



# АВТОМОБИЛИСТ



№ 163  
август  
2022 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



## Дорогие друзья!

**7 августа, в первое воскресенье последнего летнего месяца, мы будем чествовать людей, кто свой жизненный путь связал с железной дорогой.**

В нашем транспортном холдинге функционирует железнодорожный цех – структурное подразделение ООО «АвтоДом». Это коллектив единомышленников и профессионалов, среди которых нет лишних людей. Таковых железная дорога и трудности, которые встречаются на этом поприще на каждом шагу, попросту отторгают, оставляя только тех, кому интересно железнодорожное дело, кто по-настоящему любит свою работу.

## Уважаемые железнодорожники!

В преддверии профессионального праздника хотим поблагодарить каждого за профессионализм и самоотдачу, за четкую и слаженную работу, обеспечивающую стабильность, безопасность, надежность производства. Желаем вам, чтобы и впредь атмосфера сплоченности, царящая в вашем коллективе, мотивировала на плодотворную деятельность, чтобы в вашу команду стремились новые кадры, чтобы работать в железнодорожном цехе ООО «АвтоДом» всегда было престижно.

С уважением,

**Эльдар ИСМАИЛОВ,**  
член совета директоров  
ООО «АльянсАвтоГрупп»

**Дмитрий ТИШКЕВИЧ,**  
генеральный директор  
ООО «АльянсАвтоГрупп»

# 7 августа – День железнодорожника

## Новые назначения в ГК «АльянсАвтоГрупп»

В структуре управления транспортного холдинга ООО «АльянсАвтоГрупп» произошли изменения. На пост директора по снабжению ООО «АльянсАвтоГрупп» назначен Александр ПЕТРОВ, на должность директора по персоналу и организационному развитию ООО «АльянсАвтоГрупп» – Геннадий КУТНЮК, заместителем управляющего директора по ОТ, ПБ и ООС АО «Управление технологического транспорта» – Владимир ЛАЕВСКИЙ.



Александр Петров

Комментируя данные назначения, Дмитрий ТИШКЕВИЧ, генеральный директор Группы компаний «АльянсАвтоГрупп», отметил, что Александр ПЕТРОВ будет заниматься в транспортном холдинге организацией системы централизованного закупа основных средств и ТМЦ. «Моей первоочередной задачей, – говорит Александр Николаевич, – станет организация и внедрение в Группу единой системы, которая позволит автоматизировать закупочную деятельность в плане обработки заявок на закупку и налаживание эффективного контроля над исполнением заявок. Для этого нам потребуется доработать текущую конфигурацию блока ОМТС в программе 1С УПП и отрегулировать функционал этой платформы до устраивающих нас параметров. Результатом этого станет сокращение времени реакции отдела закупок материально-технических средств на обработку и исполнение заявок до минимума, что благотворно повлияет на производственные процессы в Группе компаний. Второе. Необходимо будет минимизировать количество аварийных заявок и, как результат, уйти на плановые, квартальные и в дальнейшей перспективе – на полугодовые заявки, исходя из составленных блоком главного инженера ГК «АльянсАвтоГрупп» графиков ТО, планово-предупредительных (ППР) и капитальных ремонтов (КР), а также плановых мероприятий по подготовке техники

к осенне-зимнему периоду (ОЗП). Данная работа будет проходить в тандеме с инженерно-техническими службами дочерних обществ холдинга, в первую очередь с АО «УТТ». Внедрение системы планирования ТО, ППР и КР позволит формировать крупные заявки на закуп, которые будут размещаться на электронной торговой площадке. На сегодня основная работа в данном направлении выполнена: подготовлены графики ТО, ППР и КР, силами службы ПТО собраны данные для формирования справочников по каждому виду техники, получена аккредитация на торговой площадке. В настоящее время разрабатывается система интеграции торговой площадки в модуль ОМТС программы 1С УПП. Затем будет тестовый период и доведение ее функционала до идеала. Если говорить в целом, основная моя задача – упростить работу блока ОМТС, создать централизованную систему закупа во всех компаниях холдинга с тем условием, что ААГ будет заниматься исполнением до 80 % заявок по всей Группе компаний. При этом по основным средствам (а это техника, базы, сооружения, капитальные строения) мы будем закрывать потребности Группы в 100-процентном объеме, а ТМЦ – до 80 % плановыми и квартальными заявками».



Геннадий Кутнюк

Организационное развитие и построение системы работы с персоналом дочерних обществ холдинга – область деятельности Геннадия КУТНЮКА, директора по персоналу и организационному развитию. «Цель организационного развития, – рассказывает Геннадий Борисович, – повышение эффективности управления. Повышение производительности управленческого труда обеспечит рост экономической эффективности предприятий Группы и позволит увеличить заработную плату работникам. Такая цель достигается унификацией организационных структур и процессов управления с их глубокой автоматизацией. Повышается достоверность планирования и прогнозирования, развиваются инструменты контроля, повышается качество управленческих решений. Следствием данных изменений станет усиление мобилизации менеджмента –

способности эффективно реагировать на изменения путем совершенствования подходов при организации работы (управленец, а не контролер), применения новых способов повышения личной эффективности (знание договоров, ориентирование в рынке, нацеленность на прибыль), развития горизонтальных коммуникаций, усиления персональной ответственности, постоянного саморазвития, как результата вовлечения в процессы изменений. Другая масштабная задача, которую предстоит решать, заключается в повышении эффективности блока HR за счет разработки новых локальных нормативных актов – единых для Группы, максимальной автоматизации и унификации, расширения зоны поиска персонала, изменения системы оплаты труда».



