



№ 139
август
2020 г.

АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



ООО «АвтоДом»: цех погрузочно-разгрузочных работ

Читайте на 3-й стр.

Восемь внедорожников премиум-класса – на губкинский участок ООО «АТС»

Парк ООО «Автотранссервис» пополнился восемью новыми автомобилями. По словам Максима КОТЛЯРОВА, заместителя управляющего директора ООО «Автотранссервис», данная техника приобретена предприятием под новые объемы, в связи с заключением в мае текущего года нового договора с ООО «СевКомНефтегаз».



Максим КОТЛЯРОВ

стройки оборудования для спутникового мониторинга транспорта была отправлена в г. Губкинский (Ямало-Ненецкий

Приобретенная техника – восемь единиц Toyota Land Cruiser Prado, – пояснил Максим Анатольевич, – по прохождению техосмотра, регистрации в Госавтоинспекции, постановки на учет, установки и на-

автономный округ), где в начале июня текущего года приступило к работе новое обособленное подразделение ООО «Автотранссервис».

Вместе с тем, ввиду того что услуги на данных автомобилях будут



оказываться в ЯНАО, в регионе с более суровыми природно-климатическими условиями, все внедорожники были дополнительно укомплектованы системами автономного предпускового подогрева двигателя, салона, автозапуска, а также была произведена дополнительная защита кузова, агрегатов двигателя. Все эти работы были выполнены до конца июля, и с 1 августа автомобили в полном составе вышли на линию.



17 августа день рождения отметила Ольга ГАЙВОРОНСКАЯ, заместитель генерального директора по правовым вопросам ГК «АльянсАвтоГрупп».

Уважаемая Ольга Яковлевна!
От всей души поздравляем Вас с юбилеем!

Желаем в праздничную дату
Сияющих от счастья глаз!
Пусть будет радостью объята
Душа в чудесный этот час!
Всегда, во всем и неизменно
Пускай успех и счастье ждет!
Легко и необыкновенно
Пусть жизнь прекрасная течет!

С большим уважением,
коллектив ГК «АльянсАвтоГрупп»



Родился Дмитрий в рабочем поселке Полтавка Омской области в семье бывшего военного-танкиста. Все его детство прошло рядом с техникой: отец по выходу в отставку пересел за руль трактора, к тому же старший брат, с которым Дмитрий проводил большую часть времени, постоянно возился с транспортом. «У брата, — говорит Дмитрий Валерьевич, — всегда была техника, а значит, и у меня: когда у него появился мотоцикл, он отдал мне свой велосипед, после того, как приобрел машину, его мотоцикл достался мне».

Но возиться с техникой для Дмитрия было сродни увлечению — в те годы он просто грезил военной стезей: почти все мужчины по отцовской линии либо были военными, либо служили в милиции. В связи с этим круг интересов Дмитрия в основном был подчинен одной цели — воспитанию в себе качеств и свойств военного человека. К тому же он увлекался спортом — играл в футбол, волейбол, баскетбол, а после поступления в училище занимался еще и греко-римской борьбой.

Надо отметить, что в школе Дмитрий учился хорошо, участвовал в олимпиадах по физике, химии, информатике, более того, брал призовые места на районном этапе. И поэтому учителя, узнав о его намерении после 9-го класса поступить в училище (Дмитрий хотел овладеть специальностью до службы в армии), пытались отговорить его и даже объявили, что не отдадут документы. Но Дмитрий и не настаивал. Он просто подал документы в местное ПТУ по специальности «тракторист-машинист сельхозпроизводства», а уже администрация этого учреждения сама запросила его личное дело в школе. «Так я стал студентом училища ПТУ-64. Там изучал устройство, техническое обслуживание и ремонт автомобилей, тракторов и сельхозмашин, а также агрономии (тракторист должен знать не только назначение, устройство, принцип действия и работу агрегатов, механизмов и приборов обслуживаемого трактора, но и агротехнику возделывания сельскохозяйственных культур), а также дисциплины, составляющие базовый уровень программы для 10-11 классов общеобразовательных учреждений. К тому же, планируя стать военным, участвовал в «Орлятах России» — проекте по начально-военной подготовке, включающей в себя как физподготовку, так и строевую подготовку, стрельбу из пневматического оружия, преодоление полосы препятствий. Неоднократно наша команда становилась призером и даже победителем «Орлят России» на районном уровне. Вместе с тем я продолжал участвовать в предметных олимпиадах, спортивных соревнованиях, причем уже на областном уровне».

