



№ 197
июнь
2025 г.

АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп



ГРУППА
КОМПАНИЙ

ООО «АльянсАвтоГрупп»

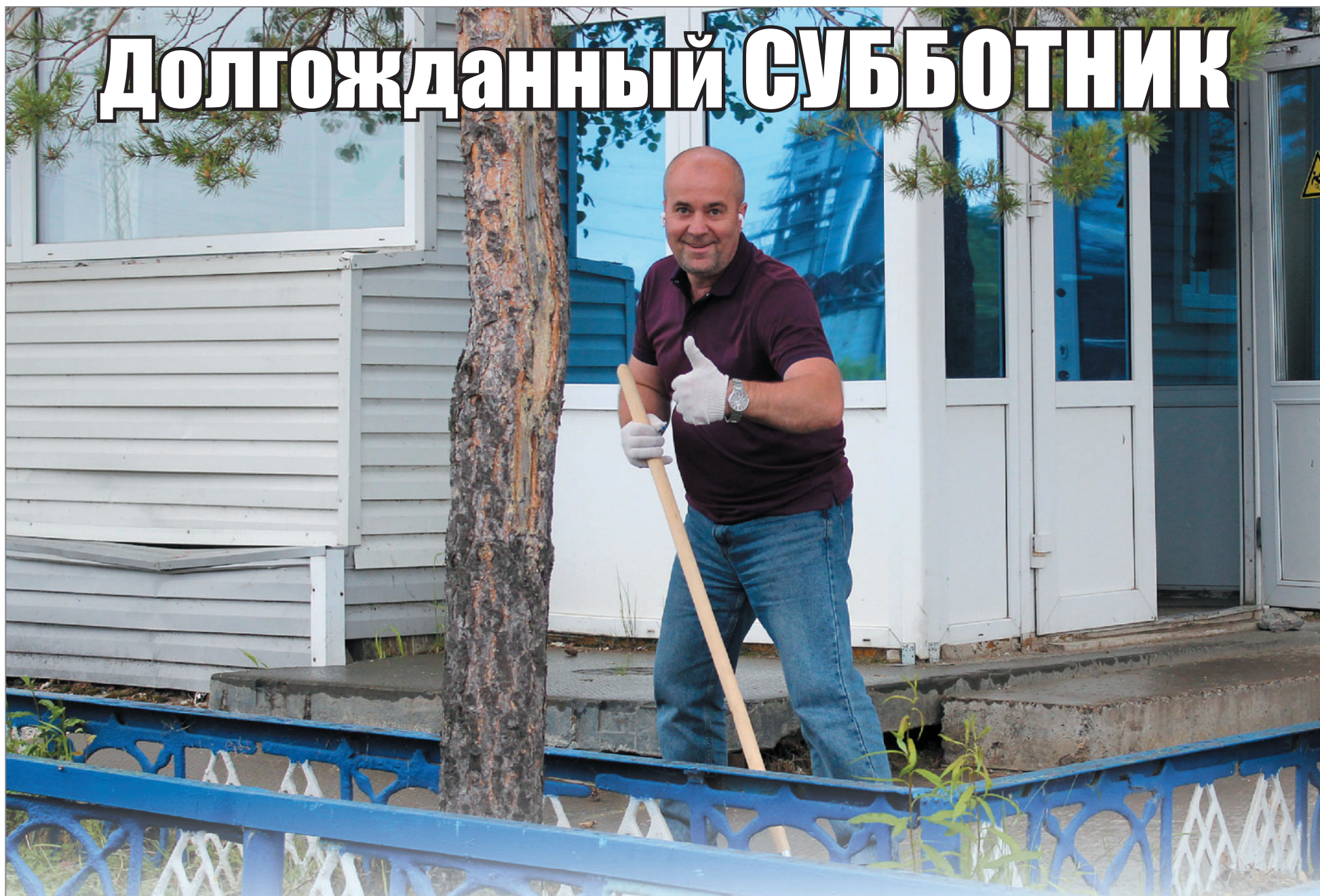
Корпоративная газета 12+
ИЗДАЕТСЯ С ОКТЯБРЯ 2007 ГОДА

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



АЛИАНСАВТОГРУПП.РФ

ДОЛГОЖДАННЫЙ СУББОТНИК



На центральной производственной базе Группы компаний «АльянсАвтоГрупп» прошел традиционный субботник. Не раз откладываемая коллективная санитарно-экологическая уборка производственной территории наконец-то состоялась.

