

АВТОМОБИЛИСТ

АльянсАвтоГрупп

№ 81 июнь 2015 г.



компаний 000 "Альянсавтогрупп"

Корпоративная газета

28 мая 2004 года день рождения 000 «АвтоДом»







«АвтоДом»: ПЕРВЫЙ РУБЕЖ ПРОЙДЕН



Судьба ООО «АвтоДом», скажем так, не совсем обычная: за одиннадцать лет своего развития оно не раз претерпевало трансформации, которые, несомненно, лишь способствовали росту коллектива, расширению спектра деятельности, увеличению производственных мощностей, наращению клиентской базы — одним словом, становлению предприятия, причем в последние годы динамика его развития просто налицо.

Конечно, не все было так просто и складно: на этом пути мы пережили и спад объемов, и снижение расценок на кое-какие услуги, и налаживание производства на необжитом месте, и внедрение/освоение новых неизвестных направлений деятельности, и оперативное реагирование на внештатные ситуации, и поиск альтернативных, эффективных и доступных в ценовом эквиваленте путей для решения производственных вопросов, и внутреннее сопротивление людей, оказавшихся при очередной реогранизации компании перед выбором - переходить в «АвтоДом» или искать новое место работы... На самом деле, ежедневно решался большой круг вопросов, направленных не столько на повседневное функционирование предприятия, сколько на его становление, на укрепление его позиций на рынке транспортных, а позже и железнодорожных, погрузо-разгрузочных работ.

За это время образовался костяк коллектива, который в свою очередь состоит из основной, кадровой части каждого подразделения, входящего в состав «АвтоДома». И именно эти люди, выполняя будничную работу, одновременно принимали и принимают на себя ответственность за развитие своей организации, за ее рост и потенциал. Благодаря именно им сегодня ООО «АвтоДом» имеет заслуженный авторитет надежного поставщика услуг, гарантирующего качество, оперативность и доскональное исполнение каждого пункта договорных обязательств. Благодаря их труду, новаторским идеям, оттачиванию ежедневных производственных процессов до совершенства сегодня ООО «АвтоДом» имеет хорошие перспективы развития и может с уверенностью планировать дальнейший рост, дальнейшее развитие и отмерять такой путь в истории, какой ему самому пожелается. Так как главное богатство «АвтоДома» - это, прежде всего, люди, ценящие и берегущие все то, что им с таким трудом удалось построить за годы работы в компании, люди, которые преданы не только своей профессии, но и своему коллективу, своему предприятию. И потому, повторяюсь, ООО «АвтоДом» ждут только хорошие перспективы.

Уважаемые сотрудники «АвтоДома», примите мою искреннюю благодарность за ваш труд, за неиссякаемую веру в нашу компанию, за любовь к той работе, которую многие считают скучной и монотонной! От всей души желаю вам и вашим близким крепкого здоровья, неиссякаемой бодрости, благополучия, новых интересных идей и больших успехов!

С большим уважением, Эльдар ИСМАИЛОВ, председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп»

■ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июне 2015 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

25-ю годовщину отметили Ольга КАДЫШЕВА, начальник отдела эксплуатации ООО «ААГ-Урал» (г. Оренбург), Андрей ПИМЕНОВ, водитель вездехода участка «Ханты-Мансийский район» ОАО «УТТ» (г. Ханты-Мансийск), Андрей ВЕЛИЧКО, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань)

30-летний юбилей отметили Наталья ШАКИРОВА, мастер-приемосдатчик, диспетчер ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Павел ДУДИН, мастер по эксплуатации ДСМ ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Евгений МУСИХИН, слесарь по ремонту автомобилей ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Сергей КЛИ-СУН, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

35-ю годовщину отметил **Реган КРИВОЙ**, машинист ППУ а/к № 5 участка «37 км» ОАО «УТТ» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили Эмир ХАЖИН, слесарь по ремонту автомобилей а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Кубатбек ТУРСУНБАЕВ, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), Алексей КАЗАНЦЕВ, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), Дмитрий ПАЛФИНОВ, слесарь по ремонту автомобилей участка «Талинское» ОАО «УТТ» (пгт Талинка), Олег ХОРОЛОВ, машинист бульдозера ООО «ААГ-Урал» (г. Оренбург).

