



АВТОМОБИЛИСТ



№ 205
февраль
2026 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета 12+

ИЗДАЕТСЯ С ОКТЯБРЯ 2007 ГОДА

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



АЛЬЯНСАВТОГРУПП.РФ



Уважаемые коллеги! От всей души поздравляем вас с Днем защитника Отечества!

Этот праздник имеет большую историю и для всех нас является символом мужества, самоотверженности, достоинства и чести. В этот день мы отдаем дань глубокого уважения тем, кто защищал и продолжает защищать независимость и безопасность нашей Родины. И, конечно, этот праздник объединяет настоящих мужчин, которые являются надежной защитой и опорой для своей семьи и родных. Принести пользу стране, способствовать ее развитию и процветанию, где бы ты ни трудился – значит служить Отечеству. А наш огромный коллектив Группы компаний «АльянсАвтоГрупп» ежедневно трудится на благо нашей страны. И эта работа высоко ценится всеми потребителями наших услуг.

В этот день отдельно хотим поздравить наших коллег, которые сегодня исполняют свой воинский долг на территории проведения специальной военной операции, и пожелать им крепости духа и твердости намерений. Мы гордимся вами и вместе с вашими семьями ждем вашего скорейшего возвращения домой.

Дорогие друзья, желаем вам крепкого здоровья, уверенности в завтрашнем дне! Мира, добра, согласия, счастья и благополучия! Всегда с честью и достоинством оберегать своих близких!

С праздником вас, друзья! С Днем защитника Отечества!

С большим уважением,
Эльдар Баширович ИСМАИЛОВ, генеральный директор
ГК «АльянсАвтоГрупп»

Ольга Николаевна ВЕНЕВСКАЯ, заместитель генерального директора
ГК «АльянсАвтоГрупп»

АО «УТТ» отмечено Благодарственным письмом главы АО «Мессояханефтегаз»

По итогам традиционного ежегодного форума по производственной безопасности, проведенного АО «Мессояханефтегаз» в ноябре 2025 года, АО «Управление технологического транспорта» было отмечено Благодарственным письмом генерального директора АО «Мессояханефтегаз». Мероприятие, организованное заказчиком на одном из своих активов – Восточно-Мессояхском месторождении, собрало представителей крупнейших подрядных организаций, задействованных в разработке нефтепромысла. В работе форума принял участие Алексей Геннадьевич КАН, генеральный директор АО «Мессояханефтегаз».



Высокая награда за подписью Алексея Геннадьевича КАНА была вручена присутствовавшему на этом форуме руководителю АО «Управление технологического транспорта» **Сергею Викторовичу СУРОВУ** по итогам проактивной работы предприятия по оснащению своего транспорта, задействованного на объектах заказчика, системами внутрикабинной аналитики.

«Оснащение транспорта системами внутрикабинной аналитики с искусственным интеллектом – одно из мероприятий, реализуемых заказчиком в рамках совершенствования культуры безопасности, – комментирует событие Сергей Викторович СУРОВ. – И с недавнего времени заказчик приступил к внедрению умных камер на грузовом, специализированном и пассажирском транспорте, задействованном на его объектах. Данные системы мониторинга и управления позволяют контролировать перемещение транспортных средств, следить за скоростью их движения, а также обеспечивать своевременное реагирование на чрезвычайные ситуации. Соответственно, АО «УТТ» приняло активное участие в

реализации данной превентивной меры. На сегодня все наши транспортные средства, задействованные на объемах заказчика, оснащены комплексами видеоаналитики, несмотря на достаточно высокую стоимость проекта – одна только система обошлась предприятию порядка 150 тысяч рублей. А речь идет о 45 автомобилях.

Хочется отметить, что умные камеры, работающие с использованием искусственного интеллекта, считывают мимику лица, движения и положение тела водителя. Если программа фиксирует нарушение, в кабине срабатывает звуковой сигнал, а информация об инциденте попадает к диспетчеру. Внутрикабинная видеоаналитика не только контролирует, но и является помощником. В онлайн-режиме камеры фиксируют поведение водителя в кабине автомобиля, к примеру, отсутствие пристегнутого ремня безопасности или разговор по телефону во время движения, что помогает предотвращать потенциально опасные ситуации. Вот и получается, что благодаря новой технологии повышается культура поведения водительского состава на дорогах.

Считаю, это внедрение своевременной мерой. Искусственный интеллект под грамотным руководством специалистов позволяет в онлайн-режиме оценивать потенциальные риски, оперативно реагировать и принимать эффективные решения не только по вопросам производственной безопасности, но и на всех этапах технологического процесса. И потому, видя в этом новшестве явные плюсы в рамках совершенствования прежде всего собственной культуры безопасности (а цифровые технологии – важные участники производственной цепочки на нашем предприятии и в целом во всей материнской структуре; в частности, ГК «АльянсАвтоГрупп» задолго до законодательного закрепления на федеральном уровне соответствующего требования самосто-ятельно стала оснащать свою технику системой ГЛОНАСС), сразу же приступили к реализации данного проекта. В итоге среди подрядных организаций мы с этой задачей справились быстрее всех. Заказчик это заметил и решил отметить Благодарственным письмом. Конечно, было очень приятно такое внимание руководства АО «Мессояханефтегаз» к нашей работе, как, собственно, и в целом к развитию нашего партнерства на протяжении всего времени сотрудничества».