По окончании училища Дмитрий, имея уже к тому времени права, пошел работать к местному фермеру. Здесь его посадили на МТЗ-80, на котором он трудился четыре месяца до армии. «Помимо выполнения своей работы, приходилось самому выявлять и устранять неисправности трактора, причем в максимально сжатые сроки, потому что на тот момент шла уборочная страда, и выход из строя техники во многом тормозил темпы жатвы».

И вот ФИНАШКО пришла долгожданная повестка из военкомата, и с осенним призывом он пошел служить в ряды Вооруженных сил. Служба его проходила в железнодорожных войсках, в поселке Таврическом Омской области (2013–2014 гг.). «Несмотря на мое желание служить в других, более престижных родах войск, служба в железнодорожных войсках мне тоже очень понравилась. Я служил в мехбатальоне, который обеспечивал различной техникой, начиная от легковой до специализированной, два остальных подразделения части, занимавшихся строительством мостов и железнодорожных путей. Здесь я получил хороший опыт работы на бульдозерной технике во время семимесячной командировки в Кунгуре, где мы возводили вокруг артиллерийских складов земляной вал на случай детонации боеприпасов в результате пожара, удара молнии и прочего».

Служба в железнодорожных войсках, в свою очередь, повлияла и на профессиональное самоопределение Дмитрия. «По прибытию в часть я укрепился в решении

быть военным, а потому буквально сразу же отправил документы на контрактную службу. Но решение по мне все откладывалось, а к концу службы я и сам уже не захотел идти по стезе военного. Передумал. И я демобилизовался».

Оказавшись в родном поселке, Дмитрий устроился продавцом в строительный магазин. «Дело в том, что еще до моего отбытия в армию умерла мама (в то время отец с нами не жил, у брата была своя семья). Поэтому, когда я вернулся домой, мне нужно было думать наперед. И хотя отец с братом не отказывали в помощи, мне не хотелось ни от кого зависеть, и я сразу же стал заниматься поиском работы. На дворе была зима, фермеры в это время не нанимают на работу; в транспортные организации меня не взяли ввиду отсутствия необходимого водительского стажа. Пришлось идти трудиться в магазин».

Торговая сфера была совершенно не знакома ФИНАШКО, а потому работа в магазине стала для него своеобразной школой, которая научила его не только разбираться в реализуемом товаре, но и развила в нем коммуникативные способности.



Но трудился Дмитрий тут всего год. «Здесь тоже были несоизмеримы размер оплаты труда и объем работы. И, посоветовавшись с супругой, решил вновь устроиться на работу вахтовым методом. Знакомый подсказал номер отдела кадров АО «Управление технологического транспорта». Я позвонил туда. Меня перенаправили к начальнику второй автоколонны. Позвонил ему, рассказал об опыте и стаже своей работы. Его все устроило, и он пригласил меня приехать. Через две недели (июнь 2017 года) я уже был в Нягани. И после стажировки в УТТ меня отправили на Восточно-Мессояхское месторождение».

От Нягани до поселка Газ-Сале (Тазовский район, ЯНАО) мы ехали на автобусе, оттуда на вертолете добрались до Мессояхи. Это был мой первый полет на этом виде воздушного транспорта, да и на месторождениях я никогда раньше не бывал. Мы оказались на самом северном участке работ УТТ. Все для меня было ново и непривычно: и режим работы — с восьми утра и до восьми вечера, и условия проживания — в небольшом городке вахтовиков посреди бескрайней тундры, и геоклиматические условия работы. Это был июль 2017 года.

Дмитрий ФИНАШКО, механик участка «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «Управление технологического транспорта», будучи сыном военного, с юных лет готовил себя к данной стезе. Но мечте детства не суждено было сбыться: обстоятельства сложились таким образом, что Дмитрий Валерьевич отказался от карьеры военного. И профессия тракториста-машиниста, освоенная им в качестве дополнительной, постепенно стала основной. А выработанные еще в отрочестве сила воли, настойчивость в достижении поставленных целей, требовательность к себе, моральная готовность к трудностям послужили прекрасной основой для движения по карьерной лестнице. Руководители организаций, где ранее и ныне трудится Дмитрий Валерьевич, невзирая на молодость и отсутствие опыта подчиненного, сами предлагали ему ответственные посты, основываясь в своем решении в том числе и на его порядочность, гибкость ума, организаторские способности и свойственную ФИНАШКО щепетильность во всем.