45-ю годовщину отметили Юрий СИЛКОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Дмитрий КОПОСОВ, контролер технического состояния транспортных средств ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Александр РЯЗАНОВ, водитель автомобиля участка «Средне-Хулымское месторождение» ООО «СТК» (ЯНАО, Надымский район).

50-летний юбилей отметили **Марьям СОЛТАНГИШИЕВА**, ведущий инженер по ТБ, ОТ, ПБ и ООС ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Александр КРИВОЛАПОВ**, слесарь-ремонтник ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), **Сергей ГЛАМАЗДИН**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Владимир ЛАПИН**, водитель автомобиля грузовой автоколонны участка «г. Белоярский» ОАО «УТТ» (г. Белоярский), **Юрий ШЕСТЕРНИН**, водитель автомобиля ООО «ААГ-Урал» (г. Оренбург).

55-ю годовщину отметили Вера ЯБЛУКОВСКАЯ, главный бухгалтер ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Анатолий СКАКУН, заместитель начальника технического отдела ОАО «УТТ» (г. Нягань), Сергей КВАШНИН, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Олег ЖУЙКОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Игорь ГОВОРКОВ, водитель автомобиля ОП в Пермском крае ООО «УАТ КЧХК» (г. Пермь), Мансур АБДУЛОВ, машинист ППУ участка «Средне-Хулымское месторождение» ООО «СТК» (ЯНАО, Надымский район), Радиф НАСИБУЛЛИН, водитель автомобиля автоколонны спецтехники участка «Талинское» ОАО «УТТ» (ПГТ Талинка).

60-летний (!) юбилей отметили Александр ЛУКЬЯНОВ, водитель автомобиля ООО «УАТ КЧХК» (г. Кирово-Чепецк), Анатолий АНДРОНОВ, механик ОП в Пермском крае ООО «УАТ КЧХК» (г. Пермь), Владимир СТАРЖИНСКИЙ, слесарь по ремонту автомобилей ОАО «УТТ» (г. Нягань), Сергей МОИСЕЕВ, водитель погрузчика участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань).

ДОРОГИЕ ИМЕНИННИКИ!

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

С прекрасным днем рожденья поздравляя, Хотим мы вам сегодня пожелать Стремиться к цели, курса не меняя, И все мечты свои осуществлять. Любви и радости пусть будет много. И впереди пускай успехи ждут, Жизнь за ошибки пусть не судит строго И награждает за упорный труд! С праздником!



Николай в детстве был непоседливым, неспокойным ребенком. «Я всегда куда-то залезал, - вспоминает Николай Александрович, все время что-то ломал, отрывал, разбивал... Нередко за мои проделки мне доставалось от старшей сестры, которой приходилось со мной сидеть в отсутствие родителей: в годы моей юности детсадов в Нягани не было».

Николаю было чуть больше года, когда его родители переехали из Карпинска (Свердловская область), где он родился, в Нягань. Это был 1983 год, Нягань тогда представляла собой вахтовый поселок, застроенный в основном балками и заставленный вагончиками, территориально поделенными на жилые городки. «Мы жили в вагон-городке (в районе НГДУ, ныне вагонообразование снесено - прим. ред.), и потому все мое детство прошло в сапогах и грязи».

Самыми лучшими и яркими воспоминаниями из детства Николай считает поездки с отцом на рыбалку. «Ночь, берег реки, тишина, костер, папа рядом, его друзья, полушепот, уха из пойманной рыбы... Мне безумно нравилось, когда папа в очередную свободную вахту (он работал помбуром) брал меня с собой на рыбалку, причем его друзья тоже брали с собой детей. И мы очень здорово проводили там время».

В вагон-городке семья ЧЕРЕ-ПЕНИНЫХ прожила сравнительно недолго: когда Николай пошел в 1 класс (школа № 3), их семья уже жила в капитальном доме Первого микрорайона. «Моими любимыми предметами в школе были алгебра и геометрия. Но в целом класса до десятого я учиться просто не хотел: мне это было не интересно. У меня был интерес к другому: побольше денег заработать, вкусно покушать. Поэтому, начиная с класса седьмого, мы с друзьями стали наниматься подсобными работниками на стройку бассейна, ремонт квартир».