24 февраля день рождения отмечает **Максим Анатольевич ЗАЙЦЕВ**, управляющий директор ООО «АльянсАвтоГрупп-Фонд».

Уважаемый
Максим Анатольевич!
От всей души
поздравляем Вас
с юбилеем!

Желаем счастья без забот
И радости на много лет!
Достичь немислимых высот
И оглушительных побед!

Коллектив
ООО «АльянсАвтоГрупп»



Родился Виктор Михайлович в 1983 году в поселке Нях. «Родители, – вспоминает он, – приехали сюда из Киргизии за год до моего рождения. Сначала мы жили в вагончике в НГДУ, затем, с 1985 года – в одной из «деревяшек» Восточного микрорайона. Папа в основном работал водителем автомобиля – сначала в СМУ-5, затем в УТТ-3, а мама – продавцом. Из детей нас было двое – я и моя младшая сестра».

В школе до 8-го класса Виктор занимался на хорошо и отлично, а затем его успеваемость заметно спала. Время тогда было непростое: в лихие 90-е годы прошлого века минувшего тысячелетия Россия переживала глубокий экономический кризис. Это было время больших перемен в обществе, время хаоса и вынужденной изобретательности. Оттого в 90-е многие россияне переключились на торговлю. И Пудовкины стали не исключением. Причем вовлечены в это дело были все члены семьи. «Родители в те непростые годы были вынуждены заниматься бизнесом. И когда отец уезжал за товаром, я садился за руль грузовой «Газели» – кому-то ж нужно было доставлять товар до рынка».

Сын водителя, Виктор был за рулем с раннего детства, а потому он к тому времени и с автомобилем был на ты, и прекрасно знал правила дорожного движения. И поэтому ему, 14-летнему подростку, отец доверил управление своей «Газелью», да и госавтоинспекторы смотрели на это сквозь пальцы. «Это не было с нашей стороны проявлением неуважения к закону, а жестокой необходимостью. Тогда все выживали, как могли. И я ж не гонял по городу, а лишь отвозил товар от Восточного до «пятак». Я всегда был сознательным гражданином».

Эта же сознательность, а также повышенная востребованность в услугах грузоперевозки среди торговцев на рынке подтолкнула Виктора, десятиклассника, поступить еще и в Няганский профессиональный лицей (прародитель Няганского технологического колледжа) и параллельно учебе в средней школе № 2 проходить обучение на права. В те годы в профлицей мог поступить выпускник средней школы и за год получить квалификационное свидетельство по выбранному профилю, а можно было учиться параллельно в 10-11 классе своей школы и в течение этих двух лет изучать нужную специальность в лицее. Этим Виктор и воспользовался.

По окончании школы он три месяца отработал слесарем по ремонту автомобилей в Специализированном автотранспортном предприятии (САТП, ул. Лазарева, 45), а потом, когда получил в профлицее водительское удостоверение (у него на тот момент уже была своя машина), устроился по договору в городское управление ЖКХ. «Трудился там до призыва в армию – с 1 июля по 20 ноября 2001 года. Работал водителем автомобиля, возил мастера по ремонтирующимся объектам жилфонда Нягани. 27 ноября состоялись мои проводы, а 28-го я ушел в армию».

Чтобы оказаться в числе военнослужащих-срочников, Виктору пришлось изрядно постараться. Война с Ичкерией (Вторая Чеченская война), а также неуставные армейские отношения и вызванные ими резонансные случаи насилия, жестокого обращения и издевательств порождали в обществе понятные страхи. И родители молодых людей призывного возраста старались использовать все возможности, чтобы уберечь своих детей от службы в армии. Родителям же Виктора даже стараться не нужно было: их ребенок еще во втором классе в результате падения с третьего этажа на кирпичи перенес множество переломов, что было фундаментальным основанием для освобождения его от воинской обязанности. Однако Виктор считал иначе. Больше того, сам уничтожил все рентгеновские снимки и документы, свидетельствующие о перенесенных им в детстве переломах. «Мне повезло еще и в том, что на тот момент городской

архив переезжал на новое место, и маме, которая обратилась туда за дубликатами нужных документов, при всем желании не могли помочь. А еще очень повезло с врачом в учебной части, который не дал меня комиссовать из-за возникших проблем со здоровьем. Меня тогда доставили в госпиталь из-за того, что во время марш-броска у меня секунд на 15 отказали ноги. Он, конечно, пошел навстречу моей просьбе, но предупредил, что повторный инцидент поставит точку в моей службе».

- Виктор Михайлович, что двигало Вами в желании отслужить?