Механик с Мессояхи

- Дмитрий Валерьевич, какой круг вопросов Вы решаете в настоящее время?

- В первую очередь, это ремонт парка участка, выдача запчастей. В то же время оказываю помощь второму механику во время выпуска техники на линию в целях сокращения продолжительности выпуска машин. Механик должен знать сильные и слабые места каждого автомобиля и при необходимости доносить эти тонкости в управлении транспорта до водителя, который впервые садятся за руль этой машины.

- Вы принимаете непосредственное участие в ремонте автомобилей, их наладке?

- В основном этим занимаются слесари участка и водители, но иногда приходится помогать и мне. Есть узлы, в наладке которых нужна точность, есть узлы, которые тяжело поставить в одиночку, есть водители с 11-часовым графиком работ... И так как техники много, то слесарям приходится по отдельности производить вышедшую из строя технику. И в таком случае я прихожу на помощь. Но в основном водители производят ремонт сами.

- Есть ли у Вас хобби?

- Раньше я был заядлым охотником — у меня имеется лицензия, охотничий билет. Но с появлением в нашей семье сына решил, что оружию дома пока не место и убрал его от греха подальше. Взамен этому увлечению появилось новое. Друзья как-то позволили поиграть в страйкбол, мне понравилась эта военно-тактическая игра. И вот уже два года мы иногда собираемся, чтобы поиграть в нее.

Окончание на 4-й стр.

За три года работы на Мессояхе это было самое жаркое лето: около месяца стояла жара — ближе к сорока градусам, была духота и повышенная влажность воздуха, комаров и мошек — тучи. К тому же для меня стало шоком, что солнце вообще не заходило за горизонт — стояли совершенно белые ночи. Было очень непросто ко всему этому привыкнуть. Плюс здесь очень сильные ветра. Летом они теплые, разносят повсюду песок, а зимой — очень холодные, пронизывают даже спецодежду. Я раньше особо не придавал значения такой характеристике прогноза погоды как «ощущается как». Однако на Мессояхе этот показатель приобрел для меня особую актуальность. Здесь при скорости ветра 10 м/с минус 30 превращаются в далеко за пятьдесят. Конечно, в первое время не раз одолевали сомнения по поводу работы в этих краях, но стабильность и достойный уровень оплаты труда отодвигали на второй план все эти ощущения, и я оставался. А со временем даже привык».

Первое время Дмитрий Валерьевич работал на погрузчике грузоподъемностью 5 тонн, затем на АРОК — установке на базе КамАЗа-43118, а с 1 мая текущего года он стал исполнять полномочия механика. «Появилась вакансия механика. Начальник цеха «Мессояха» Сергей Львов, зная, что в настоящее время я завершаю обучение в Полтавском агротехнологическом колледже по специальности «механик» предложил мне попробовать себя в этой должности. Конечно же, я согласился: ведь это прекрасная возможность постигать изучаемую профессию на практике. Тогда он внес мою кандидатуру на должность механика на рассмотрение вышестоящему руководству. Руководство приняло положительное решение, и меня перевели на эту должность».

Спустя девять месяцев Дмитрий, так и не найдя в Полтавке возможность трудоустроиться по своему основному профилю, решил попробовать работать вахтовым методом. Руководство магазина, с большим сожалением подписывая заявление Дмитрия, заверило его о неизменной готовности в случае чего вновь продолжить с ним трудовые отношения.

И Дмитрий опять сел за баранку автомобиля, устроившись в одну из транспортных организаций города Сургута. «Предприятие занималось уборкой тротуаров в различных микрорайонах города. Отработав здесь месяц, я понял, что для данной работы (а в дни снегопада приходилось находиться за рулем до 16 часов) низкий уровень зарплат. И я уволился оттуда, вернулся в магазин».

Руководство учреждения сразу же предложило ему должность старшего продавца, и в одно мгновение Дмитрий Валерьевич стал управляющим магазином. «Последующие полгода трудился в этой должности. Появился первый опыт управления — организация каких-либо работ, руководство коллективом из пяти человек, ответственность за МТЦ магазина... Но, к сожалению, продажи упали, и это отразилось на уровне зарплат. А я к тому времени уже был женат, и мне нужно было содержать свою семью».