В десятом классе, задумываясь о своем будущем, Николай засел за учебники, в результате школу он окончил без единой тройки. «К тому времени я стал встречаться с моей будущей женой, а потом мы и вовсе сняли квартиру, и стали жить вместе. И потому с тех пор я начал зарабатывать деньги, содержать свою семью. Работал на шабашках на стройке частных коттеджей, а после окончания 11 класса пошел трудиться грузчиком в магазин «Центральный».

Стоит отметить, что после окончания школы Николай поступил на заочное отделение в ТюмГУ на факультет «Автоматизация технологических процессов и производств», но вскоре ему пришлось оставить учебу в вузе: его призвали в армию.

Срочная служба Николая ЧЕ-РЕПЕНИНА прошла в ракетных войсках стратегического назначения. Первых полгода он изучал курс командира в учебной части знаменитого ракетного военного полигона Капустин Яр (Астраханская область). Последующие полтора года прошли в воинской части ракетных войск стратегического назначения, базирующейся в п. Солнечном (Республика Марий Эл). «Я служил командиром отделения. У нас был нестационарный полк, в него входило 10 воинских частей. В четырех или пяти из них находились настоящие межконтинентальные баллистические ракеты с ядерными боеголовками, в остальных - муляжи. Ракеты в одной части долго не задерживались, они постоянно передислоцировались с одного объекта на другой, причем муляжи и реальные ракеты перевозились одновременно.

В мои основные задачи входило сопровождение этих ракет, которые перевозили на базе семиосного шасси МАЗ-7917 (РТ-2ПМ «Тополь», подвижный грунтовый ракетный комплекс стратегического назначения - прим. ред.). А это перекрытие дорог, командование машинами: за «Тополем» следовали МОПТ (пульт управления этой ракеты) и три машины типа БТР. Спереди шли 4 БТР, причем два бронетранспортера шли километров в десяти впереди от ракетного комплекса, перекрывая все дороги, чтобы с боковых проезжих частей никто не выезжал, а два непосредственно перед «Тополем» Конечно, ничего сложного в таких маршах не было. Лишь в первый раз было страшно: опасался какой-либо диверсии, а потом уже привык, да и попыток диверсий за время моей службы не случалось. Зато нет-нет да колесо пробивали, поэтому в дороге занимались сопутствующим ремонтом ракетоносца».

После армии Николай ЧЕРЕПЕ-НИН устроился в Муниципальное дорожное ремонтно-строительное предприятие г. Нягани (МДРСП г. Нягани) сотрудником службы

начальника цеха. «За время существования «НордЛогистика» и до того, как я стал начальником цеха. на этом посту сменилось два или три человека. Почему? Возможно, они не справлялись со своими обязанностями: там ведь тяжело и морально, и физически, да и цех только начинал свою деятельность. К тому же предшествующий начальник сам предложил сделать апгрейд, в результате чего он пошел работать мастером, а я - вместо него»

На тот момент, в 2006 году, Николаю Александровичу исполнилось 25 лет. «Почему-то некоторые сотрудники ООО «НордЛогистик», узнав о моем назначении, посчитали, что я чей-то папенькин сыночек,

так, что хуже, чем физически. Слишком много информации - исходящей и входящей, много рутинной работы: отчеты, документация, переговоры и прочее. Скажем, теорию нужно преобразовать в практику. А теория и практика – это абсолютно разные

- Кем было проще управлять - солдатами, которые живут по армейскому уставу, или гражданскими, для которых есть должностные инструкции и график работы?

- Если честно, разницы никакой не вижу. Мы все были срочниками устав у нас был один. Пока офицеры с 8:00 до 18:00 находились в части, устав действовал, а после 18:00 устав, мягко говоря, переставал функционировать. Конечно, поставленные задачи выполнялись, бывало, и я помогал в их выполнении. Смысл чего-то ждать? Сам же завтра утром получу по макушке, если сегодня это не будет выполнено. То есть после 18:00 мы все были

- По-разному бывает. Когда, к примеру, наша компания реализовывала Усть-Тегусский проект, то, можно сказать, я жил в этих командировках. Дело в том, что наш заказчик был очень взыскательным, потому даже в случае незначительного конфликта или простого недоразумения требовалось разбирательство с участием руководителя проекта, коим был назначен я. И вот три-четыре раза в месяц я стабильно выезжал на

К тому же, если нам предстоит транспортировать негабаритный груз (а в задачи ЦПРР входит не только прием и перевалка груза, но и его доставка до склада заказчика. который зачастую находится на месторождении), то мне или мастеру приходится его сопровождать в пути. За прошедшую зиму я съездил всего три или четыре раза. Бывает, приходится выезжать на место будущей погрузки в целях изучения места выгрузки.

