



АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп

№ 180
январь
2024 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

ИЗДАЕТСЯ С ОКТЯБРЯ 2007 ГОДА

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



АЛИАНСАВТОГРУПП.РФ

ООО «АВТОДОМ» ОБНОВИЛО ЛОКОМОТИВНЫЙ ПАРК



В октябре прошлого года ООО «АвтоДом», дочернее общество транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп», приобрело тепловоз 1990 года выпуска. Обновление парка маневровых тепловозов осуществлено предприятием в рамках своей инвестиционной программы, утвержденной руководством и учредителями холдинга.

Вопрос обновления локомотивного парка предприятия на начальником железнодорожного цеха ООО «АвтоДом» Михаилом Владимировичем БАДАНОВЫМ впервые был поднят в феврале 2021 года. Покупка была вызвана окончанием срока службы одного из трех действующих локомотивов «АвтоДома» (октябрь 2025 года). Ввиду этого управляющий директор компании Константин Рамисович САФИН дал соответствующее поручение финансистам общества разработать инвестиционную программу по обновлению парка маневровых тепловозов, которую презентовал на очередном заседании совета директоров ГК «АльянсАвтоГрупп» в рамках защиты бизнес-плана за отчетный период. Руководство холдинга одобрило проект, и коллектив ЖДЦ ООО «АвтоДом» приступил к поиску тепловоза, который отвечал бы всем необходимым требованиям и стандартам.



Михаил БАДАНОВ



Константин САФИН

«Мы могли бы продлить срок эксплуатации локомотива еще на два года,

выполнив средний ремонт, – пояснил Михаил Владимирович БАДАНОВ. – Но ввиду его затратности (а это свыше 1/5 от стоимости покупки) руководством нашего предприятия и холдинга было принято решение приобрести новый тепловоз».

В ходе подбора машины руководством ЖДЦ было рассмотрено несколько вариантов, в итоге ООО «АвтоДом» остановилось на ТЭМ15 № 092 – локомотиве, выпущенном в 1990 году Брянским машиностроительным заводом.

«Машина поступила к нам 15 октября, – продолжает Михаил Владимирович. – Перед вводом в эксплуатацию провели ее опробование. Во время испытаний локомотив показал хорошую работу, в том числе и в сильные морозы. Конечно, при этом выявлялись незначительные отклонения в его работе (опять же в силу воздействия низких температур воздуха), но мы устраняли их сразу же собственными силами, подгоняя под новые эксплуатационные условия. Вместе с тем за это время тепловоз прошел соответствующую регистрацию в госструктурах (в частности,



Артем ЯРЕМЧУК



Александр ЛУКЬЯНОВ

в конце декабря 2023 года мы получили подтверждение о регистрации его в Федеральном агентстве железнодорожного транспорта), оформили на него разрешительные документы для права выезда на железнодорожную инфраструктуру общего пользования (сети РЖД). В настоящее время приобретенный локомотив уже работает на линии. ТЭМ15 № 092 пришел на смену ТЭМ2 № 1952, 1975 года выпуска.

Коллектив железнодорожного цеха очень рад произошедшей оптимизации локомотивного парка. Приобретение маневрового тепловоза – это залог нашей стабильной работы. Потому как в противном случае, если у нас выйдут сроки эксплуатации машин, то тогда мы не сможем отправлять свои локомотивы на очередные плановые ремонты, да и выезжать на железнодорожную сеть общего пользования, совершать передвижение локомотивов с вагонами при подаче-уборке вагонов на грузовые фронты грузополучателей, при проведении маневровых работ.

Что еще хочется отметить, ТЭМ15 № 092 – это вместе с тем достаточно выгодное приобретение: последние

несколько лет локомотив стоял на консервации у предыдущего собственника, что говорит о незначительном его эксплуатационном износе. Больше того, продавец, на основании соответствующего сертификата, перед продажей выполнил капитальный ремонт тепловоза».

«Обновление нашего локомотивного парка, – комментирует новость Константин Рамисович САФИН, – это один из дорогостоящих проектов как ООО «АвтоДом», так и материнской структуры – ГК «АльянсАвтоГрупп», направленных на модернизацию предприятия, повышение эффективности операционной деятельности, уровня безопасности движения и в целом укрепление позиций ООО «АвтоДом» на рынке услуг. Скажу больше, ТЭМ15 № 092 – наше долгожданное приобретение. Не просто было найти в сегодняшних условиях подходящую под все наши требования машину. Будем надеяться, что наш новый маневровый тепловоз ждет долгая и успешная производственная жизнь. В добрый путь!»