И Дмитрий ФИНАШКО устроился слесарем по коммерческому ремонту в ООО «Полтавскавтотранс», где занимался наладкой и техническим обслуживанием как автопарка предприятия (автобусов, КамАЗов, тракторов, комбайнов разной категории), так и сторонних организаций, с кем у «Полтавскавтотранса» был заключен договор о ремонте автомобилей. «Тогда я получил большой опыт знакомства с другой техникой — автобусами, КамАЗами, так как на них я еще не работал».

ООО «АвтоДом»: цех погрузочно-разгрузочных работ

В начале января 2008 года в ООО «АвтоДом» появилось новое подразделение, которое включало в себя два цеха – цех погрузо-разгрузочных работ (ЦПРР) и железнодорожный цех (ЖДЦ), что позволило компании существенно расширить свои функции. С тех пор прошло более десяти лет. Сегодня каждый цех подразделения имеет свою историю развития, наработанный потенциал коллектива, позволяющий успешно реализовывать проекты различного уровня сложности. Об одном из них – цехе погрузо-разгрузочных работ – читайте ниже.



ЦПРР: 2008–2020

В январе 2008 года цех ПРР в полном составе перешел из ООО «НордЛогистик» в ООО «АвтоДом». При этом обществу были переданы в аренду и производственная база, и мощности – это все было в тендере, который выиграло ООО «АвтоДом». До 2010 года, до того как ООО «АвтоДом» приобрело данные активы, это было собственностью РЦ МТО по г. Нягань ЗАО «ТНК-ВР Снабжение».

Как и сейчас, тогда цех ПРР, состоящий из бригады стропальщиков, занимался приемкой, разгрузкой-погрузкой железнодорожных вагонов, грузовых автомобилей и доставкой грузов на предприятия. В 2008 году коллектив ЦПРР насчитывал 17 человек (12 стропальщиков, кладовщик, специалист ПДС, два мастера и начальник цеха), объемом ежемесячной работы составлял более 60 вагонов, а это свыше 6 000 тонн груза. **Руководил деятельностью цеха с 2008 по 2017 год Николай ЧЕРЕПЕНИН.**

В 2008 году в связи с прекращением основным заказчиком разведочного бурения на нефть снизилось и количество груза, переваливаемого специалистами ЦПРР. Объемы работы упали до такого уровня, что на участке функционировал только один стационарный кран; цех занимал всего 500 кв. м от всей территории базы площадью 14 тыс. кв. м. Снижение объемов производства было связано еще и с тем, что ЦПРР осуществлял свою деятельность на территории и мощностями заказчика, следовательно, никому другому ООО «АвтоДом» не могло оказывать услуги.

После приобретения в 2010 году данных активов «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО» положение цеха заметно улучшилось: за десять лет ООО «АвтоДом» нарастило клиентскую базу, а соответственно увеличило и объемы работ. Так, если в 2009, 2010 годах в ЦПРР функционировал один стационарный кран, то уже в 2013-м был введен в работу второй кран. Существенный рост объемов произошел в марте 2014 года, когда предприятие приступило к осуществлению договора с одним из дочерних нефтегазодобывающих предприятий АО «РИТЭК» – ТПП «РИТЭКБелоярскнефть».

«У нас появилась перспектива развития, мы стали конкурентоспособными», – утверждает **руководитель цеха Александр СЕРГЕЕВ.** – Сегодня за неделю мы выполняем такой объем работы, который раньше осуществляли в течение двух и даже трех месяцев». «Вместе с тем, – продолжает Александр Юрьевич, – постепенно собственными силами занимались благоустройством производственной базы, которая досталась нам в запущенном состоянии. Если первоначально, ввиду небольшого объема работ, мы использовали минимальные площади, то с ростом объема оказываемых услуг пропорционально развивалась и база: постепенно осваивались все новые площадки (освобождались от мусора, лома, леса), выполнялись планировочные работы, укладка дорожной плиты, тем самым расширяя зону хранения. К тому же в позапрошлом году мы построили на базе два внутренних железнодорожных переезда и привели в порядок бетонную автодорогу, за счет чего значительно упростили

схему движения автотранспорта по базе, снизили пустопорожние пробеги и увеличили скорость погрузо-разгрузочных работ. Сегодня значительно преобразились и зоны погрузки-выгрузки за счет расширения погрузочной рампы и подъездных путей к солевой площадке».