«В этот раз решили провести субботник, даже несмотря на морозящий дождь, — подводит итоги мероприятия ответственный за его проведение **Владимир Вольдемарович МУРАВСКИЙ, начальник производственной базы АО «Управление технологического транспорта»**. — Столько раз намеревались его провести и столько же раз из-за непогоды откладывали. Всю неделю стоят погожие, ясные дни, а к пятнице — либо накануне пройдет сильный дождь, либо в сам день с утра льет как из ведра. Вот и решили в этот раз больше не откладывать наше традиционное мероприятие: моросью

транспортников не напугаешь, да и территория, подлежащая уборке, была почти сухой».

Помимо водителей и машинистов, в субботнике приняли участие и сотрудники ремонтной службы, и инженерно-технические работники. Вооружившись необходимым рабочим инструментом — граблями, метлами, лопатами, мешками для мусора и хозяйственными перчатками — сотрудники холдинга буквально за час выполнили все поставленные задачи: очистили от мусора, сухолома, прошлогодней травы и листьев все газоны и лесополосы базы, а также центральную парковочную зону; подмели около

ремонтных боксов, административного здания, сложили весь мусор в мешки.

«Основная часть уборки территории базы транспортного холдинга после схода снега была предварительно произведена силами нашей ремонтной службы, — поясняет оперативность проведения субботника Владимир Вольдемарович МУРАВСКИЙ. — Однако определенные участки нашей территории невозможно было прибрать с помощью техники — для их очистки требовался ручной труд. И вот сообща мы привели их в порядок. Почти две машины мусора вывезли с территории!

Конечно, это не последняя приборка

нашей производственной базы. В течение всего теплого периода года мы будем поддерживать должный порядок на ней, а также будем периодически выкашивать подрастающую траву (на сегодня один такой скос уже прошел по всей территории), побелим деревья и часть ограждающих бордюров, которые еще не успели привести в порядок. Возможно, для наведения порядка вновь организуем субботник. Ведь субботник — это не только мероприятие по благоустройству и очистке территории, это еще и командная работа, а значит, и прекрасная возможность для сплочения коллектива, для общения коллег в неформальной обстановке».





Андрей Петрович родился в городе Кирово-Чепецке в семье водителя автомобиля и повара. «У меня было обычное детство советского ребенка, дворовое, — говорит он. — С соседской ребятней лазали по строящимся объектам, скакали по крышам гаражей, бегали в лес... Все детство прошло на улице. Конечно, всякое случалось в те годы, но хулиганом никогда не был».

Все потому, что в те годы очень сильными были октябрятское и пионерское движения, которые способствовали формированию у детей важных человеческих качеств, связанных с дружбой, помощью другим, трудолюбием, общественной активностью. Октябренок, пионер должен быть лучшим во всем, быть примером для других. И Андрей, следуя Законам юных пионеров, прилежно учился в школе, с уважением относился к старшим, помогал вместе со старшей сестрой матери по дому, занимался в городской станции юных туристов, Доме юных техников... «С удовольствием занимался там. С туристами ходил в походы, поднимался на горы Кавказа и Урала, спускался в пещеры. В Доме юных техников осваивал резьбу по дереву — делал различные поделки из фанеры. Сегодня многие навыки, приобретенные в детстве, в том числе и во время уроков труда, ежегодной летней трудовой практики, очень пригодились в жизни. Что-то сделать по хозяйству, что-то отремонтировать — имеется понимание, как работать с различным материалом, какой инструмент для этого применять. Школа нас готовила во всех отношениях к взрослой жизни: давала знания, воспитывала, формировала основные трудовые навыки и умения».

По окончании 9-го класса Андрей поступил в профессионально-техническое училище № 31 железнодорожной станции Прогресс Кирово-Чепецкого района Кировской области. «Мои учителя предлагали продолжить обучение в школе (я хорошо учился), но я не захотел. Решил получить рабочую профессию. В годы моего детства люди не стремились получить высшее образование. В советские времена более ценились рабочие специальности: они были в большем почете, зарплата их была выше, чем у инженерно-технических сотрудников... У меня были и собственные причины. Не чувствовал я себя руководителем! Поэтому поступил в ПТУ на тракториста-машиниста».

На выбор шоферской стези повлияли два фактора: его отец работал водителем автомобиля (причем в том же УАТе, где позже начал свой трудовой путь Андрей Петрович, продолжив шоферскую династию ГОЛОВИЗНИНЫХ), а еще у Андрея Петровича с детства была тяга к технике. «Хотя в нашей семье и не было машины, но велик у меня был. И налаживая его, я мечтал о том, что когда-то смогу вот так же копаться в более серьезной и сложной технике».