Вообще же, хозяйственность и мастеровитость у Владимира Вольдемаровича в крови: его предки по мужской линии – потомки выходцев из Австрии, перебравшихся в Россию в числе привлекаемых иноземных мастеров горного дела во времена Петра I. Уже позже они обосновались в Крыму, где проживали до 1941 года. В том году, в августе месяце, по известным причинам были депортированы абсолютно все немцы. Причем семьи во время депортации разделяли. Разлучены были и члены семьи МУРАВСКИХ. «Моя бабушка с четырьмя детьми, – вспоминает Владимир Вольдемарович, – была отправлена в Казахстан, а дедушка – мобилизован в трудовую колонну (трудармию), направленную в Тульскую область для восстановления после освобождения этих территорий от фашистских оккупантов угольных шахт Подмосквового бассейна и добычи из них бурого угля. Воссоединиться семье получилось только в 1953-м, после смерти Сталина: бабушка с детьми приехала к дедушке, в поселок Задонский. Здесь позже познакомились и мои родители».

Владимир Вольдемарович родился в Кимовске, другом шахтерском городке Тульской области. Он стал вторым ребенком в семье, где воспитывалось трое детей. «За мое детство мы трижды поменяли место жительства. Когда мне было три года, отец перевез нас в Волгоградскую область. В тех краях в то время стояли крепкие казачьи хутора, жили исконные донские казаки. В одном из них, расположенном в приречной долине Большой Голубой и носящем одноименное название, мы прожили четыре года. Хоть мне на тот момент и было не так много лет, но до сих пор помню их житейский уклад, традиции, обычаи. Особо запомнился дед – глухой, с длинной густой бородой. Он такие нагайки плел из белой кожи – просто загляденье! А еще запомнился однорукий мальчик-хуторянин; он лишился руки, когда наткнулся на боеприпас. Их и ржавого стрелкового оружия тогда было полным-полно: в тех краях проходила Сталинградская битва. Мы там столько всего находили: винтовки, ружья, пулеметы – но все без затворов. Саперы да трофейные команды снимали их после освобождения этих территорий. Сразу унести все не представлялось возможным, и оставлять было нельзя, вот и выводили из строя затвор, ломали приклад, чтобы стрелковое оружие стало бесполезным и не представляло угрозу. Но поиграть им было можно. И мы играли, причем с немецкими карабинами, потому как они были короче в два раза наших винтовок. А еще было очень много солдатских касок – немецких, советских. И немецкие местные зачастую использовали в качестве мисок для собак».

МУРАВСКИЙ очень нравилось жить в тех краях. Но в Большой Голубой была только начальная школа; для продолжения учебы детям нужно было ехать в соседнее село, за 30 км, и жить в интернате. «Отцу это не нравилось. Чего детей мучить? И он решил перевезти нас в Смоленскую область, откуда был родом его друг, – в поселок Стодолище. В этом поселке мы прожили десять лет, а потом и вовсе вернулись на родину отца – в п. Задонский Тульской области».

Здесь Владимир Вольдемарович окончил школу, а затем поступил в Северо-Задонское ПТУ на слесаря-наладчика технологического оборудования, чтобы в перспективе устроиться на Северо-Задонский конденсаторный завод, ориентированный на производство электролитических конденсаторов, в том числе для оборонной промышленности СССР. Здесь же он проходил производственную практику, притом настолько успешно, что по окончании суза Владимира Вольдемаровича, слесаря-наладчика четвертого разряда, приняли на завод (как правило, туда принимали наладчиков с более высоким разрядом). Параллельно работе на заводе Владимира Вольдемарович поступил на вечернее отделение в строительный техникум г. Новомосковска

по специализации «эксплуатация и ремонт строительных машин и оборудования». Однако он и месяца не проучился: в октябре 1977 года был призван в ряды Советской армии.

Срочная служба рядового МУРАВСКОГО началась с учебы в сержантской школе Химических войск (г. Белгород). После учебки он, младший сержант, был направлен в воинскую часть, расположенную в городе Лодейное Поле (Ленинградский военный округ). «Я проходил службу в химразведке. Нас учили проводить исследования воздуха, местности, водоемов и других объектов на зараженность радиоактивными, отравляющими веществами и бактериологическими



Хозяи́ственник МУРАВСКИЙ

Архитектурное благоустройство промышленных территорий и эстетизация производственной среды ГК «АльянсАвтоГрупп», координирование и контроль работ по ремонту/реконструкции объектов инфраструктуры холдинга – все это зона ответственности Владимира Вольдемаровича МУРАВСКОГО, начальника базы АО «Управление технологического транспорта». И хотя этот пост он занимает всего три года, тем не менее везде на няганских, а также близлежащих территориально производственных и инфраструктурных объектах холдинга чувствуется крепкая хозяйская рука начальника базы АО «УТТ», за функционирование которых он несет чуть ли не персональную ответственность.

