по выравниванию участка и его отсыпки выложим эти плиты, поставим забор, турникет, оснащенный системой видеонаблюдения, и у нашего персонала наконец появится возможность оставлять свой транспорт на территории предприятия».



Знакомьтесь: главный инженер АО «УТТ»

С 25 мая текущего года пост главного инженера АО «Управление технологического транспорта» занимает Владимир ПЕРФИЛЬЕВ. В подчинении главного инженера находится ПТО, РММ, отдел ГСМ, энергомеханическая группа предприятия.



Владимир ПЕРФИЛЬЕВ

До устройства в АО «УТТ» основная трудовая деятельность Владимира Леонидовича проходила в ООО «Транснефтьстрой» — одном из дочерних обществ ПАО «Транснефть». «Со строительной и колесной техникой, — говорит Владимир ПЕРФИЛЬЕВ, — мы, реализуя проекты «Транснефти», прошли всю Россию. Самые крупные проекты, которые строила «Транснефтьстрой», это ВСТО-II (строительство магистрального нефтепровода Восточная Сибирь — Тихий океан) и строительство магистрального нефтепровода Заполярье — Пурпе». На этих проектах Владимир ПЕРФИЛЬЕВ

получил большой опыт реализации задач транспортного подразделения предприятия: отвечал за организацию и контроль деятельности различных участков транспортных средств и спецтехники, за планирование, корректировку ремонтно-эксплуатационных нужд предприятия в зоне ответственности ОТС и СТ, за техническое перевооружение подвижного состава предприятия, реконструкцию и капитальный ремонт техники и прочее.

В настоящее время перед главным инженером руководством компании поставлены задачи, ключевой из которых является — максимально приблизить коэффициент технической готовности парка подвижного состава к единице. «Задача большая, тяжелая, и для ее решения потребуются внедрить ряд процессов, в числе которых — повышение квалификации механиков, а также в целом поменять заявочную кампанию и методы подхода к ремонту», — подчеркнул Владимир Леонидович.

СПРАВКА

Владимир ПЕРФИЛЬЕВ родился в 1986 году. В 2006 году окончил Омский автотранспортный колледж по специальности «организация перевозок и управление на транспорте»; в 2010 году — Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет по специальности «организация и безопасность движения».

С мая по сентябрь 2010 г. — диспетчер автомобильного транспорта ООО «Омскнефтегазспецстрой» (г. Омск).

В 2010–2011 гг. — старший слесарь-ремонтник ООО «Омскнефтегазспецстрой» (г. Омск).

С января по сентябрь 2011 г. — инженер I категории в отделе транспортных средств и спецтехники ООО «Омскнефтегазспецстрой» (г. Омск).

В 2011–2013 гг. — инженер I категории в отделе транспортных средств и спецтехники филиала ООО «Транснефтьстрой» в г. Омске.

С марта по сентябрь 2013 г. — заместитель главного механика филиала ООО «Транснефтьстрой» в г. Омске.

В 2013–2014 гг. — начальник отдела, заместитель начальника управления механизации филиала ООО «Транснефтьстрой» в г. Омске.

С января по июль 2015 г. — начальник участка эксплуатации ТС и СТ ООО «Транснефтьстрой-Омск» (г. Омск).

В 2015–2016 гг. — руководитель направления по эксплуатации филиала «Омск» ООО «Газпромнефть-Снабжение» (г. Омск).

В 2016–2017 гг. — ведущий инженер службы ТС и СТ филиала «Омское РНУ» АО «Транснефть — Западная Сибирь» (г. Омск).

В 2017–2019 гг. — инженер-механик ООО «Нефтегазстроймонтаж» (г. Омск).

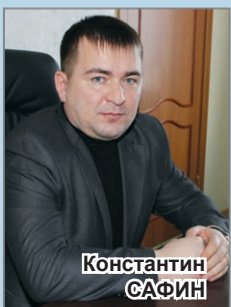
В 2018–2019 гг. — начальник участка ТУ «Ванкор» ООО «Сервис-Интегратор» (г. Омск).

В 2019–2020 гг. — главный инженер ТУ «Ванкор» ООО «Сервис-Интегратор» (г. Омск).

С мая 2020 года — главный инженер АО «Управление технологического транспорта» (г. Нягань).