Владимир Лаевский

Выстраиванием системы управления охраной труда как комплекса взаимосвязанных и взаимодействующих между собой элементов, устанавливающих политику и цели предприятий Группы компаний в области охраны труда, и процедуры по достижению этих целей, будет заниматься Владимир ЛАЕВСКИЙ. «Основное требование к системе, – пояснил Владимир Петрович, – это возможность ее масштабирования без потери качества управления в условиях расширения географии и объемов оказываемых услуг. Кроме того, система должна соответствовать не только требованиям действующего законодательства, но и самым жестким правилам и требованиям заказчиков на территории РФ и за ее пределами. Создание такой системы потребует полной вовлеченности всего персонала предприятия, а в особенности руководителей всех уровней управления и понятной для каждого работника». При этом первоочередной задачей, которая поставлена руководством холдинга перед Владимиром ЛАЕВСКИМ, станет налаживание всех обозначенных процессов в АО «УТТ», самом крупном обществе холдинга. В последующем Владимир Петрович, как подчеркнул Дмитрий ТИШКЕВИЧ, переключится на остальные дочерние общества ГК «ААГ».





Родился Александр Юрьевич в поселке Ново-Ильинском (Пермская область), но настоящей малой родиной его стал небольшой таежный рабочий поселок лесозаготовитель Сосновая Гайнского района, где прошли его детство и юность. «Это север Пермского края, — поясняет Александр Юрьевич. — Те места достаточно автономные и глухие: круглогодичных автомобильных дорог не было (с райцентром было только зимнее сообщение — намывали ледовые переправы), кругом леса, которые мы, ребята, знали вдоль и поперек, острова, реки — малые и большие... Сюда отец с матерью переехали вскоре после моего рождения в поисках работы».

С детства Александр, старший среди шести детей в семье, был приучен к труду и самостоятельности. «Мы и учились хорошо, и родителям по мере необходимости помогали, — вспоминает он. — Мама с папой весь день работали в леспромысловом на валке леса, поэтому все домашнее хозяйство было на нас».

Александр рос разностранным ребенком: увлекался техникой, рыбалкой, охотой, морским и речным делом... вследствие чего он многим кем хотел стать, когда вырастет — то космонавтом, то вальщиком леса, то моряком или речником. «Сосед, отслуживший три года на флоте, подарил мне по возвращении домой пилотку подводника. Помню, так загорелось мне стать речником. И потому по окончании восьмилетки решил поступить в Пермское речное училище, где готовили специалистов речного флота. Так и сделал. Но туда меня не приняли: полгода не хватало до достижения нужного возраста. Однако при этом мне предложили прийти на следующий год, пообещав обязательное зачисление. Мне же хотелось быстрее стать самостоятельным, самому зарабатывать деньги, а потому не стал ждать целый год и поступил в строительное училище. Тогда система профессиональных училищ была очень удобной: человек за три года получал среднее образование, твердые знания и хорошую практику по своей специальности. В частности, в пермском ПТУ-27, где я получил специальность «столяр строительный» (до сих пор это училище часто вспоминаю с теплотой), была выстроена система, объединявшая под одним началом здания общежития, учебные и производственные корпуса, спортивные залы. Наша производственная практика проходила на предприятиях пермского строительного-монтажного треста № 6/29. Выпускникам сразу предоставлялась работа; либо они могли продолжить свое образование в вузе. Я же по окончании ПТУ где-то с полгода до армии поработал столяром в домостроительном комбинате треста № 6/29, занимался изготовлением оконных, дверных блоков, половой доски...»

Надо сказать, что параллельно учебе в ПТУ Александр Юрьевич окончил курсы на водителя большегрузных автомобилей. «Рядом с нашим жилым городком находилось вечернее училище, которое относилось к системе ДОСААФ. Здесь в том числе готовили специалистов для Советской армии — трактористов, водителей... Причем их личные дела сразу же попадали в местный военкомат, откуда в последующем уже новобранцев в соответствии с полученной специальностью направляли в различные воинские части. Меня с несколькими одногруппниками, получившими корочки на управление большегрузными машинами — ГАЗ-53 и ЗИЛ-130, согласно призыву, отправили в учебный центр г. Елани (Свердловская область) — в автомобильный батальон. Здесь из новобранцев полгода готовили младших командиров, а затем распределяли по воинским частям Германии, Афганистана, Румынии, Польши... Но меня оставили в Советском Союзе. Начальник штаба мне, раздосадованному таким поворотом событий, лично разъяснил решение штаба. «Не надо твою маму огорчать (я был старшим ребенком в многодетной семье), — сказал он мне. — Раз ты призвался из Перми, давай и служи где-нибудь рядом». И подобное решение было принято еще по четвертым курсам. Так я оказался в Красноуфимске, где полтора года отслужил в отдельном понтонно-мостовом Гданьском орденов Александра Невского и Александра Суворова батальоне, соорудил с сослуживцами переправы через реки, овраги для переправки военной техники».

Во время службы Александру Юрьевичу пригодились и навыки по полученной в ПТУ специальности. «Тогда в армии было понятие «дембельский аккорд» — военнослужащий срочной службы перед увольнением в запас что-то делал своими руками для своей части, батальона. Я, будучи по своей гражданской специальности «столяром», выполнил внутреннюю отделку солдатского кафе.

Это был мой первый самостоятельно выполненный объект».

\*\*\*

После демобилизации со срочной службы у Александра Юрьевича была только одна дорога — в Нягань: его родители уже к тому времени переехали в этот рабочий поселок. «Оказавшись в Нягани, сразу же устроился в УТТ-1. Благодаря службе в армии, где получил специальность «водитель», мне, 20-летнему пацану, смело доверяли технику, отправляли по зимникам Севера».