средствами, устанавливать вид и степень заражения и прочему. Раз в год у нас проходили под Выборгом учения по химразведке, приближенные к реальным боевым условиям, а значит, противогазы, костюмы Л-1, рукавицы... И если вдохнул бы тогда газ, то слезами это не ограничилось бы, а серьезными проблемами со здоровьем. Вот и учили, и отработывали все в теории тщательно».

Демобилизовался Владимир Вольдемарович в звании старшего сержанта. Вернулся домой, встал на учет в военкомат, восстановился на прежнем месте работы, а также в техникуме – на вечернее отделение. «Был декабрь, вовсю шла учеба. Но меня приняли, и я с головой погрузился в учебный процесс».

На заводе Владимира Вольдемаровича определили слесарем-наладчиком в цех, выпускавший конденсаторы для военной промышленности. «Мы там ходили строго в тапочках, колпаках и капроновых халатах. В цехе была идеальная чистота. Все дело было в пленке изготавливаемых конденсаторов толщиной 3-4 микрона и в чувствительном, высокотехнологичном оборудовании по производству этих металлизированных пленочных конденсаторов. Скажу больше, сюда постоянно приходили представители военного ведомства, чтобы в том числе специальными приборами замерять чистоту воздуха».

Здесь Владимир Вольдемарович проработал восемь лет – сначала слесарем-наладчиком по оборудованию, затем бригадиром, мастером. И уволился. «Моя младшая сестра с зятем на тот момент

уже перебрались в Нягань. Вот они нас с женой (к тому времени я создал семью, у нас родился сын) и позвали к себе. И хотя у нас в Северо-Задонске было и хорошее жилье, и хорошая зарплата, но нам захотелось романтики. И мы поехали на Север».

Это был 1987 год. В Нягани, в только что народившемся городе, такую узкопрофильную специальность, которой обладал МУРАВСКИЙ, искать даже не было смысла, и Владимир Вольдемарович устроился механиком в третью автоколонну Управления технологического транспорта № 3. «Если честно, сначала не имел даже представления, кто такой механик и чем он занимается, и поэтому первые два месяца просто приходил в автоколонну и наблюдал за всем процессом, вникал в производство».

И погрузиться в профессию у него получилось, при этом весьма успешно: спустя полгода работы механиком МУРАВСКОГО повысили в должности, назначив старшим механиком. «В нашу автоколонну входила тяжелая техника – Т-100, Т-130. И они все находились на месторождениях: в каждой буровой бригаде обязательно должен быть в наличии бульдозер или трактор, который производил совместные работы. Буровых было очень много, поэтому у нас было порядка 150 единиц тракторов. А в моем подчинении было всего два слесаря, и в наши задачи входил ремонт этой техники, причем зачастую это происходило на промысле. Ремонт осуществляли в любую погоду – и в мороз, и в дождь... Помню, тогда холод был постоянным

решениям, которые, как показало время, оказались самыми эффективными».

В те же годы Владимир Вольдемарович получил и высшее образование, отучившись на заочном отделении в ТюмГУ по специальности «автотранспортное хозяйство». «Все это благодаря **Евгению Федоровичу МАРАТКАНОВУ**, в то время директору УТТ-3. У нас было пять начальников колонн, и только у двоих было высшее образование. Вот он и захотел повысить наш уровень; чтобы мы были профессионалами не только в производстве, но и в управленческой деятельности».

В 1995 году УТТ-3 было расформировано, все его активы и коллектив перешли Буровому управлению. Владимира МУРАВСКОГО на новом месте назначили начальником автоколонны. «Будучи начальником автоколонны, делал все то же самое, что и на прежнем месте работы. Мы просто перешли в другую организацию – сначала это было УБР-2, потом Тампоначное управление. И трудились там – тем же коллективом, на той же технике. Надо сказать, что ее много перешло вместе с нами, но с большей ее частью новое руководство обошлось просто халатно (МАРАТКАНОВА, увы, уволили): вместе с машинами из УБР-2 они были определены на консервацию в соседнюю организацию без обеспечения должной охраны. В итоге ее, растащенную на запчасти, потом списали и сдали в металлолом. Дело в том, что она стала невосребованной: объемы упали, работы не было. Это был 1995-й, 1996-й, 1997 годы. Тогда все выживали как могли».