- Понимание своего долга как



В послужном списке Виктора Михайловича ПУДОВКИНА, машиниста ПГДУ АО «Управление технологического транспорта», в бывшем стрелка погранотряда особого назначения, а затем и инспектора ДПС ОВД по г. Нягани, – участие в операциях по борьбе с ваххабитскими бандформированиями на территории Чечни, Дагестана, Карачаево-Черкесии, Северной Осетии; неоднократные полугодовые командировки в Чеченскую Республику в целях несения службы по охране общественного порядка и обеспечения общественной безопасности; конвоирование гуманитарного груза в Ингушетию, Цхинвал... а еще 17 именных как государственных, так и ведомственных, общественных наград за храбрость, мужество, проявленные при выполнении боевых или поставленных служебных задач. И все это у человека, который в восьмилетнем возрасте переломал почти все кости, упав с третьего этажа на кирпичи... И у которого, по сути, не было ни единого шанса оказаться не то чтобы в числе героев, спасающих жизнь людям и защищающих мирную жизнь от вооруженных бандформирований, но даже просто солдатом срочной службы. Тем не менее Виктор Михайлович, наделенный недюжинным характером и невероятной силой воли, смог состояться во многих отношениях и сделать то, что вызывает невероятное уважение и восхищение им как человеком, мужчиной, гражданином, защитником своего Отечества.

мужчины, гражданина: каждый годный к тому мужчина должен пройти военную службу по призыву. У меня отец служил, дядя служил... Все мои друзья, большинство из которых старше меня на 3-7 лет, прошли срочную службу. Мне и папа всегда говорил о важности армии в становлении мужского характера, да и у меня у самого был большой интерес к службе. Я писал друзьям письма в армию, встречался с ними, когда они приезжали в отпуск, и с жадностью впитывал каждое их слово об армейской жизни... и с нетерпением ждал, когда же и мне исполнится 18 лет, чтобы тоже пойти служить. И когда это наконец-то случилось (30 июня 2001 года), я наш военкомат только что штурмом не брал, требуя забрать меня с новобранцами летнего призыва (он как раз шел до 30 июня). Но меня не взяли. Ни в какую! Пришлось отступить и ждать до конца ноября. Хотя опять же, благодаря этой отсрочке, я был призван одновременно с **Артемом НОС-КОВЫМ**, с кем дружил с садика. Только Артема при распределении определили в ВДВ, тоже спецподразделение, где он служил снайпером-разведчиком, а меня – в 487-й Железноводский пограничный отряд особого назначения. И это второй момент, почему впоследствии я был рад тому, что ушел в армию с осенними призывом.

- Погранвойска – это был Ваш выбор, или так посчитали отцы-командиры?

- Скорее всего, дело случая. Во время

распределения призывников по родам войск меня изначально хотели отправить на Камчатку. Но, узнав, что туда нужно лететь на самолете (а у меня авиафобия из-за пережитого в пятилетнем возрасте падения на самолете), я категорически отказался. Пришел лейтенант КОЗЛОВ и предложил мне ехать поездом на Северный Кавказ, в Железноводск. Я сразу же согласился. Тем более он такие войска предлагал! Личный резерв президента России! Таких в то время спецподразделений в нашей стране насчитывалось всего десять или около того. Жаль, что со временем они были расформированы.

Эти отдельные группы специальной разведки были боеспособными единицами. Взять наш отряд. Организационно он входил в состав группировки войск Кавказского особого пограничного округа и предназначался для решения специальных задач. Его численность достигала 2 100 человек. Он включал в свои ряды различных специалистов, начиная от ремонтников техники и заканчивая крутыми разведчиками. Его структура состояла из трех моторизованных маневренных групп разведки, миндивизиона,

и кланами, знать их нюансы в бытовом поведении и прочие, казалось бы, не самые важные особенности.

- В чем состояла задача 487-го Железноводского погранотряда ПогООН?

- Она кардинально отличалась от тех, что стоят перед линейными пограничными отрядами, пограничными заставами, за которыми закреплены определенные участки границы. Их основная задача – охрана границы. При ее переходе крупными бандами или при нахождении их в приграничной зоне, сил и средств застав обычно не хватало. В таких ситуациях и приходили на помощь пограничные отряды особого назначения, которые осуществляли поиск, обнаружение и уничтожение боевиков. В задачу нашего 487-го Железноводского пограничного отряда особого назначения входила работа на опасных участках границы по всему Северному Кавказу: от Дагестана до Краснодарского края и Астрахани (в приграничных районах у ваххабитских бандформирований были базы и маршруты на сопредельную территорию, где они отдыхали и пополняли запасы материальных средств). Так, в течение моей срочной службы – с 2001 по 2003 год – бойцы нашего соединения постоянно выезжали в командировки, занимались разведкой и борьбой с бандитами на приграничных территориях, работали против диверсионных отрядов боевиков, прибывающих с территории Грузии.

- Расскажите об этом подробнее.