- Николай Александрович, при такой загрузке часто ли удается побыть с семьей?

- Редко. По возвращении домой дети обычно гуляют на улице, а жена, как правило, на работе (она трудится медсестрой, у нее сменный график работы). Если у нас выпадают совместные выходные, то сразу собираемся семьей и куда-нибудь выезжаем – на рыбалку, на охоту. Жена и дети тоже любят лес: свежий воздух, природа.

- Есть какие-либо увлечения, помимо рыбалки и охоты?

- Работа.
- Ну, как-то скучно без движения. Сейчас я в работе, и все в порядке: жизнь нормально течет. Помню, года, наверное, четыре или пять назад я пошел в отпуск, отсидел неделю и попросился назад, на работу. Не могу сидеть без дела. Чем заниматься в квартире? Дети в школе да детсаде, жена – на работе... Ну, на рыбалку съездил на два дня, три дня дома побыл – ходил из угла в угол... Вот и получается, что работа главное мое увлечение.

- Николай Александрович. считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Если говорить в плане семьи, то я абсолютно счастлив: мы с женой воспитываем двоих сыновей, старшему – 12 лет, младшему – 7 лет. Если в плане всего остального – пока еще не все реализованы планы.

- А чего именно Вы хотите добиться в будущем?

- Достроить коттедж, купить квадроцикл, снегоход - квартира, дача и машина у меня уже есть; окончить вуз - в настоящее время я учусь на заочном отделении в Томском государственном университете (специализация «Управление персоналом»). Хочу воспитать своих детей достойными людьми, дать им хорошее образование. Ну и, конечно же, продолжить работу в ООО «АвтоДом», а в будущем – развить свой бизнес.

- Работа, строительство дома, семья, дети, учеба, заказчики, командировки... Как удается совмещать все эти дела?

На работе – я просто работаю. Учеба на заочном отделении в целом не так уж и много требует времени. Строительством дома занимаются наемные работники, заезжаю туда с проверкой только по утрам и вечерам. А семья, дети – это больше заслуга жены, нежели моя, она поддерживает наш очаг, и дома мне всегда тепло и уютно.

- Повезло с женой?

- Очень повезло и с женой, и с ее родственниками, особенно с тещей. У нас с ней сложились хорошие взаимоотношения: она всегда понимает и поддерживает меня.

- И последний вопрос: мечта детства, сбылась ли она?

- В детстве я мечтал стать водителем большой грузовой машины: с отцом мы частенько ездили на месторождения на Урале. С тех пор моя мечта неоднократно трансформировалась, и вот сегодня я – автовладелец, работаю в автохолдинге и в будущем хочу развить свой бизнес именно в транспортной сфере.

НИКОЛАЙ ЧЕРЕПЕНИН: «РАБОТА -**МОЕ ГЛАВНОЕ УВЛЕЧЕНИЕ**»

Молодой мужчина невысокого роста смуглый, с пронзительно-проницательным взглядом, Николай ЧЕРЕПЕНИН, начальник цеха погрузо-разгрузочных работ ООО «АвтоДом», в свои тридцать четыре года имеет опыт работы руководителя без малого одиннадцать лет: отдавая долг Родине, он проходил срочную службу в ракетных войсках стратегического назначения в звании младшего сержанта (командир отделения), а затем, на «гражданке», начиная с двадцати пяти лет, он в должности мастера, а впоследствии - начальника цеха ПРР управляет коллективом мужчин, которые зачастую годятся ему в отцы. Стоит отметить, что за время работы в ООО «АвтоДом» в его адрес от вышестоящего руководства ни разу не поступало нарекания: какими сложными, большими и срочными не были бы объемы, коллектив цеха ПРР всегда справляется с ними оперативно и вовремя. В Альянсе работают лучшие!