В 2001 году Тампоначное управление также было расформировано, и Владимир Вольдемарович устроился прорабом в Вышкомонтажное управление. «Задача нашей бригады заключалась в демонтаже буровых установок на кустах после завершения бурения скважины и последующих доставке оборудования на новую точку и подготовке его для проведения буровых работ. Причем вышки различались: какую-то из них приходилось полностью разбирать на блоки – резали, пилили, развинчивали, разбирали, перетаскивали, а потом опять собирали, сваривали; а какую-то в неразобранном виде ставили на рельсы и перемещали на новую точку. Трудясь прорабом, вместе с тем научился заполнять наряды на выполнение монтажно-строительных работ, хоть это и не входило в круг моей компетенции, а старшего прораба, но так того потребовали сложившиеся обстоятельства».

В целом у Владимира МУРАВСКОГО на новом – строительном – поприще все складывалось благополучно, да и новая работа ему нравилась, но его сердце к Вышкомонтажному управлению особо не лежало. А потому как только ему поступило предложение возглавить автоколонну легкой техники участка «37 км» ОАО «ТНК-Нягань» (2003 год), сразу же согласился. «Эта автоколонна располагалась по шестому проезду, ее автопарк насчитывал свыше сотни единиц техники, а водительского персонала – единицы. Автомобилями ввиду отсутствия водителей управляли преимущественно операторы нефти и газа, и понятно, что они за машинами не следили. И мы эти автомобили постоянно ремонтировали. (Потом уже эту практику прекратили, потому что такая эксплуатация техники ни к чему хорошему не приводила.) И хотя я был начальником автоколонны и в мои задачи входила организация ее деятельности, но мы все занимались ремонтом машин, а также и подбором кадров, причем последнее доставляло нам большую сложность, чем поддержание сотни единиц техники в рабочем состоянии. Знаете, меня всегда поражали нерадивые работники: их постоянно приходилось подталкивать, объяснять им их же круг обязанностей, заставлять его выполнять... Зачем вообще жить, если тебя постоянно пинают, заставляют работать, а этого совершенно не хочется делать?..»

Продолжение на 4-й стр.



ООО «ААГ-Урал» – в тройке лидеров в области ПБОТОС

В АО «Оренбургнефть» (входит в ПАО «НК «Роснефть») подвели итоги акции по предупреждению дорожно-транспортных происшествий «Лето без опрокидываний», которая проходила с 10 июля по 31 августа 2023 года на производственных площадках предприятия. В данном мероприятии были задействованы все подрядные организации, эксплуатирующие транспортные средства и спецтехнику при выполнении работ на активах компании-оператора. В результате из 13 транспортных организаций, оказывающих услуги АО «Оренбургнефть», ООО «АльянсАвтоГрупп-Урал» вошло в тройку лидеров на соответствие требованиям в области транспортной безопасности.



Сергей ДУДИН

опрокидываний», – говорит Сергей Иванович ДУДИН, и. о. управляющего директора ООО «АльянсАвтоГрупп-Урал», – набрало 91,2 балла, уступив абсолютному лидеру всего 3,1 балла. Несоответствие было выявлено только критерию «Количество единиц ТС». По всем остальным позициям мы показали нулевой результат, что означает наш высокий уровень соответствия требованиям АО «Оренбургнефть» в области ПБОТОС и транспортной безопасности. Скажу больше, по результатам предыдущих контрольно-профилактических мероприятий в 2023 году (а такие акции в целях профилактики дорожно-транспортных происшествий проводятся заказчиком на постоянной основе, ежеквартально), наше предприятие по итогам III квартала текущего года продемонстрировало рост показателей, что говорит о качественной работе ООО «ААГ-Урал» и отдела охраны труда в данном направлении. Мы видим несоответствия, которые выявляет в ходе контрольно-профилактических акций заказчик, и устраняем их, больше того,

стареемся улучшать показатели в области транспортной безопасности, а также в области экологической, промышленной безопасности и охраны труда.

Чем такие контрольно-профилактические аудиты важны для нас? Во-первых, это возможность получить экспертную оценку заказчика нашей работы по вопросам качества, охраны окружающей среды, безопасности труда, а также соответствующие рекомендации для улучшения эффективности нашей деятельности по данным направлениям и системы управления в целом. Во-вторых, для нас это является дополнительным механизмом вовлечения нашего водительского персонала в систему управления охраной труда, соответствия строгим стандартам безопасности, повышения их уровня культуры безопасного вождения. В свою очередь, на постоянной основе проводим как контрольные, так и предупредительные мероприятия, а также инструктажи по безопасности дорожного движения, охране труда; обеспечиваем обучение водителей зимнему и защитному вождению. Водители уже привыкли к постоянному контролю. К тому же они понимают, что все проводимые мероприятия необходимы и напрямую влияют на уменьшение числа аварий на дорогах».