Начальник колонны, видя, что СЕРГЕЕВ достаточно уверенно работает на большегрузных машинах, хорошо разбирается в технике, предложил ему вскоре пересест на компрессор СД-9/101 на шасси автомобиля КраЗ, предназначенный для освоения скважин, опрессовки трубопроводов. «Это была экспериментальная разработка Московского компрессорного завода «Борец». Она в то время являлась ключевым механизмом в освоении скважин после бурения, выполнения капитальных ремонтов, а потому стояла на особом контроле у руководства

И чтобы не перемудрить с названием возникающих улиц, решили обозначать их просто — улица 1-я Хвойная, 2-я Хвойная, 3-я Хвойная, 4-я Хвойная, 5-я Хвойная, 6-я Хвойная (такое же решение было и по Жилым, и по Тенистым улицам). Когда, думали мы, этот лесной массив примет городские очертания, определенный стиль, вот тогда наши преемники и дадут этим улицам достойные названия. Действительно, было ли городу в то время до названий улиц, когда на повестке дня стояли вопросы, допустим, по предотвращению замерзания системы отопления жилфонда и объектов социальной инфраструктуры в сильные морозы или по защите от пожара Первого микрорайона, к которому огонь подступил вплотную?..»

\*\*\*

В 1994 году Александра Юрьевича назначили механиком пятой автоколонны УТТ-2 (еще в январе 1987 года в результате реструктуризации технологической автомобильный транспорт был выведен из УТТ-1 в отдельное предприятие — УТТ-2). Раз согласившись остаться за механика по выпуску техники на линию, СЕРГЕЕВ затем волею начальства

Эльдар Баширович образовал в 2003 году ОАО «Управление технологического транспорта» (с июля 2015 года АО «УТТ» — прим. ред.), и я перешел к нему начальником ПТО. Параллельно с 2003 по 2005 гг. работал заместителем генерального директора по коммерческой работе в ООО «Талспецстрой», заочно учился в Сибирской государственной геодезической академии г. Новосибирска».

\*\*\*

Оказавший в АО «УТТ», Александр Юрьевич почти сразу был назначен руководителем проекта «Стрежевой». «Мы работали на нефтяных месторождениях, расположенных в сильнозаболоченной местности Томской области. В задачи «УТТ» входила доставка материально-технических ресурсов, их приемка-выгрузка, транспортировка по рабочим площадкам; также наши специалисты забивали сваи, работали на крановой технике, строили подъезды, дороги... Одним словом, у нас там был полный комплекс строительной техники».

С 2005 года Александр Юрьевич работает заместителем по производству

## ЖИЗНЬ НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ



**Имя Александра СЕРГЕЕВА, возглавляющего цех погрузо-разгрузочных работ ООО «АвтоДом», многим знакомо в транспортном холдинге «АльянсАвтоГрупп»: становление не одного дочернего общества альянса прошло с его участием. Трудовая биография Александра Юрьевича, впервые оказавшегося в Нягани в далеком 1978 году, тесно связана со становлением в этом таежном крае транспортной отрасли, а также нефтеразведки, нефтедобычи, всегда идущими рука об руку. Больше того, вызовы времени потребовали от него разобраться и стать специалистом и в других важнейших отраслях — строительной, железнодорожного транспорта (в том числе — в путевом хозяйстве). Вместе с тем в годы перестройки, когда менялся политический и экономический климат в стране и повсеместно шли структурные преобразования производственных объединений, в это непростое время Александр Юрьевич, выдвинутый от коллектива УТТ-2, исполнял еще и обязанности депутата городского Совета народных депутатов г. Нягани — самого первого созыва представительного органа местного самоуправления.**

ПО «Красноленинскнефтегаз». Нередко Борис НУРИЕВ, в то время генеральный директор объединения, приезжал на 37 км, чтобы проверить, как идет подготовка этих машин к выходу на линию, а позже и вовсе направил нас, самостоятельно постигавших функционал этой техники, в учкомбинат для обучения на машиниста компрессора СД-9/101. Здесь с нами занимались представители завода «Борец». Они впоследствии вообще стали частыми гостями и на кустах, и в боксах: наблюдали за функционированием машин, брали на заметку наши усовершенствования, чтобы в свою очередь попробовать их внедрить в заводских условиях. И, как правило, последующие компрессоры приходили уже с нашими доработками».

\*\*\*

В это же время машинист компрессора Александр Юрьевич был выдвинут от ПО «Красноленинскнефтегаз» депутатом в городской Совет народных депутатов г. Нягани первого созыва, и с 1985 по 1989 год он, помимо осуществления производственных задач, еще исполнял и обязанности депутата. «Это было время масштабных преобразований. Город только становился. Стремительно развивались Первый и Второй микрорайоны, строились различные социальные объекты. Будучи членом Исполнительного комитета при Совете народных депутатов г. Нягани, принимал участие еще и в совместных заседаниях горкома партии и Исполнительного комитета, в рамках которых рассматривались злободневные вопросы, принимались решения. В то время они касались (только подумать!) нехватки продуктов, стирального порошка... ОРСы, снабжение были только у крупных предприятий, больницы же, школы, детские сады были ведомственными. И надо было как-то установить для всех социальную справедливость. А потому выходили на руководителей организаций, имеющих на балансе значительные предприятия, разъяснять ситуацию. Нередко при этом разговор принимал жесткий оборот, но проблема, так или иначе, решалась. Такие же вопросы, как, допустим, наименование улиц, носили в то время больше второстепенный характер. Тогда же под строительство ИЖС выдавались лишь координаты земельных участков в заросшем лесу,

окончательно распрощался с водительской стезей. «Некому было работать летом на КПП. Предложили мне. Можно было, конечно, отказаться: в два с половиной раза терял в зарплате. Но когда живешь интересами предприятия, есть такое понятие, как необходимость. И отказаться в таком случае — было бы просто эгоистично».