Но он в МУ-5 долго не задержался: через два года из-за конфликта с одним из начальников Николай уволился оттуда и устроился стропальщиком в РЦ МТО, на трубную базу. «Рабочий-стропальщик - это человек, от профессионализма которого во многом зависит безопасность на погрузочной площадке. Он должен владеть технологией отцепления стропов на том месте, где будет установлен груз или детали; должен знать, как и какие сигналы правильно подавать машинисту, а также знать все технические знаки, слова и обозначения, виды тросов, устройство кран-балки, как правильно обвязывать нестандартные или крупногабаритные грузы и прочее. Эта работа очень ответственная и требует внимательности к выполняемому процессу»

Через год, в 2006 году, Николай перешел стропальщиком в образовавшееся предприятие ООО «НордЛогистик». «У меня тогда было два варианта: оставаться в РЦ МТО стропальщиком или перейти в ООО «НордЛогистик» и, отработав три-четыре месяца, стать мастером. Естественно, я пошел работать в «НордЛогистик»

Так и получилось. Но через три месяца работы мастером цеха ПРР ему предлагают должность сокой должности. Но спустя пару месяцев все стало на свои места».

С января 2008 года ООО «Норд-Логистик» вошел в состав ООО «АвтоДом», а с ним вместе и сотрудники цеха ПРР и железнодорожного цеха. Николай ЧЕРЕПЕНИН до сих пор исполняет обязанности начальника ЦПРР, к тому же, со слов руководства ООО «АвтоДом», весьма

- Николай Александрович, как удалось наладить рабочий процесс на предприятии 9 лет

- Сказать, что все было просто не могу. Но каждый должен выполнять свои служебные обязанности – он же сам пришел на работу, и потому я требовал от людей исполнения их круга задач. К тому же с управлением коллективом v меня никогда не возникало трудностей. В моем подчинении всегда были и люди пенсионного возраста, и те, кто младше или старше меня... Конечно, иногда случались конфликтные ситуации, но мы всегда улаживали их без применения административных мер. Вообще, за всю мою карьеру я, наверное, человек десять лишил премии за допущенные оплошности, но ни одного сотрудника не уволил по статье, хотя были на то причины. А если говорить в целом о стиле моего руководства, то я следую такому методу поощрения и наказания, широко известному как метод «кнута и пряника»: если человек провинился, то применяю административные меры, если чем-то хорошим отличился, то выписываю ему премию.

дителем или исполнителем? И в чем именно состоит эта сложность?

руководителю, но морально устаешь

- Кем сложнее быть - руково-

- Конечно, физически проще

- Приходится ли сейчас помогать своим подчиненным?

- По-всякому бывает: у каждого человека – своя психика, да и порою усталость сказывается. Специфика нашего производства такова, что объемы идут наплывами: сегодня – много, завтра – как обычно. К примеру, последние два месяца мы работаем без выходных - много поступило заказов. И поэтому как не помочь своим людям?

- А что обычно входит в обязанности начальника цеха ПРР?

- Наверное, самая основная задача – быть в курсе всего, что делается на вверенном мне участке работ, а также прибыльное функционирование цеха. Поэтому в мои обязанности входит, во-первых, заказ техники для перевозки грузов (в основном, мы сотрудничаем с частниками), а потребность в технике возникает ежедневно. Во-вторых. общение с клиентами. На данный момент их довольно-таки много. и к каждому нужно найти подход. Другое направление деятельности обустройство базы, ее содержание в нормальном рабочем состоянии. Для этого нахожу подрядчиков. Конечно, мы не проводим, как полагается в таких случаях, тендер, тем не менее из всех предложений мы выбираем наиболее оптимальный для нас вариант и по цене, и по опыту работы на рынке профильных услуг. Иногда справляемся своими

Дальше. Немалую часть времени занимают отчетность, документация, а также работа с экономистами, бухгалтерией. И при этом мне необходимо все время быть на производстве, на базе, контролировать процесс разгрузки-погрузки – в мои обязанности, помимо всего прочего, входит разбор и разъяснение схемы отгрузки, пояснение стропальщикам, как закрепить, куда положить груз.

- Часто ли приходится ездить в командировки?