- Наш отряд был сродни десантно-штурмовой маневренной группы (ДШМГ). Мы выезжали на определенные задания, решали поставленные задачи. Наши командировки были в Чечню, Дагестан, Карачаево-Черкесию, Осетию... Выполнили задачи и возвращались на базу в Бештау (вблизи Железноводска). Появились новые задачи – опять оперативно собирались и отправлялись на задание. В каждую мотоманевренную группу, состоящую от 45 до 60 человек, входили снайпера, минометчики, зенитчики, водители БТР...

Допустим, разведка совместно с ФСБ добыла информацию, что с такого-то по такое-то время бандформирование в составе 40 или 60 человек будет пробираться в таком-то месте. И наша задача была не допустить этого. Мы выдвигались на обозначенное место. Если туда вели автомобильные дороги, добирались на машинах. Если на маршруте были перевалы (ущелье Тархун, например, или село Гизель в Северной Осетии), тогда уже добирались вертолетами. Выставляли там ДОТы (долговременные огневые точки) для ведения огня из тяжелого стрелкового оружия или из артсистем. И все время сидели в засаде. Жили по-походному: палатки, печки, казаны, костры... В каждой палатке по сорок человек. Мы там, в горах, защищали Родину, делая все возможное, чтобы не пропустить врага на территорию нашей страны.

- Как долго по времени длились такие командировки?

- По-разному. Порою до трех месяцев. В основном бандформирования активировались в марте, когда снег в горах начинал таять... И вплоть по ноябрь-декабрь – в зависимости от погоды – они совершали попытки проникнуть через наши рубежи.

- Как проходила служба?

- Нормально. Как и должна проходить срочная служба.

- Откуда ж тогда в Вашем послужном списке столько почетных наград?

- Большинство из них я получил во время работы инспектором ДПС ОВД по г. Нягани. Во время срочной службы я был награжден только нагрудными знаками «Отличник погранслужбы 3 степени» и «Отличник погранслужбы 2 степени», крестом «За службу на Северном Кавказе» и медалью «За спасение погибавших» (государственная награда за номером 20717 согласно Указу Президента Российской Федерации Владимира Владимировича ПУТИНА № 223 от 21 февраля 2003 г. – прим. Ред.).

ЗАЩИТНИК ОТЕЧЕСТВА



- За какие заслуги Вы были представлены к медали «За спасение погибавших»?

- За спасение людей во время наводнения. Оно случилось в ночь с 20-го на 21-е июня 2002 года в результате стихийного бедствия, когда ливни необычной силы выплеснули на Ессентуки и другие города Кавминвод почти одновременно месячные нормы осадков. Вследствие проливного дождя начался резкий подъем воды в Подкумке, Бугунте и в других речках и водотоках, протекавших через Ессентуки, в результате чего этот город и близлежащие населенные пункты были затоплены. Ревущий вал воды высотой 3-4 метра буквально сметал все на своем пути. Людей просто вымывало из домов или накрывало с головой. Требовалась срочная их эвакуация. Силами лишь сотрудников милиции, пожарных и МЧС гражданским было не справиться, поэтому администрация Ессентуков обратилась за помощью в наше спецподразделение. Нас подняли по тревоге и отправили в поселок Белый Уголь. Там мы, разбившись на группы, спасали людей, оказавшихся посреди бурлящего потока: снимали их с чердаков, доставали из затопленных домов. У меня до сих пор стоит в глазах плавающий на матрасе парализованный старик, которого я обнаружил в одной из комнат затопленного дома. Сам он выбраться не мог, но видя, что его спасение может в любую секунду обернуться для меня трагично (вода периодически била током из-за где-то нарушенной проводки) стал просто упрашивать меня не рисковать своей жизнью из-за него. Он еще что-то говорил, но из-за гула воды, несущейся с большой скоростью, криков людей, я мало что разобрал. Да и некогда было прислушиваться. Я хаотично искал выключатель, чтобы выключить свет. И потом уже в темноте вытаскивал оттуда деда. Передал его нашим через окно, и они его по цепочке (как и всех других спасаемых) отправили на наш КАМАЗ. Кстати он, наш КАМАЗ, потом вообще захлебнулся, и мы встали. Пришлось неоднократно нырять, чтобы завести подручными средствами двигатель и вывезти людей в безопасное место. Но ничего не вышло. Пришлось воспользоваться другой техникой.

- То есть Вас в любую минуту могло унести потоком или убить током?

- Наверное. Но в такие моменты об этом думаешь меньше всего. Ты видишь, что на чердаках стоят люди и тянут к тебе руки, что из окон домов доносятся крики о помощи... А потому и все мысли о том, как спасти их всех, как никого не пропустить.

- И много Вам лично удалось спасти человек?

- Человек десять или больше. Не считал. Там было не до этого.

- Кем и когда проходило вручение госнаград?