Мечту детства Андрею Петровичу удалось реализовать уже на первом курсе ПТУ. Здесь, в учебных аудиториях, в великом множестве были представлены различные агрегаты и узлы разнообразной автомобильной и тракторной техники. «В те годы учреждения начального профессионального образования, сформированные еще в советские времена, как правило, располагали прекрасной учебно-материальной базой, с учебным оборудованием, со стендами по материальной части, позволяющими студентам разобраться во всех этих агрегатах и узлах, а значит, как можно лучше освоить изучаемые машины. Да и с нами, студентами, занимались мастера, прекрасно разбирающиеся в технике. И потому, еще будучи студентами, мы могли производить ремонты всех этих агрегатов и узлов. До сих пор многие наши мастера живы, и всегда при встрече с большим удовольствием общаюсь с ними, делюсь своими успехами, а также с не меньшей благодарностью пожимаю им руки».

Больше того, полученные знания студенты закрепляли на полях, подведомственных училищу. «Таким образом проходили наши производственные практики: с одной стороны, мы занимались посевом злаковых и посадкой овощных культур, уходом за будущим урожаем и его уборкой (то есть всеми сезонными полевыми работами), а с другой стороны, в реальных условиях отрабатывали полученные

знания, причем в тандеме (а значит, и под их контролем и своевременной помощью в выполнении производственных заданий) с нашими мастерами».

По окончании училища Андрей Петрович был призван в армию. Срочную службу он проходил в пограничных войсках на Дальнем Востоке, в одном из лучших подразделений погранвойск страны — в 78-м Шимановском ордена Александра Невского пограничном отряде. «Это оперативно-боевое формирование — Шимановский погранотряд — несет охрану участка российско-китайской границы протяженностью порядка 300 км, вдоль реки Амур. Левый фланг от нашей погранзащиты (район г. Шимановска Амурской области)



Автокрановщик наивысшего квалификационного разряда

Андрей Петрович ГОЛОВИЗНИН, машинист автомобильного крана ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп», более 20 лет работает по этой специальности, и все эти годы, начиная с 1998-го — в Управлении автомобильного транспорта, созданного и функционирующего до 2013 года на базе Кирово-Чепецкого химического комбината, а затем — в периметре транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп». Его имя звучит среди лучших сотрудников холдинга: Андрей Петрович ГОЛОВИЗНИН в числе первых был занесен на только что открытую в ААГ (август 2021 г.) Доску почета «Гордость нашего холдинга»; он три года подряд становился победителем номинации «Лучший машинист автокрана» в рамках ежегодных состязаний по автомногоборью среди дочерних обществ холдинга. Ему как высокопрофессиональному сотрудникуверяют серьезную дорогостоящую технику; его приглашают в качестве квалифицированного эксперта-техника. Его отправляют в командировки на ответственные и сложные участки работы УАТа... И всегда Андрей Петрович относился (и относится) ответственно и добросовестно к выполнению поставленных задач, своих должностных полномочий, всегда оправдывал доверие ООО «УАТ-ААГ».

составляет 20 км, правый — 10 км. В дозор по проверке местности и контрольно-следовых полос мы выходили по двое, несли дежурство на сторожевых вышках. В целом за время моей службы серьезных инцидентов или пограничных столкновений не было.

Интересно было наблюдать за китайцами — жителями город Хума, напротив которого находилась наша застава (со сторожевой вышки они были видны как на ладони). Например, во время их массовых утренних зарядок в стиле ушу или тайцзи. Причем они проходили каждое утро, в любую погоду, в одно и то же время, в разных уголках города; и на эти занятия выходили все жители Хума — от мала до велика. Очень впечатляли и их трудолюбие, организованность. Приходила, например, речная баржа, и китайцы ее разгружали вручную — очень быстро и слаженно. При этом из механических средств у них были только мотоблоки. Китайцы и свои праздники отмечали с размахом — в безудержном веселье. Например, в китайский Новый год Хума просто светилась от обилия петард и фейерверков, погружаясь в буйство красок и звуков».

По окончании срочной службы перед Андреем Петровичем возникла дилемма: подписывать контракт на дальнейшую службу (по предложению начальства погранзащиты) либо возвращаться домой.

Это был 1998 год. В России он ознаменовался тяжелым экономическим кризисом ввиду трансформации отечественной экономики из плановой в рыночную, августовским техническим дефолтом, в результате чего произошел резкий скачок

инфляции, упали объемы производства, обанкротились многие банки и предприятия, сократился объем налоговых поступлений в казну и, как следствие, значительно снизился уровень жизни населения. «В Кирово-Чепецке, как, собственно, и везде, производство стало затихать: мощные в советские времена заводы Кирово-Чепецкого химического комбината — завод минеральных удобрений, завод полимеров и ремонтно-механический завод — значительно сократили выпуск своей продукции. Зарплату не платили. Все кое-как выжили. Вот и не раз задумывался во время службы: оставаться в Шимановске или нет. Но все же вернулся домой. Там остались мама и сестра. Не мог я их одних оставить в такие тяжелые времена».