Цель аудитов АО «Оренбургнефть» – профилактика ДТП, а также обеспечение безопасности дорожного движения при эксплуатации транспортных средств на объектах АО «Оренбургнефть». Аудиты и контроль выполнения требований в области транспортной безопасности подрядных организаций производились по девяти критериям: результаты проведенных проверок в области ПБОТОС; количество происшествий за прошедший квартал (с распределением по четырем видам происшествий); факты нахождения работника в состоянии алкогольного опьянения (в том числе провоз алкоголя); случаи повреждения имущества АО «Оренбургнефть» (касания ЛЭП); количество приостановок работ; количество единиц ТС; своевременное предоставление периодической отчетности в области ПБОТОС; количество письменных претензий в адрес подрядных организаций за выявленные нарушения в области ПБОТОС; внесение рационализаторских предложений.

«Наше предприятие по итогам контрольной проверки, проводимой в рамках акции «Лето без



ООО «Автотранссервис» в «зеленой зоне» «Газпромнефть-Хантоса» по уровню безопасности

ООО «Газпромнефть-Хантос» подвело итоги ежеквартального мониторинга подрядных организаций в области производственной экологической безопасности, охраны труда и безопасности дорожного движения. Согласно оценке деятельности в области ПЭБ, ОТ и БДД ООО «Автотранссервис» за отчетный период (IV квартал 2023 года) набрало 92 балла. Данный результат, как пояснил Олег Николаевич ИВАНОВ, инженер по ОТ, ПБ и ООС ООО «Автотранссервис», соответствует «зеленой зоне риска» рейтинга в области безопасности ведения работ.

ООО «Газпромнефть-Хантос» такое рейтингование по результатам исполнения договора проводит ежемесячно, а также ежеквартально и по итогам года. К ООО «АТС», равно как и другим транспортникам-провайдерам, осуществляющим свою деятельность на объектах компании-оператора, применяется оценочный лист деятельности подрядчика, оказывающего услуги по обслуживанию пассажироперевозящей техникой. Этот технический аудит включает несколько разделов, состоящих как из задач операционной деятельности, так и проактивных мероприятий, направленных на повышение уровня производственной безопасности при исполнении договора.



Олег ИВАНОВ

«Все эти задачи, – говорит Олег Николаевич ИВАНОВ, – отражены в плане управления договором в области ПЭБ, ОТ и БДД, который ежегодно актуализируется и подписывается всеми заинтересованными сторонами до начала очередного финансового года (в настоящее время как раз проводится работа по составлению данного документа на 2024 год с учетом установленных ранее рисков). На основании этого плана осуществляются ежеквартальные

технические аудиты. Для расчета рейтинга безопасности используются реактивные и проактивные показатели, за которые подрядной организации могут быть списаны или начислены баллы. Например, при оценке показателя безопасности учитывается количество происшествий, их градация по тяжести последствий; количество выявленных фактов различных нарушений (и в части соблюдения скоростного режима транспортных средств, и провоза/проноса алкогольной продукции на объекты заказчика и другие); своевременность реагирования представителя подрядной организации на замечания заказчика и так далее. И, замечу, данный раздел оценочного листа является определяющим среди других разделов».

Вообще, наивысшая оценка, которая возможна по итогам аудита, равняется ста баллам. Невыполнение, по словам Олега Николаевича, было выявлено только по ряду пунктов в разделе проактивных мероприятий. «В основном, это дорогостоящие позиции, к тому же они не включены в договор, – продолжает инженер по ОТ, ПБ и ООС ООО «Автотранссервис». – По всем остальным позициям ООО «Автотранссервис» четвертый квартал ушедшего года отработало максимально хорошо в части производственной и экологической безопасности, охраны труда и безопасности дорожного движения, что и отражено в итоговой оценке заказчика: мы остаемся в «зеленой

зоне», собственно, как и в предыдущие отчетные периоды.

Отмечу, к проактивным относятся мероприятия, направленные на повышение уровня производственной безопасности при исполнении договора. Это работа с водительским составом – инструктажи, обучение, беседы, ознакомление с молниями, уроки безопасности, в ходе которых работники знакомятся с актуальными темами (к примеру, зимой это «Осторожно, гололед! Правила поведения при гололеде»; весной/летом – «Правила безопасности в лесу при встрече с медведем», осенью – «Осторожно, дети» и прочие). Это и масштабные затратные мероприятия, например, проведение предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров посредством специального аппарата – электронной системы медицинского осмотра (ЭСМО). Это и проверка техники безопасности по чек-листам, ее соответствие требованиям безопасности, проведение учебно-тренировочных занятий, причем также по разным направлениям: действия водительского состава при ДТП, при возгорании транспортного средства в пути следования, в случае подтопления или проваливания автомобиля под лед, безопасная работа на поверхностях под уклоном, на скользких поверхностях, отработка водителями плана действия в соответствии с планом экстренного медицинского реагирования, если водитель находится где-то на месторождении... И все это

осуществляется на постоянной основе, согласно составленным графикам, начальниками автоколонн, специалистом по ОТ, ТБ и ООС, диспетчерами и другими – вовлечен весь персонал. Больше того, по итогам проведения каждого проактивного мероприятия мы предоставляем заказчику отчетную документацию, подтверждаемую фотоснимками».