«Автотранссервис»: выход в ЯНАО

2 июня текущего года ООО «Автотранссервис» согласно выигранному тендеру, проводимому ООО «СевКомНефтегаз», совместным предприятием ПАО «НК «Роснефть» и норвежской энергетической компанией Equinor, приступило к реализации трехлетнего контракта на осуществление транспортных услуг в городе Губкинском Ямало-Ненецкого автономного округа. Подробности — читайте ниже.



Константин САФИН

«Ямало-Ненецкий автономный округ — новое перспективное направление для нашего предприятия, — говорит Константин САФИН, управляющий директор ООО «Автотранссервис». — В течение последнего времени ООО «Автотранссервис» проводило планомерную работу по выходу в новый регион, в том числе, мы неоднократно выезжали в Губкинский с целью познакомиться с новыми компаниями, презентовать деятельность АТС и транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп» в целом. В итоге к нам стали поступать приглашения принять участие в закупочных процедурах.

Надо сказать, что Губкинский — перспективный город ЯНАО: в ближайшее время он станет крупным транспортным хабом. Уже сегодня в Губкинском имеются представительства таких крупнейших нефтепромыслов, как Группа «Лукойл», Группа «Газпром», Группа «Роснефть», ООО «Белоруснефть», ОАО НК «Чжунмань» и прочих. С июня 2020 года, получается, этот внушительный перечень дополнился и Группой «АльянсАвтоГрупп».

Для выполнения договорных обязательств ООО «АТС» в городе Губкинском создало обособленное подразделение, организовало порядка десяти рабочих мест с привлечением местного населения. Согласно контракту, на этом участке ежедневно задействовано 8 единиц Toyota Land Cruiser Prado. «Ввиду сжатых сроков на подготовку к осуществлению договора (итоги торгов были доведены до нас 22 мая, а с 1 июня мы должны были приступить к работе), — продолжает Константин САФИН, — мы вывели на линию внедорожники, составляющие автопарк других производственных участков АТС и в текущий момент не задействованные из-за пандемии. Но это временное решение. Сегодня мы проводим закупочные процедуры по приобретению на этот участок работ восемь Toyota Land Cruiser Prado. И уже в следующем месяце новые внедорожники премиум-класса поступят на губкинскую площадку предприятия».

Основная задача, которая стоит перед автоколонной № 3 (именно такое наименование у нового подразделения в структуре материнской компании), — перевозка руководящего состава ООО «СевКомНефтегаз». Работа каждого водителя выстроена по особому графику. В настоящее время координирует



Игорь ЧЕРНЫЙ

деятельность губкинской площадки АТС Игорь ЧЕРНЫЙ, механик участка.

«Водительский персонал перешел в АТС из организации, до этого оказывавшей транспортные услуги «СевКомНефтегазу», — рассказывает Игорь Николаевич. — Люди уже работали на этих объемах и знают специфику деятельности. Надо отметить, что настрой у людей позитивный: в предыдущей организации соцпакет значительно уступал тому, что предложило ООО «АТС». В основном работа водительского персонала проходит в черте города, реже — выезжают на Северо-Комсомольское месторождение

или в другие города. С самого начала между ООО «АТС» и ООО «СевКомНефтегаз» сложились хорошие взаимоотношения. Нашу деятельность курирует Роман ОСИПОВ, начальник транспортного управления ООО «СевКомНефтегаз». Работа идет в штатном режиме».

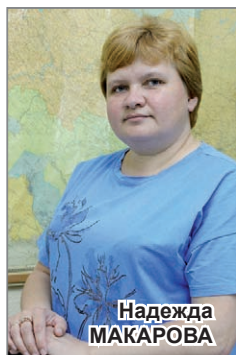
«Это небольшой лот для нашего предприятия, — подводит черту Константин Рамисович. — Тем не менее он для нас имеет большое значение, так как считаю его хорошей перспективой, стартовой площадкой для развития как нового партнерства, так и расширения портфеля заказов ООО «АТС». А потому сегодня ставлю перед коллективом задачу заявить о себе, продемонстрировать свои возможности, устремления, показать себя надежным и ориентированным на заказчика предприятием».





Новая техника АО «УТТ» – для работы на объектах РИТЭК

В последних числах апреля на предприятие поступил новый автогрейдер ДЗ-98Т.001 отечественного производства.