Вернувшись в Кирово-Чепецк, Андрей Петрович устроился в ООО «Управление автомобильного транспорта Кирово-Чепецкого химического комбината» водителем вилочного погрузчика. И семь лет отработал на нем, занимаясь погрузкой и перевозкой по территории лесозавода, подведомственного КЧХК, пиломатериала. «Тогда в УАТ действовали строгие правила приема на работу. Всем трудоустройствающимся водителям в качестве испытания (для проверки их практических навыков управления транспортным средством, их отношения к технике, своим обязанностям) необходимо было отработать водителем вилочного погрузчика. А уже потом, в случае успешного

в Вятский автомобильно-промышленный колледж). Потом, в 2005-м, прошел курсы на машиниста автокрана. С тех пор работаю преимущественно по этой специальности (хотя могу управлять любым видом автомобильного транспорта), причем в настоящее время — одновременно на автокране грузоподъемностью 25 тонн (стрела 31 м) и на автомобильном кране «Галичанин» грузоподъемностью 60 тонн (стрела 42 м). За последним — ездил специально в Нягань, чтобы на месте разобраться в особенностях его работы, функциях, устройстве основных компонентов».

Чтобы работать на таких мощных агрегатах — грузоподъемностью свыше 40 тонн, необходимо иметь 8-й разряд, означающий наивысший уровень квалификации автокрановщика. Андрей Петрович прошел соответствующие курсы повышения разряда еще в 2016 году, когда ему предстояло пересест за руль 50-тонного автокрана. С тех пор он может управлять автокраном любой грузоподъемности, выполнять наиболее сложные и ответственные работы на крупных строительных объектах и промышленных предприятиях. «Для машины с такими характеристиками — грузоподъемностью 60 тонн — в Кирово-Чепецке, на Заводе минеральных удобрений, нет постоянной загрузки. Здесь она необходима в период, когда в цехах завода выполняются капитальные, планово-предупредительные ремонты. В это время все наши краны становятся востребованными, работают порою в круглосуточном режиме.

прохождения испытательного срока, пересаживали на другие автомобили. Дело в том, что вилочный погрузчик в то время был не самым популярным транспортным средством. И чтобы привлечь людей к работе на этой технике, руководство КЧХК запустило еще в советские времена программу, предусматривающую получение жилья за отработанное определенное количество лет на вилочном погрузчике. Но пока я работал на нем, реализация этой программы, как и ряда других социальных проектов комбината, была приостановлена».

В 2005 году Андрей Петрович пересел за руль автомобильного крана. Ему, ответственному, перспективному и зарекомендовавшему себя с положительной стороны молодому сотруднику, руководство УАТа предложило отучиться на автокрановщика. И он согласился не раздумывая. «Новые знания никогда не бывают лишними. Я вообще считаю, что человек должен постоянно совершенствоваться, поднимать свою квалификацию, расширять свои знания, чтобы развиваться и не стоять на одном месте. Я, допустим, по возвращении из армии, работая водителем погрузчика, сначала отучился в ДОСААФ г. Кирово-Чепецка на управление автомобилями категорий «D» и «E» (еще, обучаясь в ПТУ, освоил управление машин таких категорий, как «A», «B», «C»). Затем, с 2001 по 2004 год, учился в Кирово-Чепецком профессиональном лицее № 14 на техника по специальности «техническое обслуживание и ремонт автомобильного транспорта» (к моменту моего выпуска данный ссуз был переименован

В остальное время выхожу на 60-тоннике на объемы по разовым заявкам. И поэтому в такое время в основном тружусь на 25-тонном автокране».

- Андрей Петрович, в чем заключается различие между управлением 25-тонным и 60-тонным автокранами?

- Оно исходит, прежде всего, из особенностей их конструкции. Автокраны с большей грузоподъемностью имеют более сложную систему управления всей гидравликой автокрана (в частности, электропропорциональную), более широкий диапазон регулирования скоростей рабочих операций, а также возможность одновременного совмещения нескольких крановых операций. Также в таких кранах предусмотрены дополнительные механизмы, например, для монтажа и демонтажа противовесов... Поэтому управление автокраном с большей грузоподъемностью требует от машиниста более высокой квалификации, да и особый подход (автокраны различной тоннажности и работают по-разному: один — быстрее, другой — медленнее).

- Сложности Вашей профессии?