- Знаете, нам всем награжденным тогда, конечно, было приятно, что Родина так высоко оценила нашу службу. Но лично для меня большей наградой за участие в тех событиях, как собственно, и во всех остальных и не менее рискованных операциях во время службы, стало наше закаленное всеми этими испытаниями боевое братство, переросшее со временем в крепкую дружбу. Мы до сих пор все общаемся. А нас 76 человек! Мы до сих пор ездим в гости друг к другу. Вместе празднуем День пограничника. Один год, допустим, в Екатеринбурге, другой год – в Нягани, следующий – в Минводах, в Самаре, Тюмени, Железноводске... Мы до сих пор все вместе, как и двадцать лет назад. У кого-то случилась какая-то проблема. Скинулись – решили. Более мощной поддержки, думается, не даст ни одна награда.

- Виктор Михайлович, как сложилась Ваша судьба после демобилизации из армии?

- Вернулся в Нягань. Подал документы на трудоустройство в ОВД по г. Нягани. На время проверки их ведомством устроился водителем на своей «Газели» в ООО «Няганская генерирующая компания». И с ноября 2003 года по февраль 2004 года возил мастера. В феврале вышел на

стажировку, а в мае уже отправился в Тобольск на первоначальную – 6-месячную подготовку по боевой и огнестрельной подготовке. Вернувшись в Нягань, заступил на работу в ГАИ. Здесь и работал до 2011 года сначала инспектором ДПС, а затем старшим инспектором ДПС отдельной роты ГИБДД ОВД по г. Нягани.

- Помимо несения службы в Нягани, Вы оказывались и в числе командированных на полгода в Чечню силовиков-югорчан. Это было в добровольно-принудительном порядке или по Вашему желанию?

- Туда, в Грозный, в место постоянной дислокации силовиков из ХМАО-Югры, всегда все ехали только по собственному желанию. Еще и конкурс для этого выдерживали! Этот временный отряд численностью до 121 человека собирали со всего округа, причем по установленной квоте, рассчитываемой пропорционально численности сотрудников ОВД населенных пунктов. Из Нягани брали 6 человек, из Нижневартовска – 20, из Сургута – 20... Таким образом набиралось человек 200, и все они ехали в Сургут на своеобразный кастинг. В течение двух недель отборочная комиссия смотрела навыки претендентов в разминировании, саперном деле, стрельбе... Затем всех собирали в актовом зале, и чьи фамилии зачитывали, те ехали в командировку в Чечню. Остальные – домой.



Потому в Чечне оказывались лучшие сотрудники МВД округа, причем из различных его подразделений: госавтоинспекторы, следователи, дознаватели... и все они выполняли там те же задачи, что и оперуполномоченные: искали бандитов. Вместе с тем в задачи тех же госавтоинспекторов входило еще и дежурство на блокпосту. И потому один день я работал со своим отрядом: ходили по квартирам, искали пособников. На следующий день меня отвозили на блокпост, где я работал с Кировским ОМОНОм, проверяя проходившие автомобили на предмет наличия их в розыске или отработывая поступающие ориентировки. К примеру, что через наш блокпост могут проехать бандиты, везущие фальшивые деньги. И наша задача была их задержать и уложить «мордой на капот», как выражались омоновцы.

- А еще за время работы в ГАИ Вы неоднократно оказывались в числе сопровождающих гуманитарного груза из Нягани.

- И такое было. В качестве представителя нашего ОВД ездил с другими конвоирами в Ингушетию, затем в Цхинвал, сопровождая гуманитарный груз, собранный няганцами. Надо сказать, что Нягань была тогда первой в округе, кто оказал помощь Цхинвалу. От нас тогда шли две большие 30-тонные Scania. Только вблизи Самары мы, возвращающиеся домой, стали встречать фуры из Югры. Конечно, нам всем было без разницы, первыми мы оказались или пятыми. Просто именно тогда мне пришло осознание, насколько няганцы отзывчивые и неравнодушные люди, готовые сразу же протянуть руку помощи. И это, правда, очень вдохновляло! Няганцы и сейчас своей тыловой работой это свое прекрасное качество всю демонстрируют. Нягань, небольшой северный городок, своим

подвижничеством известна по всей линии боевого соприкосновения!

- Виктор Михайлович, вернемся в 2000-е годы. Сопровождение гуманитарной помощи представляло опасность?

- Наверное. (Улыбается.) С нашими милицейскими номерами (да и региональными) у нас везде были риски. Например, на нас могли организовать засаду или разбомбить наш конвой. Но нам повезло: все наши гуманитарные миссии завершались благополучно. А Нягань не раз отправляла гуманитарные транши пострадавшим мирным жителям Северного Кавказа.

- За время работы в ГАИ Вы неоднократно представлялись к наградам, среди которых медаль «За ратную доблесть», медаль «За укрепление боевого содружества», медаль «Маршал Советского Союза Жуков», медаль «За боевые отличия», медаль «Участнику контртеррористической операции», медаль «За отличие в службе», медаль «Участник боевых действий на Северном Кавказе»... За какие заслуги?

- За службу в особых условиях, за участие в мероприятиях по обеспечению правопорядка и общественной безопасности на территории Северо-Кавказского региона, за исполнение служебного долга по обеспечению государственной безопасности и территориальной целостности Российской Федерации, законности, прав

Приедешь, встанешь и ничего не делаешь – сидишь почти весь день на одном месте. Поэтому решил искать более подвижную работу. Узнал, что в УТТ требуется машинист ППДУ (а я в свое время прошел соответствующее обучение), вот и устроился сюда. Это было 29 декабря 2024 года.