«Считаю, наш коллектив показал отличные результаты по итогам работы как в четвертом квартале, так и в целом по году, – подводит черту Константин



Константин САФИН

Рамисович САФИН, управляющий директор ООО «Автотранссервис». – Согласно рейтингу безопасности по итогам исполнения договора в 2023 году (первый квартал – 96 баллов, второй – 90 баллов, третий – 90 баллов, четвертый – 92 балла) мы находились в «зеленой зоне риска» заказчика. Этот показатель важен не только для нашего делового партнера ООО «Газпромнефть-Хантос», направляющего серьезные усилия для выстраивания партнерских отношений с подрядными организациями в области производственной безопасности, но и для нас, транспортника-провайдера. С одной стороны, это показатель того, что мы – надежный и ориентированный на заказчика партнер, своевременно и качественно выполняющий программу, а с другой стороны, такая оценка контрагента позволяет нам рассчитывать на продолжение сотрудничества с ООО «Газпромнефть-Хантос», а также занимать лидирующие позиции среди транспортных компаний ХМАО-Югры в сфере обеспечения требований промышленной, транспортной, экологической безопасности, охраны труда, подтверждая это фактическими результатами».





Продолжение. Начало на 2-й стр.

В 2007 году ОАО «ТНК-Нягань» вывело автоколонну легковой техники, свой непрофильный актив, на аутсорсинг. Ее приобрело АО «Управление технологического транспорта», которым в то руководил **Эльдар Баширович ИСМАИЛОВ**. На базе бывшей автоколонны было сформировано ООО «Автотранссервис», которое позже, равно как и АО «УТТ», вошло в состав ГК «АльянсАвтоГрупп». Владимир Вольдемарович был назначен в новообразованном предприятии заместителем директора. «Эльдар Баширович – человек-новатор. Он всегда старался совершенствовать труд людей. Помню, оказавшись в ООО «АТС», мы сразу закупили столько нового: и подъемник, и сход-развал, и всякий необходимый инструмент – все, что я попросил приобрести для улучшения на предприятии процесса ремонта и обслуживания техники».

В 2013 году часть объемов ООО «АТС» была передана в АО «УТТ», и Владимир Вольдемарович был переведен на должность главного инженера АО «УТТ». «Занимался на этом месте ремонтом техники, организацией деятельности РММ, снабжением запчастями... Это сейчас снабжение налажено: достаточно написать заявку, и она отработывается очень быстро. А тогда запчасти нужно было еще где-то достать, найти поставщика, оплатить, доставить... И это все было настолько тягостным. Ситуацию усложняла нервотрепка, вызванная простым отсутствием необходимых запчастей. Но тогда так было не только в АО «УТТ», так было по всей стране. В итоге решил уйти на пенсию и сидеть дома. У меня частный дом, а там всегда найдется чем себя занять, было бы только желание!»

Однако побить на заслуженном отдыхе Владимиру Вольдемаровичу пришлось всего месяц: его пригласили в ООО «Сервисная транспортная компания» руководителем проекта «Сабетта». «Это был новый проект СТК. И я попал в самый разгар его подготовки. Начал с того, что стал принимать людей. Водители СТК смотрели на этот проект с подозрением, а потому принимал людей со стороны. Вскоре на предприятие поступила новая техника – утепленная, мощная, надежная – КАМАЗы, специально приобретенные под этот объем. И вот 25 января 2014 года (а устроился в СТК в ноябре 2013 года) мы отправили уже первую колонну техники на Сабетту – вахтовый поселок, расположенный на восточном берегу полуострова Ямал у Обской губы Карского моря.

Передо мной была поставлена задача: пригнать туда технику, открыть участок и запустить проект – начать работать с вышомонтажной конторой, которая должна была строить буровую установку на Сабетте».

С поставленной задачей Владимир Вольдемарович справился успешно, невзирая на сильные морозы, отсутствие навигатора, да и нормальных дорог: часть пути колонны, которую сопровождал МУРАВСКИЙ, вообще пролегла по зимникам, причем от г. Лабитнанги до Байдарацкой губы – вдоль железной дороги, а оттуда до Бованенкова – вдоль строящегося газопровода. «А там накануне прошел сильный снегопад, и машинам приходилось ехать под откос. В итоге до Сабетты мы ехали 16 дней. Средняя скорость по сложным участкам пути не превышала 7 км/час. Но мы до туда все же добрались. А как заказчик нам обрадовался! Мы сразу же на месте приступили к обустройству участка. Затем, назначив ответственного, полетел обратно в Нягань: нужно было собирать уже вторую сменную вахту и заводить ее на Сабетту. А это еще колонна техники».