Дальше — больше. Из временно исполняющего обязанности механика по выпуску Александра Юрьевича утверждают на эту должность на постоянной основе, а спустя два года и вовсе назначают старшим механиком пятой автоколонны УТТ-2. «В то время произошла очередная реорганизация — слияние УТТ-4 (37 км) и УТТ-5 (27 км). В этой автоколонне оказалось порядка 200 единиц техники — автобусный парк, технологические грузоперевозящие автомобили. Начальником автоколонны был назначен Василий МЕРКУЛОВ, а я — старшим механиком».

Через два года, в 1998 году, произошла очередная реорганизация в УТТ-2, и, окончивший к тому времени техникум по специальности «инженер-механик по ремонту и эксплуатации автомобильного транспорта», Александр СЕРГЕЕВ устраивается старшим механиком автоколонны № 3 в ЗАО «Няганьспецтранс», а через год — начальником технического отдела в ЗАО «Няганское управление механизированных работ», которым в то время руководил Эльдар ИСМАИЛОВ. «Объектов у ЗАО «НУМР» было очень много. Мы содержали промысловые автодороги на месторождениях, межкустовые проезды, карьеры... Парк техники был очень сложным: самосвалы Татра (в то время на эти машины было мало запчастей, приходилось все ремонтировать, а значит, проводить много времени на ДНС-4, где располагался чешский специализированный бокс для обслуживания Татра), тракторная техника, грейдеры... было звено геодезистов, взрывники работали — ЗАО «НУМР» было очень сложным предприятием. Потом очередная реорганизация, перераспределение, и НУМР перестал существовать как таковой. Я устроился начальником технического отдела, а впоследствии и заместителем главного инженера по ОТ, ТБ и ООС в ООО «Красноленинскнефтеспецстрой». Но здесь проработал всего год. Как раз

ООО «Автотранссервис», образованного Эльдаром ИСМАИЛОВЫМ для обслуживания легковым транспортом нефтяных площадок Каменного, Талинского и Ем-Еговского месторождений. «Когда я приступил к работе, ООО «АТС» представляло собой только один участок, расположенный на территории Нягани. Но впоследствии произошло его расширение за счет образования двух новых участков на 37 км и в п. Талинка. Причем тогда стояли жесткие условия по срокам вывода техники на линию. И потому нам пришлось в спешном порядке принять машины, выведенные на аутсорсинг, организовать их ремонт, обеспечить всю технику запасными частями, найти и привлечь на работу водителей, оформить их. Ситуацию усложняла разбросанность цехов по месторождениям, в связи с этим, помимо поиска людей, понадобилось добывать для новичков схемы дорог с указанием расположения скважин. Первое время даже приходилось контролировать время подхода к заказчику каждой машины, все время быть «на колесах», постоянно быть на связи с производственными участками нефтяников. Ситуация была жесткая, сложная, но интересная: мне нравилось делать свою работу и ежедневно видеть ее результаты. В итоге заказчик успокоился, он понимал, что транспорт передан в надежные руки, что предприятие работает. Да, сложности есть, но цель стоит — работать стабильно, долго и надежно».

В 2006 году Эльдар ИСМАИЛОВ назначил Александра СЕРГЕЕВА в ООО «АвтоДом» сначала главным инженером, а в последующем генеральным директором. «Сначала мы занимались автомобильными перевозками, перевозили с базы ПЦ МТО на месторождения цемент, химию, трубную продукцию. И это были два года спокойной жизни. А потом, в конце 2007 года, Эльдар Баширович сказал, что с 1 января 2008 года «АвтоДом» начинает работать в сфере железнодорожного транспорта. А еще добавил, чтобы никаких срывов не было. Для меня это известие стало как гром среди ясного неба: все мои познания о железнодорожном транспорте на тот момент ограничивались лишь полкой в плацкарте.

Начало. Окончание на 4-й стр.





# Альберт АХМЕТШИН: «Железнодорожный цех работает в штатном режиме».

*С наступлением теплого времени года в железнодорожном цехе ООО «АвтоДом» стартовала ремонтно-путевая кампания, в ходе которой бригаде по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей предстоит выполнить масштабную работу, направленную на повышение безопасности и надежности инфраструктуры. О том, какая модернизация ожидает данный актив ООО «АвтоДом», а также о других новостях железнодорожного цеха рассказывает Альберт АХМЕТШИН, врио руководителя железнодорожного цеха ООО «АвтоДом».*



Альберт Ахметшин

- Альберт Ринатович, что будет сделано коллективом ЖДЦ в текущем году в рамках летней ремонтно-путевой кампании?

- Работы, как всегда, предстоит много. Так, по результатам дефектоскопии рельсового хозяйства железнодорожных путей, состоящих на балансе нашего предприятия, проведенной лабораторией неразрушающего контроля и диагностики ООО «ГМС «Урал-Развитие» еще в июле прошлого года, плановой замене подлежат 28 дефектных рельс, первоочередной замене – один дефектный рельс, замене без промедления – два острodefектных рельса, что и было нами сделано сразу же по получении заключения контролирующей организацией. К устранению остальных замечаний приступили в мае текущего года. В этих целях закупили два комплекта бруса, 700 деревянных шпал, 2 ремкомплекта для стрелочных переводов – будем менять только остряк и рамный рельс; также будем делать выправку, рихтовку, шаблон пути.