- Сложностей много. Крановщику нужно быть особенно внимательным и сосредоточенным, чтобы избежать рисков: от опрокидывания спецтехники до падения груза. И чтобы этого не происходило, строго придерживаюсь правил безопасности на опасных производственных объектах, где используются подъемные сооружения, соблюдаю баланс зацепа груза, не раскачиваю и не подтягиваю его на себя. И всегда тщательно осматриваю место для установки машины.

Начало. Продолжение на 4-й стр.

Благоустройство производственной базы холдинга

ГК «АльянсАвтоГрупп» продолжает планомерную работу по благоустройству центральной производственной базы и ремонту/реконструкции административных и производственных объектов. О том, что было сделано за последние полгода сотрудниками ремонтной службы, возглавляемой Владимиром Вольдемаровичем МУРАВСКИМ, начальником базы АО «Управление технологического транспорта», а также какой перечень работ запланирован руководством холдинга в рамках подготовки своих объектов к работе в осенне-зимний период 2025/2026 года, читайте ниже.

«В зимний период, — рассказывает Владимир Вольдемарович, — мы в основном были заняты очисткой от снега производственной базы и прилегающей к ней территории — восьмого проезда, начиная от верхних границ расположения нашей базы и до перекрестка с ул. Сибирской (это порядка 700 м автодороги). А в этом сезоне природа вновь одарила нас классической русской зимой с обильными снегопадами, нередко продолжавшимися по несколько суток. Очистка этих территорий осуществлялась как с помощью автогрейдера, который пополнил (на время) нашу ресурсную базу осенью прошлого года специально для этих целей, так и вручную — в местах, где доступ транспорта был ограничен. Во избежание скопления снежных масс большую их часть сразу же вывозили в зону консервации техники (на тот период освобожденную от транспорта). Оставшуюся часть снежных масс — с наступлением весны. Причем только за весенний период нами было вывезено их порядка 50 грузовых машин грузоподъемностью 16-17 м³.

Владимир МУРАВСКИЙ

В настоящее время ввиду предстоящей продажи автогрейдера взяли из зоны консервации другую технику — экскаватор-погрузчик JCB. На сегодня уже завершаем его капитальный ремонт. Нуждаемость в технике у нас постоянная: она необходима нам для погрузки, разгрузки и транспортировки грузов, а также для уборки территории от мусора и снега, копания грунта. И восстанавливаемый нами погрузчик JCB вполне может справиться со всеми этими задачами.

К примеру, сейчас мы нуждаемся в землеройной технике, в первую очередь, для устранения подтопления одной из зеленых зон базы, расположенной в западной ее части и состоящей из газона и полосы деревьев и кустарников. Дело в том, что новый собственник соседней территории, производя на ней земляные работы, нарушил существующую дренажную систему, обеспечивающую сбор лишней воды и отведение ее за пределы нашей производственной базы. Ввиду чего после таяния снега, ливневых дождей эта часть территории становится подтопленной. Поэтому сейчас ждем выхода из капремонта погрузчика JCB, чтобы приступить к устройству новых водоотводных канав, в том числе и вдоль восьмого проезда».

Озеленение территории

В целях улучшения экологии, микроклимата, уменьшения загазованности, снижения шумов с вибрациями, защиты от вредного влияния производственных отходов на центральной производственной базе холдинга продумана система промышленного озеленения. Всего доля насаждений составляет 15 % от площади объекта. Ежегодно в рамках благоустройства сотрудники ремонтной службы приводят в порядок центральный сквер, газоны и полосы деревьев и кустарников, идущих вдоль ремонтных боксов, объектов инфраструктуры и по периметру производственной базы, периодически производят покос травы, сильно загущенные подлески прореживают. «В этом году, — продолжает Владимир Вольдемарович, — в этих целях уже проредили лесополосу в западной части промбазы (густые подлески не желательны в промышленной зоне, иначе вредные вещества будут хуже

рассеиваться). Впереди такая же работа нас ожидает в восточной ее части и центральном сквере. Больше того, планируем здесь, в сквере, установить место для отдыха сотрудников. В этих целях часть ограждения — со стороны главного административного здания — уже убрали, и наши сотрудники могут беспрепятственно совершать прогулки по скверу во время своих технологических перерывов».

Малые работы

Другой запланированный объем работы у сотрудников ремонтной службы на это лето — покраска ограждения по периметру производственной базы холдинга, а также газонных ограждений и наружных стен ремонтных боксов. «Начали с ограждения промбазы, — поясняет Владимир Вольдемарович. — Причем каждую из деталей забора, состоящего из нижних бетонных панелей и верхних металлических элементов, после их подготовки к покрытию защитно-декоративным слоем окрасили отдельным лакокрасочным материалом: металлические элементы — масляной краской, бетонные панели — водно-дисперсионной акриловой краской.