Активы цеха ПРР

В настоящее время в ЦПРР работают два стационарных крана – один МКРС-300П (башенный кран на железнодорожном ходу), другой – RDK-250 (кран на гусеничном ходу). Плюс к тому на этой площадке задействованы два вилочных погрузчика – грузоподъемностью 1,5 т и 3 т соответственно.

Сегодня производственная база ЦПРР представляет собой складской комплекс, включающий в себя теплый склад, холодные арочники и открытые складские площадки для хранения различных групп МТР, зоны погрузки-выгрузки, вспомогательные строения, а также ограждение по периметру, контрольно-пропускной пункт, видеонаблюдение, подъездные железнодорожные пути, удобную схему движения автотранспорта.

Коллектив цеха насчитывает порядка 16 человек – два крановщика, шесть стропальщиков, пять кладовщиков, машинист вилочного погрузчика, мастер и руководитель цеха. «Бригады все укомплектованы, сотрудники грамотные, техника работоспособная – для выполнения производственных задач есть все необходимое», – резюмирует Александр СЕРГЕЕВ.

Особенности работы

Цех погрузо-разгрузочных работ функционирует в течение всего года. Его деятельность проходит в тесном сотрудничестве с другой структурой ООО «АвтоДом» – железнодорожным цехом. К примеру, приходит в адрес ТПП «РИТЭКБелоярскнефть» ООО «РИТЭК» вагон. Сотрудники ЖДЦ принимают его на железнодорожной станции Нягань, перегоняют на погрузо-разгрузочную площадку, где стропальщики, сотрудники цеха ПРР, разгружают его и складируют ТМЦ. Затем кладовщик принимает груз на ответственное хранение, оформляет все акты. По заявке заказчика, ТМЦ отгружается на автотранспорт, арендуемый в АО «УТТ», кладовщик оформляет все сопроводительные документы и направляет заказчику.

Режим работы цеха ПРР, как правило, односменный. Но нередко вагоны поступают в нерабочее время, праздничные дни, вследствие чего цех на ходу вносит изменения в график работы.

Но, по словам руководителя цеха, это не является сложностью работы. «Производственные сложности, – поясняет Александр Юрьевич, – начинаются при приемке нетипового груза – тяжеловесного или негабаритного. Тогда сотрудникам цеха приходится неординарно подходить к его распаковке и разгрузке: обдумывать, принимать решения – каким образом производить разгрузку, как это сделать более удобно и безопасно, подбирать грузозахватные приспособления и вспомогательные средства в соответствии с их массой и характером груза, «ловить» центр тяжести и, даже, привлечь коллег из ЖД цеха вместе с тепловозом. Все остальное – наша обычная работа».

Ключевые партнеры

За время работы у цеха ПРР сложились многолетние партнерские отношения с РИТЭК, НК ООО «Интегра Сервисы», ООО «Север», ООО «Петройнжиниринг» и другими организациями Югры. «Львиная доля всего объема работы цеха ПРР, – поясняет его руководитель, – приходится на оказание услуг дочерним обществам Группы «РИТЭК». Один тот факт, что трое из пяти наших кладовщиков работают исключительно на блок объема РИТЭК, уже о многом говорит. Для данного заказчика мы оказываем комплекс услуг по выгрузке платформ, полувагонов, крытых вагонов, контейнеров, по погрузке ТМЦ на автотранспорт с последующей выгрузкой на склад, а также подачу, уборку, зачистку вагонов, хранение груза (химических материалов, трубы, строительных материалов, трансформаторов, кабельной продукции и прочего). Помимо этого, в рамках договора с РИТЭК мы занимаемся погрузкой барж на причальной стенке, расположенной в поселке Приобье».

Последние два года ООО «АвтоДом» тесно сотрудничает с ООО «Приуралстрой» – строительной организацией, возводящей в Нягани жилые дома в различных микрорайонах города. Мы принимаем железобетонную плиту (домостроительную) и другой стройматериал, необходимый для строительства. Заказчиком уже возведен один многоквартирный дом в Десятом микрорайоне, рядом им же строятся следующие жилые объекты. Приятно осознавать, что каждая деталь этих зданий прошла в буквальном смысле – через наши руки».