само месторождение – в тундре. И там бывают такие заносы снега – метра под три. И чтобы преодолеть 9 км зимника по месторождению, нужно было сначала расчистить дорогу. Вот и обращались постоянно к частнику – владельцу роторного снегоочистителя. Этот участок всегда был затратным для нас».

С 2017 по 2021 год Владимир МУРАВСКИЙ работал начальником базы в ООО «Интегра-Сервисы». «Его специфика – тампо-нажное направление. Будучи начальником базы, занимался благоустройством территории базы, отоплением, установкой скважины... Там много чего хорошего было выполнено за год работы: всю базу сделали. Затем несколько лет трудился здесь же супервайзером. Но потом активы предприятия перекупили, пришло новое начальство... Одним словом, опять решил пойти на пенсию».

Но и в этот раз отдохнуть Владимиру Вольдемаровичу удалось всего месяц. «Позвонили из ООО «АльянсАвтоГрупп-Фонд» и предложили должность начальника базы АО «УТТ». Так я снова оказался в родном УТТ и холдинге. С тех пор здесь и тружусь. В настоящее время в мою зону ответственности

Не дай Бог, где-то что-то чужое возьмешь!» За всю свою жизнь я никогда не видел его даже выпившим, хотя знаю, что он мог выпить. А еще он был рукодельным мужиком (всю жизнь трудился то шахтером, то трактористом): стругал, пилил... все сам делал. И меня всему этому научил. Я уже в 20 лет сам свою первую баню поставил. И всегда все в доме делаю своими руками. Я и в Нягани дом и баню сам строил и печи клал...

- Есть ли у Вас еще хобби?

- Охота, рыбалка. А еще очень люблю читать, причем полюбил это занятие в детстве с прочтения небольшой повести Джека Лондона «Любовь к жизни»: главный герой мог десять раз умереть, но выжил. С тех пор книги стали моими неразлучными друзьями.

- Что для Вас главное в жизни?

- Семья, хотя она и стала сейчас маленькой: дети (а у нас с женой два сына) уже повзрослели, сами создали семьи. Но мы с детьми постоянно связываемся, общаемся. Однако и работа для меня всегда была важна. При этом, когда на работе напряженные дни, я погружаюсь в нее полностью, чтобы ничего не упустить, чтобы весь

Хозяйственник МУРАВСКИЙ

И ее с не меньшими трудностями МУРАВСКОМУ удалось доставить к Карскому морю. Но это была последняя экспедиция МУРАВСКОГО, да и СТК на Сабетту: из-за чрезвычайного происшествия заказчик был вынужден приостановить свой проект, да и ООО «СТК» было примерно в то же время расформировано с переводом всех его активов в АО «Управление технологического транспорта». Таким образом Владимиру Вольдемаровичу МУРАВСКОМУ вновь оказался в АО «УТТ», где с 2014 по 2017 год руководил одним из проектов УТТ – «РИТЭК». «На тот момент его структура была представлена производственными участками, расположенными на Средне-Назымском, Средне-Хулымском, Сандибинском месторождениях и месторождении им. Виноградова. В мои задачи входила организация деятельности всех подконтрольных мне участков, снабжение их всем необходимым для работы – ГСМ, запчастями, чтобы обеспечить ремонт техники... Самым проблемным из них был на Среднем Хулыме. Там своеобразная территория. Она вроде и в тайге находится, но

входит обеспечение функционирования промышленной базы и объектов инфраструктуры ГК «АльянсАвтоГрупп», общежития АО «УТТ» (по ул. Сибирской, 11), координацию и контроль работ по ремонту/реконструкции всех этих зданий».

- Владимир Вольдемарович, весь Ваш трудовой путь и жизненные принципы пронизаны ответственным отношением к делу, где бы Вы ни трудились. Кто оказал на вас наибольшее влияние?

- Мой отец. Он был для меня примером во всем. Он был настоящим коммунистом: справедливым, исключительно порядочным, честным и неподкупным человеком, требовательным, и прежде всего к себе. Он был настоящим другом и товарищем, который всегда придет на помощь и никогда не бросит в беде. Отец, несмотря на свою занятость, уделял и нам время, старался нас воспитывать, и при этом никогда не называл, всегда давил на совесть. «Самое страшное, – говорил он, – это воровство.