«Данный автомобиль был приобретен АО «Управление технологического транспорта» для работы на производственных объектах АО «РИТЭК», – комментирует новость Надежда МАКАРОВА, заместитель начальника отдела ПТО АО «Управление технологического транспорта». – По прибытии автогрейдера

на базу специалисты АО «УТТ» произвели все регистрационные действия, соответствующее комплектование и техническое обслуживание. В настоящее время автомобиль уже работает на линии – на производственном участке «Ханты-Мансийский район» цеха № 4 «РИТЭК».



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-ю годовщину отметили Саид ЗАКАРЬЯЕВ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), и Антон ПЕГАНОВ, механик, диспетчер автомобильного транспорта цеха № 5 «Мессояха» ОП «Тазовское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

30-летний юбилей отметили Ольга КАДЫШЕВА, начальник отдела эксплуатации ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), Илья ГАРАНИН, стропальщик цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Юрий ОСИНЦЕВ, электрогазосварщик цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), Арслан АКБИБЕВ, машинист ППДУ цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Вячеслав КОСЕНКО, водитель вездехода цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и Денис ШЕЛКОВНИКОВ, машинист автомобильного крана ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

35-ю годовщину отметили Наталья МИЛЬКОВА, мастер-приемосдатчик ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Лейсян МУСТАФИНА, кладовщик ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Юрий ХУСАИНОВ, руководитель цеха № 3 «Уват» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), и Максим БРЫКАЛОВ, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

40-летний юбилей отметили Алексей ФЕДОРОВ, начальник отдела ОТ, ПБ, ООС, БДД и ГО и ЧС ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), и Реган КРИВОЙ, машинист ППДУ цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметили Дмитрий ПАЛФИНОВ, слесарь по ремонту автомобилей цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Константин КУРОЧКА, слесарь по ремонту автомобилей цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), и Кубатбек ТУРСУНБАЕВ, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» АО «УТТ» (г. Белоярский).

50-летний юбилей отметили Дмитрий КОПОСОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), Юрий НИКОНОВ, электрогазосварщик ООО «ААГ-Урал»

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

55-ю годовщину отметили Марьям СОЛТАНГИШИЕВА, заместитель управляющего директора по ОТ, ПБ, ООС и БДД АО «УТТ» (г. Нягань), Петр ДЕГТЯРЕВ, руководитель обособленного подразделения в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Сергей КАЧАНОВИЧ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Владимир ЛАПИН, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Месторождение им. В. Виноградова» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Белоярский район), Сергей ГЛАМАЗДИН, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и Юрий ШЕСТЕРНИН, водитель автомобиля участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

60-летний (!) юбилей отметили Вера ЯБЛУКОВСКАЯ, заместитель главного бухгалтера ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Мансур АБДУЛОВ, машинист ППДУ цеха № 4 «РИТЭК» ОП «Средне-Хулымское месторождение» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Надымский район), Сергей КВАШНИН, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Сергей ПЛОТНИКОВ, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Михаил КОРЯКОВ, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Олег ЖУЙКОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и Виктор КИРИЛЛОВ, машинист бульдозера участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

Дорогие именинники!

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

**Что недавно было лишь мечтами,
Пусть сегодня станет частью жизни,
Юбилей наполнится цветами
И подарит добрые сюрпризы!**

**Пусть сегодня праздничная дата
Теплыми запомнится словами,
Станет на душе легко, приятно,
И удача будет рядом с вами!**

Поздравляем!

Как стать НАЧАЛЬНИКОМ

Продолжение. Начало на 2-й стр.

Через месяц Максима Анатольевича перевели на постоянную основу. С тех пор он является бессменным руководителем автоколонны «Автотранссервиса», базирующейся в Нягани. Также отметим, что это назначение стало для КОТЛЯРОВА стимулом для поступления в Челябинский государственный университет, где он с 2014 по 2017 год учился на экономическом факультете, а с 2017 по 2020 год – по специальности «муниципальное государственное управление».

- Максим Анатольевич, каков сегодняшний круг Ваших обязанностей?