На данный момент силами нашей бригады по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей во главе с мастером путевых работ Андреем БОБНЕВЫМ уже заменили 150 шпал, на 35-м стрелочном переводе – рамный рельс с остряком. Впереди предстоит ремонт двух стрелочных переводов – на Промышленной и на первой базе (цех ПРП), замена оставшегося количества шпал, а также выправка пути с подбивкой шпал шпалоподбойками. Параллельно этому для продления срока службы рельсов в кривых участках пути, уменьшения износа гребней локомотивных бандажей колесных пар производим смазку внутренней поверхности головки рельса. К началу октября, думаю, со всеми работами справимся.

Вместе с тем в настоящее время занимаемся капитальным ремонтом подкранового пути на базе ПРП (в ходе эксплуатации шпалы просели, что привело к приостановке использования кранового пути). Наша бригада путейцев проведет здесь полный комплекс работ с демонтажем старого пути и укладкой новой рельсошпальной решетки. На сегодня уже выполнили демонтаж рельс, ремонтные работы на земляном полотне – подсыпку и утрамбование песчощебеночного основания. В данный момент занимаемся демонтажем и заменой изношенных опорных деталей – деревянных полушпалков, а также изношенных крепежных элементов – подкладок, болтов, накладок, костылей.

Нужно сказать, что в этом году в рамках содержания путевого хозяйства ООО «АвтоДом» мы провели паспортизацию наших железнодорожных путей. Согласно требованиям российского законодательства, в соответствии с Правилами технической эксплуатации железных дорог РФ, план и профиль железнодорожных путей должны подвергаться периодической инструментальной проверке не реже одного раза в десять лет. Прошлую мы делали в 2012 году. В этих целях заключили договор с ООО «Специализированное проектное бюро». В июле специалисты бюро произвели натурный осмотр, инженерно-геодезическую съемку и проверку продольных профилей, планов железнодорожных путей, по итогам чего нам предоставили обновленный технический паспорт на железнодорожные подъездные пути ООО «АвтоДом», план и продольный профиль, чертежи сооружений, а также инструкцию о порядке их обслуживания и организации движения на железнодорожном пути необщего пользования. Данная инструкция необходима организации-ветевладельцу (в нашем случае – Свердловской железной дороге) в целях обеспечения безопасности движения и охраны труда работников предприятия. По готовности документов предоставили их в Нижнетагильское отделение Свердловской железной дороги.

- Что было сделано (или еще предстоит сделать) ООО «АвтоДом» в текущем году в части содержания подвижного состава?

- Чтобы наш парк техники всегда был в надлежащем рабочем состоянии, все тепловозы «АвтоДома» (а на сегодня это три машины) проходят плановые осмотры, ремонты. В частности, в мае-июне текущего года провели плановый ремонт в объеме ТР-2 маневрового тепловоза ТЭМ2М № 253, в ходе которого были в том числе заменены колесные пары. Ремонтные работы осуществляли специалисты АО «ПромЖД-Гарант» г. Уфа – 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. По прибытии отремонтированного маневрового тепловоза в Нягань своими силами произвели обточку бандажей колесных пар без выкатки из-под локомотива.

На очереди – локомотив ТЭМ 2 № 1952. Его ожидает плановый ремонт в объеме СР. Отмечу, наше предприятие в обязательном порядке выполняет все требования Министерства транспорта РФ, ОАО «РЖД», потому как без соблюдения правил и норм содержания тепловозов разрешение-допуск локомотивов на инфраструктуру РЖД невозможен.



Константин Коньков

- Альберт Ринатович, а по другим направлениям деятельности железнодорожного цеха есть изменения?

- Да. В этом году в нашем штате появилась машинист-инструктор локомотивных бригад. На эту должность мы отучили своего сотрудника – Константина КОНЬКОВА. До этого он работал в ЖДЦ машинистом тепловоза. Надо сказать, что в свое время Константин Викторович за счет средств «АвтоДома» поднял класс квалификации, пройдя соответствующий курс в образовательном учреждении.

В настоящее время он трудится в нашем железнодорожном цехе машинистом-инструктором, в задачи которого входит достаточно обширный круг задач, среди которых: осуществление обучения локомотивных бригад безопасному вождению поездов, производству маневровой работы, контроль за выполнением ими должностных обязанностей, а также проведение профилактической работы по недопущению нарушений безопасности движения поездов. В то же время машинист-инструктор выдает письменные заключения начальнику депо на основании результатов проверки теоретических и практических знаний и навыков о возможности допуска лиц к самостоятельной работе машинистами. Без его заключения машинист не имеет права выезжать. Раз в четыре месяца он выполняет контрольно-инструкторскую поездку для проверки работы локомотивных бригад. Без КИП не допускают локомотивную бригаду на пути РЖД.

До появления в нашем коллективе данной штатной единицы нам приходилось прибегать к услугам организаций со стороны РЖД. Нововведение позволило нам не только сократить затратную часть, но и значительно упростить работу: мы стали независимыми, ушли от подвешенного состояния – сделают/не сделают...

Ввиду таких кадровых изменений возникла потребность в машинисте тепловоза. Предложили нашему сотруднику – помощнику машиниста Евгению ЗОЛотову пройти обучение новой специальности. Евгений Константинович дал согласие, и с октября текущего года по февраль 2023-го он будет осваивать профессию машиниста тепловоза в Екатеринбургском учебном центре РЖД № 2.



Павел Козлов

К тому же в текущем году в наш коллектив влился еще один сотрудник – Павел КОЗЛОВ. До того, как трудоустроиться в ООО «АвтоДом», Павел Петрович в течение десяти лет работал осмотрщиком вагонов на станции Нягань (входит в ООО «РЖД»). Мы приняли его в штат ООО «АвтоДом» с условием обучения в Екатеринбургском учебном центре по специальности «составитель поездов». Отучившись и успешно сдав экзамены, Павел Петрович теперь проходит стажировку в нашем железнодорожном цехе для последующей самостоятельной работы.