Работа – только в правовом поле

«Цех ПРР в составе ООО «АвтоДом», – говорит в завершение Александр СЕРГЕЕВ, – функционирует более десяти лет, причем с первых дней своей деятельности работает в правовом поле: наши специалисты укомплектованы всем необходимым для осуществления своей деятельности. Больше того, мы всегда идем на опережение, стараемся основательно подготовиться к напряженным периодам работы – перед центрозавозом и периодом навигации. С наступлением теплого времени года занимаемся подготовкой базы и к лету, и к зиме. Приводим в порядок пожарные щиты, обновляем, красим; очищаем территорию от хлама, мусора, травы в преддверии пожароопасного периода; производим внутрибазовое перемещение находящихся на хранении МТР, чтобы в зимний период нам было удобнее с ними работать, следим за внутриплощадочными проездами».

Вместе с тем продолжается и наша деятельность по благоустройству территории базы. Хотим выровнять и произвести подсыпку дороги, подправить внутреннее ограждение территории. Планируем также произвести капитальный ремонт двух имеющихся кранов. В наших долгосрочных планах – запуск еще одной площадки, дальнейшей рампы для ПРР. Она долгое время была законсервирована. Сейчас хотим ее расчистить и запустить. После ее запуска будем приобретать третий кран. Конечно, все эти работы и приобретения подразумевают серьезные капитальные вложения, тем не менее данные расходы будут оправданы, так как это поможет поднять статус базы и позволит участвовать ООО «АвтоДом» в тендерной кампании наравне с другими профильными организациями, а значит, увеличить клиентскую базу и, соответственно, масштабы производства».



Александр СЕРГЕЕВ





Тепловоз ООО «АвтоДом» прошел плановый ремонт в Уфе

В конце июля один из локомотивов ЖДЦ ООО «АвтоДом» был отправлен на плановый ремонт в город Уфу. По словам Альберта АХМЕТШИНА, старшего мастера железнодорожного цеха ООО «АвтоДом», в течение месяца машина прошла серьезный ремонт.



Альберт АХМЕТШИН

- В этом году, — пояснил Альберт Ринатович, — ЖДЦ ООО «АвтоДом» на очередной плановый ремонт в объеме ТР-2 направляло маневровый тепловоз ТЭМ2 № 1952 в город Уфу. Это уже второй локомотив, который прошел необходимую ревизию и восстановление в 2020 году: в апреле текущего года мы провели средний ремонт маневрового тепловоза ТЭМ 2М № 253.

Пересылку тепловоза в недействующем холодном состоянии в Уфу осуществляла локомотивная бригада железнодорожного цеха ООО «АвтоДом», состоящая из машиниста тепловоза Григория ЗАГУМЕННЫХ и помощника машиниста тепловоза Евгения ЗОЛотова.



Текущий плановый ремонт этого тепловоза был осуществлен специалистами ОА «ПромЖД-Гарант» — организации, имеющей сертификат соответствия ССЖТ RU.ЖТ02.Л.00534 (условный номер клеймения 1719). Мы не первый год проводим здесь ремонт своих машин. Это проверенный подрядчик, здесь работают профессионалы.

В ходе ремонта тепловоз прошел проверку состояния, ремонт и регулировку агрегатов тепловоза, в том числе дизель-генераторной установки, компрессора, масляных и водяных секций холодильника, экипажной части, колесных пар, был выполнен осмотр и очистка электрических машин, электроаппаратуры, а также устранены все выявленные неисправности.

Вообще, для обеспечения безопасной и устойчивой работы тепловозы ООО «АвтоДом» периодически проходят плановые и текущие ремонты, полугодовые осмотры. Правилами и инструкциями предусмотрена постановка тепловозов в ремонт после определенного пробега или времени работы. Нормы межремонтных пробегов установлены заводом-изготовителем, Министерством транспорта РФ, ОАО «РЖД». Так, раз в 12 лет маневровый локомотив должен проходить капитальный ремонт, раз в 6 лет — средний ремонт, раз в 3 года — подъемочный ремонт, раз в 18 месяцев — большой периодический, раз в 9 месяцев — малый периодический, раз в 30 дней — контрольно-технический осмотр; при этом контрольно-технические осмотры тепловозов должны проводиться между большими и малыми периодическими ремонтами.

ООО «АвтоДом» в обязательном порядке выполняет все требования Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», потому как без соблюдения правил и норм содержания локомотивов разрешение-допуск локомотивов на инфраструктуру ОАО «РЖД» невозможен.