- Моя основная задача – координирование осуществления водительским персоналом выполнения производственной программы, согласно договорным обязательствам: чтобы транспорт был на линии, чтобы водители были на работе, чтобы ими соблюдались ПДД, все правила безопасности, согласно требованиям заказчика и законодательства России, Югры. И чтобы все это выполнялось, постоянно общаюсь с водителями, доношу информацию. Вместе с тем в мои задачи входят обеспечение запчастями, контроль за ремонтом техники, ее выпуск на линию, общение с заказчиками, проведение проверок с органами надзора, ГИБДД, «Роснефти», участие в различных совещаниях, проводимых заказчиками, и прочее...

- Какими качествами нужно обладать, чтобы быть руководителем?

- Считаю, что успех руководителя в большинстве случаев зависит от отношения его подчиненных к своим обязанностям. Если водители будут плохо выполнять свою работу, значит, я буду плохо осуществлять свою. Поэтому я требую от своих подчиненных четкого соблюдения всех требований и добросовестного выполнения круга обязанностей. Мне нужно, чтобы во всем был порядок. И здесь очень важно иметь подход к людям. Нужно знать грань, когда стоит быть строгим, а когда – позволить себе дружеское общение. Еще с армии я усвоил для себя важный урок, преподанный полковником, которого возил: «Если ты не будешь подводить меня, то и у тебя все будет хорошо». Наше взаимоотношение было выстроено только на его доверии ко мне. И я добросовестно нес свою службу. Теперь свой стиль общения с подчиненными я во многом выстраиваю по этой модели.

- Приходилось ли прибегать к непопулярным мерам?

- Редко, но приходилось. Но водители, к кому они применялись, были не в обиде на меня. Прежде, чем реализовать эти меры, я всегда делал предупреждение. Но если и оно не помогало, то какие тогда могут быть обиды?! Мы все взрослые люди.

- Не хочется ли вернуться назад в водителе?

- Нет. Моя сегодняшняя работа уже стала частью меня. Сначала, конечно, были определенные опасения. Работа водителя и работа руководителя – совершенно разные формы деятельности. Водитель отвечает только за себя, руководитель же несет ответственность за всех подчиненных. Работа водителя, во всяком случае моя, была очень спокойной, размеренной, монотонной, дни тянулись, проходя в постоянном ожидании, и были похожи все, как один. Сейчас же – каждый день новый, постоянно что-то происходит, нет ни одного спокойного дня. Я уже привык к такому ритму, к этой карусели бесконечных звонков, проблем, ситуаций... и уже не вижу себя в той спокойной жизни.

- Ваше хобби?

- Весь круг моих интересов связан с техникой, транспортом. Свою машину (Chevrolet Niva) в сервис не загоняю – мне самому интересно в ней покопаться. Старший сын (я воспитываю двоих сыновей) тоже тянется к технике, пытается разобраться: что, где, откуда, как работает... Объясняю. И мне это не составляет никакого труда. В свое время мне некому было все это показать, объяснить. А у моего сына есть отец, который все это доходчиво объяснит и покажет.

- Пройден не такой уж и большой жизненный путь, тем не менее, оглядываясь назад, о чем-то сожалеете?

- Пока – ни о чем. И вообще я считаю, что все, что ни случается, только к лучшему!

- Максим Анатольевич, считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Да. Все есть; а чего нет – заработаю. Еще в детстве у меня выработалось такое понимание: человек счастливый будет добиваться всего лучшего, потому что смотрит и равняется на людей, которые чего-то достигли в жизни. Вообще, я считаю, что каждый человек сам всего добивается. Помощь – помощью, но если человек безответственный, у него нет талантов, перспектив, как ему ни помогай, он все равно не сможет чего-то существенного добиться. Каждый человек сам вершит свою судьбу. Я, к примеру, творец своей судьбы: всего достигал сам, чем очень горжусь. То же стремление теперь воспитываю и в своих сыновьях.

- Чего-то еще хочется добиться в жизни?

- Я об этом особо не задумываюсь. Понимаю, что сейчас для меня главная цель – поднять детей на ноги, дать им образование, ведь родители – это фундамент своих детей. К тому же считаю важным не просто дать им все, а научить добиваться всего самостоятельно. На сегодня нет предела и ограничений в целях: можно смотреть глубже, дальше, выше... Можно бесконечно чего-то добиваться. А если при этом ребенку еще и родители будут помогать, поддерживать, то он сможет в жизни добиться большего, чем его родители, и это здорово!