процесс протекал в штатном режиме. Когда спадает напряжение, работа отходит на второй план, и уже семье уделяю больше времени, переключаюсь на домашние дела. В такие (к сожалению, редкие) дни мы с женой собираемся и едем, допустим, на рыбалку или к кому-нибудь в гости. А вообще, знаете, со временем приходишь к тому, что хочется просто пожить, чтобы за тобой никакой горб не тянулся, посмотреть на мир. А потому целью каждого нашего с женой отпуска становится новое место. Где мы только с ней не побывали за все эти годы!

- Владимир Вольдемарович, чего-то еще хотите добиться в жизни? Планы на будущее?

- Особых планов нет. Хочу, чтобы все продолжалось как есть: меня все устраивает. У меня сейчас есть только желание – взять палатку, поехать на берег Оби и посидеть там с удочкой дня два. Хочется хорошо промерзнуть в этой палатке, а потом вернуться домой и отогреться в бане... И это было бы такой отдушиной, счастьем, и большего ничего уже и не нужно!

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В январе 2024 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметят свои юбилеи:

20-летний юбилей – Ирина ДАНЬКОВА, мастер приемосдатчик-диспетчер ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань);

25-ю годовщину – Татьяна СТРИЖОВА, ведущий специалист по ОТ, ПБ и ООС ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), Илья КИРЕЕВ, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «Нягань» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Абакар ИБРАГИМОВ, водитель автомобиля а/к «Тяжтинское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область);

30-летний юбилей – Дмитрий БЕРНЕВЕК, водитель автомобиля ТТУ «Усть-Кут» ООО «УТТ» (Иркутская область);

35-ю годовщину – Лия ИСМАИЛОВА, коммерческий директор ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Валентин БОЖКО, инженер АО «УТТ» (г. Нягань), Роман КУЗОВЦОВ, водитель автомобиля ТТУ «Мыски» ООО «УТТ» (Кемеровская область);

40-летний юбилей – Дмитрий РОМАШКОВ, моторист цементовочного агрегата а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Хасан ИМРАНОВ, водитель автомобиля а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Флюз АХТАМЯНОВ, стропальщик а/к «Средне-Хулымское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Алик САБИТОВ, водитель автомобиля а/к «Усть-Тегусское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Бобомурод ФАЙЗУЛЛАЕВ, машинист ППДУ а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Евгений САВЧЕНКОВ, водитель автомобиля ТТУ «Мыски» ООО «УТТ» (Кемеровская область), Алексей ТАУКЧИ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (ЯНАО, г. Губкинский);

45-ю годовщину – Татьяна ХМЫРОВА, руководитель службы складского учета АО «УТТ» (г. Нягань), Надежда АНАТИНА, уборщик бытовых и производственных помещений ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Елена ОПОЛЬКО, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Владимир АНАНЬЕВ, слесарь по ремонту автомобилей а/к «Тяжтинское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Евгений КОНОВАЛОВ, водитель автомобиля а/к «Усть-Тегусское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Алишер ФАЙЗИЕВ, машинист автомобиля крана а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Сергей ПРОСКУРЯКОВ, слесарь по ремонту агрегатов ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский);

50-летний юбилей – Роман ПЕТРЕНКО, заместитель управляющего директора по безопасности ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), Фархат ИЛЬКАЕВ, водитель автомобиля а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Сергей ВАГАНОВ, водитель автомобиля а/к «Средне-Хулымское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Тахиржан КИМСАНБАЕВ, моторист цементовочного агрегата а/к «Тяжтинское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Сулиман АБУЕВ, водитель автомобиля а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Каныбек ДОМОРОВ, водитель автомобиля а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра);

55-ю годовщину – Лариса АЛЛИЛУЕВА, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Зокиржон АМИНЖОНОВ, слесарь по ремонту автомобилей участка «Нягань» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Валерий ОСТАПЕНКО, машинист ППДУ а/к «Талинка» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра,

пгт Талинка), Мирпозил АБДУХАЛИКОВ, машинист автомобильного крана а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра);

60-летний юбилей – Патимат КУТЛЫБАЕВА, уборщик производственных и служебных помещений участка «Талинка» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Николай ГАЙДАЕНКО, машинист автовышки и автогидроподъемника грузовой автоколонны участка «Нягань» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Константин КОРОЛЕВ, водитель автомобиля а/к «Усть-Тегусское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Уктам ШУКУРОВ, машинист ППДУ а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Сергей БЕЛОНОВ, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), Иван БЕЛЯКОВ, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук);

65-ю годовщину – Юрий ОЩЕПКОВ, машинист теплового ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Алимхан ВАЛЕЕВ, комплектовщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (Тюменская область).

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

Всех благ желаем в этой жизни!
Пусть будет много в ней побед,
Удач, достатка, оптимизма,
Прекрасных дней, счастливых лет!

Поздравляем!