- Альберт Ринатович, как в целом складываются дела в подразделении?

- Проблем особых не возникало, текущие вопросы решаются по мере их поступления. Это же железная дорога, здесь всегда что-то да происходит: где-то сломалась подкладка, где-то – зазоры стыковые, это, в свою очередь, порвало накладки... Всякие нюансы случаются. Но в целом работа идет в штатном режиме. Все свои обязательства мы исполняем своевременно и в полном объеме.



Дорогие друзья!

*Примите мои самые искренние поздравления с нашим профессиональным праздником – Днем железнодорожника!*

В нашем железнодорожном цехе трудятся специалисты целого ряда профессий – машинисты тепловоза, помощники машинистов, составители поездов, приемосдатчики, диспетчеры, монтеры пути, инженеры. И каждая из этих профессий важна в нашей деятельности, каждая требует большой ответственности, высокого профессионализма и преданности своему делу. Скажу больше, быть железнодорожником – это не просто выполнение определенного круга обязанностей, это стиль жизни: ежедневно принимать важные решения, не давать себе поблажек, делать свое дело только на отлично, ведь от качества работы, от личной ответственности каждого зависит деятельность всего цеха, обеспечение надежного и безопасного функционирования всей железнодорожной транспортной системы.

Уважаемые коллеги! В этот праздничный день хочу выразить вам благодарность за нелегкий труд, за достойную лепту в наши общие успехи. Желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, стабильности, безаварийной работы, уверенности в своих силах, достигать намеченных целей, с легкостью преодолевать все трудности!

С праздником!

*Константин САФИН, управляющий директор ООО «АвтоДом»*



*Дорогие наши железнодорожники, все кто непрерывно связан с поездами и дорогой на рельсах!*

*Примете от меня искренние поздравления с вашим профессиональным праздником!*

Наша работа требует от нас подчас жертв: железная дорога сродни живому организму, чья жизнедеятельность не останавливается ни на секунду. И чтобы этот организм работал правильно и бесперебойно, чтобы все происходящее в нем процессы протекали безаварийно, каждый специалист, задействованный в его функционировании, пожалуй, должен стать частью него. Но иначе – никак, иначе – все пойдет на самотек, и даже страшно представить, к каким последствиям это может все привести. И потому, уважаемые коллеги, от всей души желаю вам, в первую очередь, надежного тыла – понимание и поддержку, любовь и заботу в кругу родных людей. Безо всего этого очень сложно в нашей ответственной работе быть сосредоточенным и полностью отдаваться избранному делу. Желаю вам также счастья, удачи и терпения! Чтобы никакой недуг не коснулся ни вас, ни ваших близких. А дороги пусть будут безопасными!

С праздником, с Днем железнодорожника!

*Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ ООО «АвтоДом»*







# ЖИЗНЬ НЕ СТОИТ НА МЕСТЕ

Окончание. Начало на 2-й стр.

Но раз шеф сказал, значит, нужно сделать. Тогда в «АвтоДом» перешли два локомотива – черные, грязные, вечно ломающиеся, по которым к тому же был бешенный расход солянки. Однако уже спустя некоторое время в «АвтоДоме» работали три локомотива – отремонтированные, покрашенные. Параллельно организовывали диспетчерскую службу, бригаду монтеров пути, один за другим выигрывали тендеры... Цех ПРР тогда тоже существовал, но работы по нему было мало: два-три вагона в неделю, задействовано было примерно 1/5 базы. Сейчас же, спустя 16 лет, мы ощущаем все свои границы, иногда даже становится тесновато. И это при том, что наша база такая огромная».

В 2010 году Эльдар ИСМАИЛОВ, в то время председатель совета директоров транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп», назначил Александра СЕРГЕЕВА заместителем генерального директора по строительству ООО «ААГ». В основном на этом посту Александр Юрьевич курировал вопросы, касающиеся создания благоприятных бытовых условий для деятельности сотрудников холдинга и для бесперебойного функционирования производственных баз дочерних обществ, входящих в периметр ООО «ААГ». Параллельно он занимался строительством АЗС на Сергине для ООО «ЭЛЛИА», которое в то время входило в состав ГК «ААГ». «Эльдар Баширович сначала дал ознакомиться с проектом строительства АЗС. Проект был типовой. Потом поступила от него команда набрать людей и приступить к строительству. Параллельно занимался вопросами по земельному участку и многим другим. И, начав весной строительство АЗС, к Новому году мы ее уже запустили в работу».

В феврале 2011 года Александра СЕРГЕЕВА Эльдар ИСМАИЛОВ ставит во главу самого крупного предприятия холдинга – ОАО «Управление технологического транспорта». На тот момент штат предприятия насчитывал свыше 500 человек, ежедневно на линию выходило порядка двухсот единиц техники для оказания услуг по грузоперевозке, транспортировке газо- и нефтепродуктов, предоставления услуги технологического транспорта на нефтяных месторождениях, расположенных в Тюменской области, Ханты-Мансийском и Ямало-Ненецком регионах.