С одной стороны, тем самым мы обеспечили ограждению эстетику внешнего вида, а с другой, продлили его срок службы. Такое же облагораживание, а также защиту от разрушения и порчи мы планируем обеспечить и всем зданиям РММ, расположенным в периметре центральной производственной базы ГК «АльянсАвтоГрупп».

Вместе с тем весной этого года произвели покраску трубопроводов системы отопления во всех РММ (кроме бокса, где ведется восстановление автобусного парка и тяжелой техники), частично выполнили в этих зданиях внутреннюю побелку стен. То есть, осуществляя все эти косметические работы, хотим привести нашу производственную базу в порядок после зимы».

Текущий и капитальный ремонт

Помимо косметических работ, сотрудники ремонтной службы произвели ряд восстановительных мероприятий. В частности, отремонтировали ограждение в районе котельной, отделяющее производственную базу от соседней территории. Продолжили ремонт контрольно-пропускного пункта, где размещены охранники, обеспечивающие внутриобъектовый и пропускной режимы на территорию базы ГК «АльянсАвтоГрупп». В этот раз на этом объекте холдинга был выполнен ремонт прихожей. Был проведен монтаж подвесного потолка Armstrong, заменена система освещения, полностью обновлено половое покрытие (были вскрыты полы с последующим их выравниванием и укладкой



нового линолеума); заменена межкомнатная дверь — установлена новая армированная металлическая. Следующим, завершающим, этапом станет ремонт входной группы КПП.

В рамках капремонта объектов в этом году также был выполнен ремонт двух помещений здания диспетчерской АО «Управление технологического транспорта» — кабинетов начальника службы эксплуатации и начальника участка «Нягань» ТТУ «Нягань». Здесь было обновлено потолочное и настенное покрытия, заменены инженерные сети (тепло- и электроснабжение), установлены новые подоконники, постелен новый линолеум.

Серьезный объем работы в части капремонта в этот летний период ожидает еще ряд объектов холдинга. «В первую очередь, — говорит Владимир Вольдемарович, — закроем вопрос по замене кровли РММ, где ведется восстановление автобусного парка и тяжелой техники. В этих целях на базу уже поступила часть строительных материалов. По завершении этих работ сразу же планируем приступить, если будет выделено финансирование, к восстановлению дорожного полотна базы. В целом планируем провести его в три этапа. В этом году хотим отремонтировать центральную часть территории, в последующие периоды — оставшиеся участки. Для осуществления этих работ — по замене кровли и укладке нового асфальта — будем привлекать сторонние организации».



«За эти полгода многое было сделано силами нашей ремонтной службы (слесарем Юрием Александровичем КИСЛОВЫМ, плотником Женишбеком Айдаралиевичем МУСАБАЕВЫМ, слесарем Иваном Александровичем ДЕДКОВЫМ и подсобным рабочим Сергеем Ивановичем МОРОЗОВЫМ), — подводит черту Владимир Вольдемарович. — И при этом большинство из этих работ — текущая: выполнение повседневных задач, обязанностей. Это и надлежащее функционирование котельной и всей отопительной системы, и поддержание работоспособного состояния всех объектов инфраструктуры производственной базы холдинга... Впереди, помимо выше озвученных ремонтно-восстановительных мероприятий, запланированных на текущий теплый сезон, нам предстоит еще выполнить работы по подготовке инженерных сетей (а это ревизия и настройка системы водо- и теплоснабжения объектов), офисных и производственных помещений к эксплуатации в осенне-зимний период, чтобы избежать форс-мажоров, особенно тех, которые можно предупредить».





Андрей ГОЛОВИЗНИН,
Андрей ГЕРМАН, Андрей ЖУЙКОВ

Продолжение. Начало на 2-й стр.

Другая сложность: к каждому грузу (а они все различны и по весу, и материалу) есть свои требования и особенности погрузки. Например, при монтаже металлоконструкции необходимо перемещать груз так, чтобы не допустить его раскачивание и тем самым не ударить монтажника, не зацепить объект; точно, аккуратно (и сразу!) установить на место монтажа.

Сложности возникают и по причине внешних факторов: бывает, площадка или вес груза не соответствуют заявленному. Приходится переставлять кран, приноравливаться к этому грузу.

Бывает, приходится работать вслепую, по рации, когда груз находится, допустим, за стенкой (когда к стенке стоишь близко) и его не видно. Это тоже большая ответственность. Его нужно переместить так, чтобы никого не ударить, чтобы аккуратно поставить на место монтажа... Вот здесь многое зависит и от стропальщика, от точности и своевременности его команд. В таком случае хорошо помогает и знание своего автокрана – за время работы на нем научился его чувствовать.