- Понравилось работать на такой технике?

- Конечно! Машина – самовар просто! Кипятит воду, и на выходе – пар! Им и обогреваются скважины, замерзшие техника и нефтепромысловое оборудование. Промысел просто не сможет функционировать без такой техники. Я работаю на ППДУ 2013 года выпуска. Но она нормальная: бодрая, не подводит.

- Чем нравится работа машинистом ППДУ?

- Тем, что я всегда в движении, что-то постоянно делаю: слежу за ходом работы депарафинизационной установки, подбираю необходимые режимы, давление... Одним словом, постоянно чем-то занят, не сижу на месте.

- А нравится ли Вам работать в АО «УТТ»?

- Нравится. Меня все устраивает: и условия проживания в вагон-городке (я работаю вахтовым методом), и условия работы. Но особенно мне по душе пришелся коллектив. Он у нас дружный. Если кому-то потребуется помощь, все тут же откликаются, приходят на выручку. На работу, честно, еду с большим удовольствием. Нас там не так много, но каждый – просто замечательный человек и при этом хороший знающий специалист.

А еще АО «УТТ», что мне очень нравится здесь, относится к таким предприятиям, где официальная заработная плата, и которая выплачивается вовремя и в фиксированном объеме. За год работы ни разу не было задержек. День в день. А для нас сейчас очень важна именно стабильность. Здесь также производятся все социальные выплаты во все фонды, и сотрудникам не нужно об этом даже задумываться. Я перед тем, как устроиться сюда, просмотрел всю информацию о предприятии. Причем проверял эту информацию вместе со знающим юристом. АО «УТТ» оказалось по всем параметрам в зеленой зоне.

- Виктор Михайлович, есть ли у Вас хобби?

- По большому счету, весь круг моих интересов сводится к автомобилям. Люблю еще с друзьями собираться – на приросте с ними выезжаем, на рыбалку.

- Чему своих детей учите?

- Они уже почти взрослые: сыну в октябре исполнится 21 год, дочке в мае – 17 лет. А раньше учил уважению к старшим, воспитывал в них трудолюбие. Оба стали работать с 15 лет. Потому что смотрю на нынешнюю молодежь, у них в головах только «Тик-ток» и «Мам, пап, дай!». Это не по-моему! Хочешь деньги, иди и работай! Руки-ноги есть? Вперед! У меня такая позиция. Я же работал с 14 лет, а они чем лучше?! А еще, когда они учились в школе, у нас была борьба с их времяпрепровождением в соцсетях. И в этом вопросе я был непреклонен. Заходил в соцсети, и если видел, что кто-то из них был там позже 22:00, то на неделю выдавал кнопочные телефоны. Если в течение недели инцидент повторялся, наказание, соответственно, ужесточалось. В итоге победил их. Сейчас они даже благодарны мне за мою категоричность, хотя тогда очень обижались. Еще учил их планировать свое время, распределять его таким образом, чтобы его на все хватало – на занятия в школе и секциях, на помощь матери по дому, на прогулку с друзьями, на полноценный сон.

- Что Вы считаете главным в жизни?

- Мою семью, родных людей, их здоровье и благополучие. И делаю со своей стороны для этого все возможное.

- Ваши планы на будущее? Связываете ли Вы его с АО «УТТ»?

- Конечно. Меня все здесь устраивает. Пока работается, буду работать.

и свобод граждан в период проведения контртеррористической операции по разоружению бандитских формирований на территории Чеченской Республики...

- С Вашим большим опытом службы и особо востребованной ныне на СВО военно-учетной специальностью «стрелок» просто удивительно, что Вас обошла стороной мобилизация на спецоперацию...

- Сам был очень удивлен этому. Даже обратился в военкомат по этому поводу. Но мне там сказали, что меня нет в списках. Я хотел уйти туда вместе с Артемом, которому уже 23 сентября, накануне его дня рождения, пришла повестка на явку в военкомат 24 сентября. Я тоже ждал повестку, но мне ничего так и не пришло. Вот и пошел сам в военкомат. Даже написал заявление по месту работы, чтобы с меня сняли бронь. Но все равно это не помогло. А после смерти Артема – он самый первый из мобилизованных няганцев погиб на СВО в 2022 году – закрыл для себя эту тему. Будет общая мобилизация, тогда, конечно, другое дело. Родину защищать – это святое!

- Виктор Михайлович, как сложился Ваш трудовой путь до того, как Вы оказались в числе сотрудников АО «Управление технологического транспорта»?

- Сначала трудился в службе контроля в ПАО «Фортум» (Няганская ГРЭС), затем занимался частным бизнесом по продаже запчастей на иномарки, впоследствии поочередно работал водителем в ООО «Жилкомсервис», ООО «ЭЛЛИА», в Няганском радиоконтрольном пункте филиала федерального государственного унитарного предприятия «Главный радиочастотный центр города Нягани».