Механик с Мессояхи

Окончание. Начало на 2-й стр.

Также продолжаю играть в футбол, выступаю за команду поселка. На рыбалку хожу, но намного реже, чем раньше. Приезжаю домой на два месяца. Нужно и побыть с семьей, и все успеть сделать по хозяйству — мы живем в частном доме, который требует постоянного внимания. А потому на хобби остается не так уж много времени.

- Дмитрий Валерьевич, считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Думаю, что да. В свои 26 лет я уже добился немало: у меня есть семья, сын, дом, машина, нормально оплачиваемая работа, причем работа по душе, а также есть цели, новые вершины, есть, к чему стремиться — как в плане личного роста, так и в производственном, что тоже, считаю, немаловажным.

- Какие качества Вы воспитываете в сыне?

- Прежде всего, уважать не только себя, но и других, так как это один из главных факторов выстраивания отношений с окружающими; а также быть честным, добросовестным, никогда не опускать руки, что бы ни случилось. Чтобы у него всегда было стремление к чему-то, настойчивость в достижении цели — совершать попытки раз за разом, пусть даже неудачные: совершив сто неудачных попыток, на сто первый обязательно получится. Остальное — все само придет.

- Какие цели ставите перед собой?

- Далеко загадывать никогда не пытаюсь. Все в меру своих возможностей. На данный момент меня пока все устраивает. Есть желание саморазвития — человек всегда должен стремиться расти, не стоять на месте. А потому после окончания колледжа буду поступать в Омский сибирский автомобильный институт. Хочу продолжить свое образование по направлению, изначально выбранному — оно мне по душе, да и я уже втянулся в это дело.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-ю годовщину отметил Азамат КУРБАНОВ, машинист ППДУ цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

35-ю годовщину отметили Иван МАКСИМИШИН, машинист ППДУ цеха № 1 «Нягань» ОП «Месторождение им. А. Жарина» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, Кондинский район), Андрей ХИМИЧ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), и Андрей ШАГИЕВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Тяжтинское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район).

40-летний юбилей отметили Марина СОШИНА, диспетчер автомобильного транспорта цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Максим ТИШКИН, главный инженер ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Александр ВИНУКОВ, старший мастер РММ участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), и Михаил ДМИТРИЕВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Тяжтинское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район).

45-ю годовщину отметили Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Игорь ЧЁРНЫЙ, механик а/к № 3 ООО «АТС» (г. Губинский, ЯНАО), Бикчандай БИКЧАНДАЕВ, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), Адиль ТЕРЕКМУРЗАЕВ, машинист экскаватора цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Ибрагим КУЛУНЧАКОВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ»

(Тюменская область, Уватский район), Олег АЛЕКСЕЕВ, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» ОП «Восточно-Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), Шамиль АЛИЕВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Ханты-Мансийск), и Александр ПОДОЛЯН, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук).

50-летний юбилей отметили Наталья ШУБИНА, медицинская сестра участка № 2 ООО «ААГ-Урал» (г. Сорочинск), Юрий ДИОРДИЕВ, начальник отдела безопасности и движения АО «УТТ» (г. Нягань), Николай КЕНИХ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ» (г. Нягань), Ильгиз ГАЛИМАРДАНОВ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Юрий ЛЕВЧЕНКО, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ» (ХМАО-Югра,

пгт Талинка), Андрей КОШКИН, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Андрей РЕШЕТОВ, машинист агрегатов по обслуживанию нефтепромыслового оборудования участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), и Алексей МУЗОВАТКИН, машинист агрегатов по обслуживанию нефтепромыслового оборудования участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

55-ю годовщину отметили Сергей ДУДИН, начальник участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (Оренбургская область, п. Первомайский), Николай МУРИН, слесарь по ремонту автомобилей АО «УТТ» (г. Нягань), Малик НУРАЕВ, водитель автомобиля цеха № 5 «Мессояха» ОП «Тазовское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и Николай АНИСИМОВ, машинист бульдозера участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

60-летний (!) юбилей отметили Виктор БЕЗМЕЛОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Агабала АГАБЕГОВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район), и Владимир КОБЕЛЕВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» ОП «Усть-Тегусское месторождение» АО «УТТ» (Тюменская область, Уватский район).

65-ю (!) годовщину отметил Михаил ЧЕРНЫШЕВ, машинист тепловоза ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

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