«Уват» стал моим первым проектом, в который я окупился с головой: по нему накопилось много вопросов. На Уватской группе месторождений в то время работали два участка УТТ, один из которых осуществлял зимний центральный транспортно-материальных ценностей на Усть-Тегусское, Уринское и Тямкинское месторождения, другой – предоставлял услуги технологического транспорта на Тямкинском и Уринском месторождениях. Оказавшись на месте, определился с первоочередными задачами, которые необходимо

решить, пока действует зимник. В итоге организовали склад с достаточным количеством запчастей непосредственно на месторождении, частично обновили автопарк, повысили квалификацию ИТР, задействованных там, в области охраны труда и промышленной безопасности... На Уринском месторождении решили вопрос по организации трудового процесса на участке, ремонту технических средств на месторождении, обустройству быта персонала (люди жили в вагончиках, разбросанных по всему месторождению, ютились у наших коллег на базе). В этих целях завезли ремонтный бокс и типовое блочное общежитие с 27 км (под Няганью). В итоге всех наших сотрудников собрали на одном кусту, соответственно, и всю технику сгруппировали в одном месте, а также складские и бытовые помещения. А в ту зиму по «Увату» у холдинга был большой проект: шла масштабная перевалка груза. Помимо всего, звенья автокранов УТТ вместе с «АвтоДомом» выгружали ТМЦ, складировали на месторождениях строительные материалы, продукцию для нефтяников, буровиков... Тогда была сделана просто колоссальная работа, очень много было людей задействовано. Тяжелой стала та зима, но все задачи выполнили, все завезли.

Потом были Рязань, Саратов, где ОАО «УТТ» участвовало в тендерах, проводимых перерабатывающими заводами. Выиграли только в Рязани. По итогам тендера была согласована большая инвестиционная программа с руководством Рязанского нефтеперерабатывающего комбината (РНПК обязал УТТ частично обновить технику, требуемую для функционирования завода). Эльдар Баширович и Шурийя Гюлмалович АСАДОВ, в то время генеральный директор ООО «АльянсАвтоГрупп», тоже плотно занимались этим проектом: вели переговоры с Москвой, принимали своевременные решения по инвестиционной программе...

На новой площадке нам предстояло наладить техническую и кадровую службы, а также деятельность участка в области охраны труда и промышленной безопасности. Вопросам охраны труда в РНПК уделяется самое пристальное внимание, соответственно, и предъявляются очень жесткие требования ко всем участникам деятельности нефтеперерабатывающего завода. Тем не менее мы выполняли все требования заказчика, причем на должном уровне».

Следующим местом работы Александра Юрьевича стало ООО «ЭЛЛИА». «Предложили место главного инженера. С большим удовольствием согласился, так как представилась возможность вновь окупиться в строительную сферу. ООО «ЭЛЛИА» строило автомобильную газозаправочную станцию на 37 км, и мне довелось принять в этом активное участие».

В начале 2016 года Александр СЕРГЕЕВ вновь вернулся в АО «УТТ». «Предприятие по результатам тендерной кампании в январе

того года кратно увеличило свое присутствие на Восточно-Мессояхском месторождении, и Сослан БУДАЕВ, в то время управляющий директор АО «УТТ», предложил поехать туда руководителем проекта. Там нам предстояло заново обустроить участок, построить жилгородок (городок Мессояхино – так мы называли его между собой), который включал в себя базу ГСМ, ремонтный бокс, складские помещения, открытую площадку для стоянки транспорта, освещение, дизельную станцию, жилую зону из 30 вагонов-домов, туалетов, бани, столовой... Когда шло строительство, безвылазно там находился. Но после рождения дочери не мог уже позволить себе такие длительные командировки, а потому перешел прорабом в строительную фирму «Стройинвестпроект». Во время работы там удалось поставить еще один объект – вышку связи высотой 50 метров».

В апреле 2017 года Александр ОРЛОВ, в то время управляющий директор ООО «АвтоДом», предложил Александру СЕРГЕЕВУ возглавить одну из бизнес-структур предприятия – цех погрузочно-разгрузочных работ. «С тех пор тружусь на этом месте. За эти годы удалось увеличить солевую площадку и в длину, и ширину за счет восстановления части железнодорожного полотна и расчистки территории вокруг. Теперь там у нас постоянно хранится достаточно большой объем трубы. Расчистили рампу, вырубил, где требуется, лес, очистили бетонные площадки, отсыпали дорогу, перестроили транспортную развязку, отделив грузовой от порожнего транспорта. Все это позволило нам не только привести в должный порядок производственную базу, но и привлечь ряд крупных контрагентов. Потенциал у базы хороший, и транспортная схема очень удачная: прямое примыкание к железной дороге, автомобильные выезды все в капитальном (асфальтном) исполнении – в город не надо заезжать. Плюс к тому два трансформатора, энергообеспечение, теплоснабжение, и находимся почти в центре города. Да, кое-что нужно восстановить, апгрейдить некоторые территории. Но это лишь вопрос времени».

\*\*\*

– Александр Юрьевич, позади такой прекрасный трудовой путь, богатый на события, достижения, проекты – «Мессояха», «Уват», «Стрежевой», «Туртас», «Рязань»... Сколько всего было Вами сделано!

– Возвс нет! Это же не только моя заслуга, это работа целой команды – команды АО «УТТ», команды ООО «АТС», ООО «АвтоДом»... И эти команды, точнее их костяки, существуют до сих пор, и каждый их член работает там денно и нощно. Даже во сне – все мыслями о работе. А иначе никак! Это транспорт, это совершенно иной мир, в котором жизнь не останавливается ни на секунду. И мне всегда в каждой из этих команд было

достаточно здорово и легко работать, решать вопросы любой сложности. Всегда было хорошее взаимопонимание. Мне просто повезло еще и в том, что на моем пути встречались хорошие люди, которых смело можно назвать учителями – и в учебе, и в работе... Те же Шурийя Гюлмалович, Эльдар Баширович. Сколько они отдали сил, энергии, здоровья и холдингу, и Нягани, и транспортной сфере города и региона. Какими не были бы плохими времена, в альянсе всегда были только белая зарплата, только четкое выполнение всех обязательств перед работниками. Скажу больше, первый мой визит в Пенсионный фонд (по поводу оформления пенсии), а точнее общение с его сотрудниками, стал для меня откровением – в какую-то минуту я четко осознал, как важно работать в организации, где строго соблюдается Трудовой Кодекс Российской Федерации, потому как не одному моему знакомому пришлось походить по судам из-за невыплаты работодателями пенсионных взносов. Если честно, раньше не особо придавал значения фразе «белая зарплата». И вот тогда я мысленно поблагодарил Эльдара Башировича и Ирину Васильевну ИСМАИЛОВЫХ за то, что они все эти годы (а это были не самые простые времена) исправно платили налоги, делали все отчисления в Пенсионный фонд. А я прекрасно понимаю, сколько это все стоило (и стоит!) денег.