- Почему Вы перешли оттуда в АО «УТТ»?

- Потому что там я просто выгорел.



Автопарк «Автотранссервиса» пополнился **НОВОЙ ТЕХНИКОЙ**

В декабре прошлого года парк ханты-мансийской автоколонны ООО «Автотранссервис» пополнился новым внедорожником Lexus LX 600, а несколькими месяцами ранее – семиместным минивэном Mercedes-Benz V-Class. По словам управляющего директора ООО «АТС» Константина Рамисовича САФИНА, данное обновление подвижного парка стало частью реализованной инвестиционной программы предприятия, запланированной на 2025 год.

«**Н**овые автомобили, – комментирует новость Вячеслав Викторович КУРДЮЧЕНКО, начальник автоколонны № 2 ООО «Автотранссервис», – приобретены для работы на объектах нашего ключевого ханты-мансийского партнера, но каждый из них – под определенную производственную задачу.



Вячеслав КУРДЮЧЕНКО

В частности, семиместный минивэн Mercedes-Benz V-Class 2025 года выпуска поступил к нам в конце июля прошлого года. Данный автомобиль был куплен под новые объемы: заказчику потребовался престижный и вместительный микроавтобус для комфортных передвижений на дальние расстояния, а также в качестве VIP-трансфера для встречи деловых партнеров, доставки в аэропорт, деловых поездок по своим объектам...

Хочу отметить, что изначально данный автомобиль шел у нас по программе обновления автопарка. Заказчик этим приобретением планировал заменить имеющийся аналогичный автомобиль V-Class – 11-местный микроавтобус Mercedes. Однако по прибытии нового Mercedes-Benz было решено все же оставить и его предшественника – эксклюзивную машину, которая в свое время (когда АТС впервые зашел на объемы своего ханты-мансийского ключевого партнера) готовилась под заказ – специально для контрагента. Больше того, в итоге на каждый микроавтобус им была разработана отдельная производственная программа.

Второй автомобиль – внедорожник Lexus LX 600 2024 года выпуска – был приобретен по программе

обновления автопарка. Он пришел на замену арендуемого нами внедорожника Toyota Sequoia. По прибытии в Ханты-Мансийск Lexus и вывоза его на линию вернули арендатору его автомобиль.

На сегодня обе машины работают на линии, выполняют поставленные задачи. Заказчик – более чем доволен нашим ответственным подходом к выполнению взятых на себя обязательств: он получил то, что хотел. Обе машины приобретались, исходя из его предпочтений. Мы лишь выполнили его пожелания.

В свою очередь отмечу, что новые приобретения «Автотранссервиса» очень комфортабельные, теплые, функциональные, долговечные, эстетичные – они удовлетворяют потребности самых взыскательных потребителей. Автомобили оснащены современными системами, в том числе мощной системой кондиционирования, отличной шумоизоляцией, обеспечивающими безопасность и комфорт для пассажиров и водителя. Вот и получается, обновляя автопарк, мы, с одной стороны, выполняем договорные обязательства, сокращаем свои расходы на ремонт техники, а с другой, улучшаем условия труда водительского персонала, качество оказываемых услуг».



«УАТ-ААГ»: совершенствование автопарка чайковского подразделения

ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп» продолжает совершенствовать парк своей техники более современными моделями автомобилей отечественных разработчиков. Так, в декабре прошлого года автопарк чайковской структуры компании пополнился стреловым автомобильным краном с улучшенными характеристиками. Два месяцами ранее предприятие обновило свой автобусный парк двумя нефтекамскими автобусами нового поколения.

«**А**втомобильный кран КС-55732 «Челябинец» серии «Плюс» грузоподъемностью 25 тонн с вылетом стрелы 28,1 м на базе полноприводного шасси КАМАЗ-43118 поступил на смену аналогичному автокрану, но с высотой стрелы 21 м, – поясняет Петр Васильевич ДЕГТЯРЕВ, руководитель обособленного подразделения ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп» в г. Чайковском. – Дело в том, что такой длины стрелы – 21 метр – не всегда хватало нам для выполнения всех поставленных АО «Уралоргсинтез», нашим заказчиком, задач (современные технологические установки завода превосходят по высоте возводимые ранее), и поэтому нам приходилось прибегать к услугам сторонних фирм. Но привлечение субподрядчика всегда несет в себе определенные риски, среди которых снижение оперативности в предоставлении техники в случае возникновения нестандартных ситуаций или во время мероприятий, не предусмотренных в производственной программе заказчика.



Петр ДЕГТЯРЕВ

Ввиду этого на уровне руководства ООО «УАТ-ААГ» и транспортно-го холдинга «АльянсАвтоГрупп» было принято решение об усилении нашей площадки необходимым транспортным средством, в результате чего автокран с требуемыми техническими характеристиками был перенаправлен из восточно-сибирской бизнес-единицы ГК «АльянсАвтоГрупп» – ООО «Управление технологического транспорта» (производственного участка «Усть-Кут») – к нам, в Чайковский.