Сложности возникают и от недостаточной опытности специалистов (стропальщиков, водителей грузовиков, монтажников), которые выполняют вспомогательные операции и с которыми автокрановщику необходимо взаимодействовать во время выполнения своих работ (такелажные операции – всегда командная работа!). Если специалисты компетентные, то и работа спорится. Мы друг друга понимаем «с полуслова» – при помощи специальных знаков рукой или звуковых сигналов. В противном случае, работа превращается в тот еще челендж. Приходится все объяснять, проговаривать порядок действий...

Одним словом, много сложностей в нашей профессии. И чтобы их было меньше, нужно хорошо знать свою технику, особенности управления ею, соблюдать нормы охраны труда и инструктивные указания... А еще быть внимательным к своему автомобилю. Я, допустим, перед выходом на линию обязательно осматриваю автокран на наличие дефектов, целостности шин, отсутствия подтеков масла, топлива, гидравлической жидкости; состояние грузового каната, а также опор: целы ли, не повреждены ли гидrocилиндры. Все эти манипуляции необходимы для обеспечения безопасности работ и эксплуатации автокрана.

Нравится ли Вам работа автокрановщика?

Нравится. Мне вообще шоферская стезя нравится. Когда, допустим, работал на вилочном погрузчике, нравилось грузы переставлять с места на место. Здесь тоже – перемещаешь грузы, но более тяжелые и сложные; работаешь на высоте, совмещаешь разные виды работ. К тому же, трудясь в системе транспортного холдинга, есть возможность выезжать в другие регионы страны (в рабочие командировки на другие производственные площадки ААГ – в Усть-Кут, Тобольск, Чайковский и другие), а значит, менять обстановку, знакомиться с новыми людьми, новыми территориями. Нравится мне моя специальность еще и тем, что у нас зарплата выше, чем у водителей других транспортных средств. Да и вообще, мне нравится управлять автомобилем. Я и в отпуск езжу только на машине.

Андрей Петрович – Вы неоднократный участник состязаний холдинга по автомногоборью, при этом всегда в номинации «Лучший машинист автокрана» брали золото. Что для вас значит это мероприятие, участие в нем?

Считаю проведение таких корпоративных мероприятий хорошей инициативой руководства холдинга, потому что это дает возможность познакомиться и пообщаться с коллегами из других дочерних обществ ААГ, посмотреть на их мастерство управления автомобилем, показать, на что способен ты сам. Такие мероприятия объединяют людей, дают почувствовать себя частью большого холдинга, заботу его руководства о коллективе.

И поэтому, если мне предлагаю принять в них участие (сам никогда не напрашиваюсь), всегда соглашаюсь.

А почему бы и нет?! Ведь это ж не просто смотр-конкурс, а своеобразный экзамен, который периодически, считаю, просто полезно проходить. Тем самым можно проверить свои знания правил дорожного движения, техники безопасности, а также навыки управления автомобилем в нестандартной обстановке – прямом соперничестве, что является важным стимулом для развития водителя, машиниста. Ведь на такой площадке все находится в равных условиях, управляя незнакомой техникой. Свою машину, на которой работаешь, знаешь, как она себя ведет... А тут незнакомая техника, и поэтому все показывают, кто на что способен.

Как удается подчинить незнакомую технику без тренировок, да еще и добиться хороших результатов?

Многолетний опыт сказывается. Я ж за годы работы на автокранах не на одной такой машине трудился, причем разных марок. Уже знаю, кто и на что способен, как себя поведет в определенной ситуации. У крана одной марки одна операция выполняется лучше, у другой – другая. Зная такие особенности, стараюсь сразу же, в первые секунды выполнения задания, почувствовать гидравлику автокрана, как она себя ведет. И уже затем все делаю, можно сказать, интуитивно. Например, задание по перемещению бочки через полосу препятствий из стоек. Вся его сложность заключается в том, что расстояние между стойками небольшое, а груз, как аккуратно его ни перемещай, все равно раскачивается. И соответственно, его нужно как-то «поймать», чтобы он прошел по заданной траектории и ничего не задел. И все это нужно сделать на время.

Андрей Петрович, есть ли у Вас увлечения?

Люблю погружаться в технические особенности машины, на которой работаю: копаться в тех же настройках компьютера автокрана. Это помогает мне в дальнейшем использовать весь потенциал машины. Нравится собирать грибы. Люблю со своей личной машиной заниматься. Люблю путешествовать. Это увлечение у меня еще с детства – со времен занятий в станции юных туристов. Люблю выезжать на природу, отдыхать там душой, набираться сил.