У ИСТОКОВ КОМПАНИИ

Изначально функция управления не была остро востребована: ОАО «УТТ» (год образования – 2003), ООО «УТТ» (2003 год), OOO «ATC» (2005 год) только становились на ноги. В связи с этим ООО «АвтоДом», дабы иметь средства для функционирования, помимо ревизионной деятельности, осуществляло автотранспортные услуги по грузоперевозкам. Выиграв тендеры, выставленные РЦ МТО (Региональный центр материально-технического обеспечения г. Нягани) и ОАО «ТНК-Нягань», предприятие обеспечивало завоз химических реагентов из Нягани на нефтяные месторождения заказчиков. занималось доставкой трубной продукции на трубные базы и на объекты нефтедобычи, а также осуществляло междугородние перевозки. Для выполнения этой деятельности обществом было приобретено несколько грузовых автомобилей, к тому же были привлечены порядка 10 водителей-частников по договору субподряда. Всего же коллектив «АвтоДома» насчитывал 5-6 человек. «Субподрядчики работали на своей технике, - расска-

000 «АвтоДом»: ИСТОРИЯ КОМПАНИИ

Свой путь ООО «АвтоДом» начало 28 мая 2004 года. Тогда, одиннадцать лет назад, оно задумывалось Эльдаром ИСМАИЛОВЫМ, в то время председателем совета директоров ОАО «Управление технологического транспорта», как управляющая компания. Скажем больше, первое время «АвтоДом» действительно, помимо транспортных услуг, осуществлял аудит компаний, образованных Эльдаром Башировичем. Но с появлением в январе 2008 года нового направления работы ООО «АвтоДом» превратилось в самодостаточную организацию, выведя контрольно-ревизионные функции из круга своей компетенции. С 2004 по 2006 годы руководителем предприятия была Ирина ИСМАИЛОВА.

зюмирует Александр Юрьевич, — но прошло время, и ситуация изменилась: «АвтоДом» перешел на рельсы — начал заниматься своим собственным направлением, которое нельзя было уже поручить другому предприятию, потому что специалистыжелезнодорожники и ПРР собрались здесь. Но управляющая компания была нужна, поэтому было создано ООО «Альянс-АвтоГрупп», куда чуть позже, в январе 2013 года, вошел и «АвтоДом».

С появлением нового направления работы штат предприятия резко вырос — до ста человек. «Нам понадобились кабинеты, помещения. Поэтому

помимо решения производ-

ственных задач, мы параллель

но приводили в порядок базу (ул.

Лазарева, 25): ремонтировали

помещения, расположенные

на ее территории, в том числе и

АБК, стояночный бокс, а также

установили ограждение и с це-

лью снижения затрат провели

работы по энергоснабжению.

газификации и водоснабжению

всех корпусов», - вспоминает

чало в себя два цеха - цех

погрузо-разгрузочных работ

(ЦПРР) и железнодорожный

цех (ЖДЦ). Цеха были рас-

положены на территории базы

РЦ МТО по г. Нягань ЗАО «ТНК-

ВР Снабжение», которую ООО

«АвтоДом» арендовало до 2010

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ

ЖДЦ осуществляет подачу

уборку вагонов со станции Ня-

гань на железнодорожные пути

необщего пользования с после-

дующей расстановкой вагонов

по фронтам выгрузки-погрузки,

а также маневровую работу.

В 2008 году в цехе работало

22 человека. Это 4 локомо-

тивных бригады (машинисты

тепловоза, помощники маши-

нистов, главные кондукторы),

мастера-приемосдатчики и не-

посредственное руководство.

Основными заказчиками в то

время были ЗАО «ТНК-ВР

года, а затем выкупило.

Новое подразделение вклю-

Александр Юрьевич.

ский нефтеперерабатывающий завод» (ООО «КНПЗ»), ООО «Спецтрансгарант» и ЗАО «Спеццистерны».

«Как раз совпало по времени, – продолжает Александр СЕРГЕЕВ, – что в 2008 году ООО «КНПЗ» начало на базе газоперерабатывающего комплекса выработку своей продукции, соответственно, предприятию необходимо было настроить работу по его погрузке и транспортировке. В связи с этим ООО «КНПЗ» выделилоэти услуги на аутсорсинг. Данный тендер выиграло ООО «АвтоДом».

С ростом объемов работы перед руководством «Авто-Дома» встал вопрос о наращивании производственных мощностей: необходимо было приобретать либо брать в аренду дополнительный тепловоз, увеличивать протяженность железнодорожных путей, количество развязок.