Поступивший автокран – достаточно новый, 2021 года выпуска. Больше того, он просто в отличном техническом состоянии. И потому особых проблем в части подготовки его к выходу на линию у нас не возникло. Единственное, что потребовалось нам для этого, это сменить шины.

Одним словом, мы очень довольны таким приобретением. В частности, машинист автомобильного крана Николай Геннадьевич КАРТАШОВ, которому был введен данный автомобиль, отзывается о машине самым лестным образом. Поступивший автокран полностью

компьютеризирован и механизирован, его кабина представляет собой комфортное и функциональное место для работы. Элементы управления и индикации расположены в соответствии с требованиями эргономики, что обеспечивает безопасность и уменьшение утомляемости машиниста при работе. Машинисту уже не нужно лишней раз покидать кабину и что-то устанавливать вручную или, допустим, отвлекаться на обзор по сторонам, оборачиваться назад. Сейчас вся эта информация у него перед глазами – на мониторе, на приборах. Все это в комплексе делает управление краном более легким и комфортным.

Доволен нашим приобретением и заказчик, потому что машина соответствует всем его требованиям и по высоте стрелы, и по техническим характеристикам, а также требованиям в области промышленной безопасности, предъявляемым к подъемным сооружениям, используемым на опасных производственных объектах.

Хотелось бы в связи с этим сказать слова благодарности руководящему составу как нашего предприятия, так и ГК «АльянсАвтоГрупп» за принятые решения в части оснащения нашего парка более современной, комфортной и безопасной техникой, позволяющей нам быть эффективнее, предоставлять заказчику более широкий спектр услуг, соответствовать его требованиям по уровню оснащенности автопарка и в части обеспечения транспортной и производственной безопасности. Хотелось бы поблагодарить и руководство АО «Уралоргсинтез» за заинтересованность и готовность в совместном развитии бизнеса, за всяческую поддержку в реализации наших программ повышения эффективности, за действительно партнерское взаимодействие.



ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В феврале 2026 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметят свои юбилеи:

25-ю годовщину – Рашит КУНАКБАЕВ, машинист автокрана а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Александр МИХАЙЛЕНКО, водитель автомобиля а/к «Тяжтинское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Ооматбек КАСЫМ-УУЛУ, машинист ППДУ а/к «Усть-Тегусское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область);

30-летний юбилей – Муроджон АШУРАЛИЕВ, водитель автомобиля а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Антон КИРГИНЦЕВ, машинист ППДУ а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Камал АЛИПХАНОВ, машинист ППДУ а/к «Ен-Яхинское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (ЯНАО);

35-ю годовщину – Кирилл ПЛОТНИКОВ, начальник механо-энергетической службы АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Кодирбек ИБРАГИМОВ, машинист автокрана а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Анатолий КИСТ, водитель автомобиля а/к «Усть-Тегусское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Иван ЦУНОВ, водитель бензовоза ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань);

40-летний юбилей – Камиль БАГАТОВ, машинист ППДУ а/к «Талинка» РУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Азат ЯНБУХТИН, механик а/к «Мессояхское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (ЯНАО), Дмитрий КАРПОВ, водитель автомобиля участка № 2 ООО «ААГ-Урал» (г. Сорочинск);

45-ю годовщину – Татьяна КОРОСТЕЛЕВА, начальник отдела подбора кадров АО «УТТ» (г. Тюмень), Саломиддин ШОКИРОВ, машинист автокрана а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Евгений ШПАРКОВИЧ, механик а/к «Тяжтинское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (Тюменская область), Александр МАРТЫНЮК, электрогазосварщик а/к «Мессояхское месторождение» РУ «Тюмень» АО «УТТ» (ЯНАО);

50-летний юбилей – Людмила КРАВЧЕНКО, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Гасан АБДУРАГИМОВ, водитель автомобиля грузовой автоколонны участка «Нягань» РУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Александр СИЛИВОНЧИК, водитель автомобиля а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Вадим МУЖИКОВ, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань);

55-ю годовщину – Марина ГЕРДТ, главный бухгалтер управляемых обществ ООО «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), Олег ШЕВЧЕНКО, машинист ППДУ а/к «Талинка» РУ «Нягань» АО «УТТ» (ХМАО-Югра, пгт Талинка), Илхом ХАМРАЙЕВ, моторист цементировочного агрегата а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Серик МУКАНОВ, машинист автокрана а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра);

60-летний юбилей – Алексей ЧИКУРОВ, водитель автомобиля ОП в г. Чайковском ООО «УАТ-ААГ» (г. Чайковский);

65-ю годовщину – Мусурмон КАРИМОВ, машинист ППДУ а/к «Южно-Приобское месторождение», БСО-2 РУ «Ханты-Мансийск» АО «УТТ» (ХМАО-Югра), Василий КОРНЕЛЮК, водитель автомобиля участка № 1 ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), Тлепкабыл ТЕЛИМБАЕВ, водитель автомобиля участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (Оренбургская область, п. Первомайский).