Что Вы считаете главным в жизни?

Быть и оставаться человеком, в какой бы ситуации ни оказался. То есть жить по совести, уважать окружающих и себя, не искать выгоды, не переступать через кого-то, чтобы тебе было лучше. Советское, точнее пионерское воспитание приносит свои плоды. Нас этому учили когда-то. И мы с этими ценностями идем по жизни. Больше того, понимаем, что именно они и являются первоосновой общечеловеческой нравственности, хороших взаимоотношений между людьми.

А что Вы воспитываете в своем сыне, какие качества развиваете в нем?

Ему сейчас 14 лет. Стараюсь, чтобы он рос мужчиной, а значит, был защитником – мамы, девочек-однокурсниц, уважительно относился к взрослым, был ответственным, чтобы умел работать руками – ремонтировать, собирать, разбирать... До автомобиля мы с ним еще не дошли. Пока только дома – что-то отремонтировать, наладить бытовую технику.

Андрей Петрович, какие планы у Вас на будущее?

Прежде всего, работать дальше, поднять сына, дать ему образование по выбранной им специальности. Собственно, и все. Мне многого не надо. Живем нормально. Все сытые, довольные, в тепле. Чего еще желать?! К чему еще стремиться?! Единственное, что ближе к пенсионному возрасту хочу перейти на более спокойную работу. И потому в моих планах сегодня – освоение новой специальности «наладчик приборов безопасности грузоподъемных кранов». Хочу глубже изучить компьютерную начинку, устанавливаемую на автокраны, чтобы впоследствии заниматься ее ремонтом, настройкой. Тем более что опыт в наладивании такого оборудования у меня есть, и он немаленький. И, думаю, что освоить новую специальность не представит для меня никаких затруднений.

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июне 2025 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметят свои юбилеи:

25-ю годовщину – Егор СМЕРНОВ, водитель автомобиля а/к «Тяжтинское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область);

30-летний юбилей – Салахбек ГАДЖИЕВ, водитель вездехода а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО);

35-ю годовщину – Арслан АКБИЕВ, слесарь по ремонту автомобилей РМ КЦ «Нягань» ООО «ААГ-Фонд» (г. Нягань), Илья ГАРАНИН, стропальщик грузовой автоколонны участка «Нягань» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Николай МЕЗЕНЦЕВ, водитель автомобиля а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Юрий СЕРДЮК, водитель автомобиля а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО);

40-летний юбилей – Наталья МИЛЬКОВА, мастер приемосдатчик-диспетчер ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Юрий ХУСАИНОВ, ведущий специалист по БДД ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Мирсаидали ИСКАНДАРОВ, стропальщик а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Виталий КЛЯЧИН, электрогазосварщик ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский);

45-ю годовщину – Эдуард ВЛАСОВ, механик а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Алексей САМОЙЛОВ, водитель автомобиля а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Михаил БАТЕНЕВ, моторист цементовочного агрегата а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Азизбек СУЛТАНОВ, машинист автокрана а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Мирзомукам НИЁЗБАДЛОВ, водитель погрузчика а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Сергей СЕМЕНИХИН, машинист дорожно-транспортных машин а/к «Южно-Приобское месторождение» ТТУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Альберт АХМАТХАНОВ, водитель погрузчика а/к «Средне-Хулымское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО);

50-летний юбилей – Наталья ФОМИНА, ведущий специалист отдела по учету МПЗ и ОС ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Тюмень), Юлия ФУРСОВА, ведущий юристконсульт ГК «АльянсАвтоГрупп» (г. Тюмень).

55-ю годовщину – Петр БАРЕЛЮК, машинист экскаватора а/к «Мессояхское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Андрей ОГЛЕЗНЕВ, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Дмитрий КОПОСОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк);

60-летний юбилей – Петр ДЕГТЯРЕВ, руководитель обособленного подразделения в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Сергей КАЧАНОВИЧ, водитель автобуса участка «Нягань» ТТУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Владимир СКИДАНЕНКО, водитель автомобиля а/к «Тяжтинское месторождение» ТТУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Николай ВЕРЕВКИН, машинист бульдозера участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (Оренбургская область, п. Первомайский);

65-ю годовщину – Мансур АБДУЛОВ, машинист ППДУ а/к «Средне-Хулымское месторождение» ТТУ «Новый Уренгой» АО «УТТ» (ЯНАО), Сергей ПЛОТНИКОВ, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Михаил КОРЯКОВ, водитель автомобиля, машинист автокрана ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский), Олег ЖУЙКОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ-ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