– Александр Юрьевич, есть ли у Вас хобби?

– Непременно! Я живу в своем доме. И быть его хозяином – уже своеобразное хобби! Тут баньку поставить, здесь грядку разбить, тут забор соорудить, тут – будку собачью, тут – веранду... А так, конечно же, рыбалка, охота, снегоход, лодка, машина... Другим большим моим увлечением является автотуризм: люблю на своей машине путешествовать по родной стране, любоваться ее красотами, посещать знаковые места, исторические достопримечательности. Бывал уже в Сочи, Волгограде, Казани, Самаре, на малой родине...

– Что для Вас есть главное в жизни?

– Я уже в таком возрасте, что каждому дню рад. (Улыбается.) И неважно, какой это день – солнечный или пасмурный, главное, что он наступил. То ли коронавирус так повлиял, то ли просто понимание пришло, что жизнь не бесконечна, что она не стоит на месте, а столько еще всего нужно успеть сделать. И некоторые вещи откладывать уже просто нельзя. Раньше все думалось, что нашим бабушкам и дедушкам, родителям жилось нелегко – как в годы войны, так и в послевоенное время. Но ведь и нашему поколению тоже несладко пришлось: сколько всяких перипетий, кризисов, войн пережили, а сколько моих сверстников полегло в Афганистане... Вот и сейчас по-особенному зазвучали слова «мир», «жизнь», и это тоже наводит на определенные мысли. А потому и радуюсь теперь каждому наступившему дню, в котором есть моя семья, мои дети, моя работа, где есть задачи, которые нужно решать, где есть люди, за чье благополучие я несу ответственность. Это, пожалуй, и есть главное в жизни.

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В августе 2022 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметят свои юбилеи:

**20-летний юбилей** – Дарья АДАМЕНКО, специалист отдела казначейства ГК «АльянсАвтоГрупп», Рашидхан РАШИТХАНОВ, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» АО «УТТ»;

**25-ю годовщину** – Камиль СУЛЕЙМАНОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ»;

**30-летний юбилей** – Эльбрус ГАМИДОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ», Изамудин ГАДЖИЕВ, водитель автомобиля цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ», Али УМАХАНОВ, водитель-экспедитор цеха № 3 «Уват» АО «УТТ»;

**35-ю годовщину** – Николай ПОПОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ», Азнаур АДИЛОВ, стропальщик цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ», Антон ШУТОВ, мастер приемосдатчик ЖДЦ ООО «АвтоДом»;

**40-летний юбилей** – Алла АХМЕТШИНА, ведущий специалист отдела по учету расчетов с дебиторами и кредиторами ГК «АльянсАвтоГрупп», Роман ГИМАТДИНОВ, стропальщик цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ», Иван ШАБАЛИН, контролер технического состояния автотранспортных средств цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ», Дмитрий ШВЕЦ, механик участка № 4 ООО «ААГ-Урал», Александр АВДЕЕВ, машинист бульдозера участка № 3 ООО «ААГ-Урал»;

**45-ю годовщину** – Лариса ШАХУРИНА, диспетчер ООО «УТТ»;

**50-летний юбилей** – Максуд САЙБУЛАЕВ, водитель автомобиля цеха № 3 «Уват» АО «УТТ», Роман РЯБОВ, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС», Игорь ГОЛОВЕЙ, комплектовщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом», Владислав КОТКОВ, водитель автомобиля участка

№ 4 ООО «ААГ-Урал», Айрат ФАРИТОВ, водитель автомобиля участка № 4 ООО «ААГ-Урал», Павел КАРТАШОВ, машинист ППДУ участка № 1 ООО «ААГ-Урал»;

**55-ю годовщину** – Тельман АСВАРОВ, моторист цементировочного агрегата ОП «Южно-Приобское месторождение» АО «УТТ», Валирик ХУРАМШИН, водитель автомобиля ОП «Южно-Приобское месторождение» АО «УТТ», Назим ДЖАВАДОВ, водитель автомобиля цеха № 1 «Нягань» АО «УТТ», Владимир ВАВИЛИН, слесарь по ремонту автомобилей цеха № 2 «Талинка» АО «УТТ»;

**60-летний юбилей** – Эйваз САЛАХОВ, водитель автомобиля цеха № 4 «РИТЭК» АО «УТТ», Александр ФОМИШОВ, машинист бульдозера ООО «УТТ», Александр ВОЛКОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ», Сергей БАЙДИН, водитель

автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ», Александр ЛАРИН, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал»;

**65-ю годовщину** – Наталья КУПРАШВИЛИ, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА».

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

Славный день! Такой прекрасный!  
Юбилей пришел в ваш дом!  
Будет жизнь пусть чистой, ясной,  
И желаем вам притом:  
Ласки, счастья, обаянья,  
Ежедневного внимания,  
Ежечасового успеха,  
Много радости и смеха!

Поздравляем!