«На момент перехода из ООО «НордЛогистик», дочерней структуры «ТНК-ВР», – рассказывает Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ, руководящий данным подразделением с 1 января 2008 года по настоящее время, — нам передали здание, два локомотива, ж/д пути, собственником которых было ЗАО «ТНК-ВР Снабжение». Все эти мощности мы сначала арендовали, а в 2010 году выкупили».

Несмотря на имеющиеся в наличии тепловозы, «АвтоДом» был вынужден арендовать у ООО «Транспортнопроизводственная компания «Промтехдепо» маневровый тепловоз с локомотивной бригадой: переданные два тепловоза нуждались в капитальном ремонте. «На баланс «Авто-Дома», - поясняет Михаил Владимирович, - перешли 2 локомотива – ТЭМ 18 (зав. № 086), находившийся в нерабочем состоянии по неисправности топливной системы, и ТЭМ 2М (зав. № 253), бывший в ужасном состоянии, так как у него ни разу не проводились ни ТО, ни капитальные, ни текущие ремонты».

Изучив ситуацию, руководство «АвтоДома» приняло решение своими силами из числа машинистов и помощников машинистов отремонтировать локомотив ТЭМ 18 (зав. № 086), чтобы в дальнейшем запустить его в работу. Через год в связи с увеличением объемов работ (ООО «АвтоДом» выиграло тендер на оказание услуг ООО «СИБУР-Транс») предприятие взяло в аренду второй локомотив и стало работать уже на трех машинах: на двух арендованных в «Промтехдепо» и на своем - 086-м. «Изначально, - комментирует Александр СЕРГЕЕВ, – нужны были исправные тепловозы, не менее трех машин, исправные железнодорожные пути и грамотно устроенная диспетчеризация... Вместе с тем тогда не хватало железнодорожных кадров в Нягани, приходилось нанимать московские экипажи – заключать договоры с предприятиями. Тепловозы ремонтировали сами по выходным, потом стали договариваться со специализированными предприятиями — отгоняли на ремонт».

Так, отремонтировав в конце 2011 года в ООО «Шадринская ремонтная компания» тепловоз ТЭМ 2М (зав. № 253), компания отказалась от одного из арендованных у «Промтехдепо» локомотивов.

В мае 2014 года предприятие отказалось и от второго арендованного тепловоза: в связи с произошедшей интеграцией ОАО «Роснефть» и «ТНК-ВР» услуги по наливу нефтепродуктов в цистерны «КНПЗ» перешли Няганскому филиалу ЗАО «РН-Транс». Таким образом в ЖДЦ «Авто-Дом» осталось два локомотива - 086-й и 253-й. «Но и 086-й локомотив нуждался в капитальном ремонте, - продолжает Михаил Владимирович, - поэтому руководством компании было решено в целях создания резерва мощностей приобрести третий, подменный тепловоз. В результате, в ЖДЦ «АвтоДом» появился локомотив ТЭМ 2М (зав. №1952), и теперь мы работаем двумя локомотивами 253-им и 1952-м - 086-й в мае 2015 года ушел на капитальный ремонт»

Сейчас в ЖДЦ работают два локомотива. Основные заказчики — ООО «СИБУР-Транс», ЗАО «РН-Снабжение», ООО «САГС», ООО ПКФ



«В текущем году, — рассказывает Александр ОРЛОВ, управляющий директор ООО «АвтоДом», — у нас увеличился грузопоток. В связи с этим нам пришлось отказаться от такой статьи дохода как предоставление свободного ж/д пути для отстоя вагонов. В частности, раньше этой услугой пользовался ООО «СИБУР-Транс», который мог на нем временно размещать свои цистерны либо буллиты под газ».

Параллельно модерниза-

ции парка специалистами ЖДЦ была внедрена диспетчеризация и налажена работа с путевым хозяйством. «В «НордЛогистике» процесса централизованного оперативного контроля и дистанционного управления не было, - рассказывает Михаил БАДАНОВ. - Раньше мастеру-приемосдатчику, которому периодически необходимо было выезжать на станцию, приходилось восстанавливать весь ход работы локомотивов за время его отсутствия, на что тратилось много времени. И потому, обосновав перед руководством «АвтоДома» значимость диспетчеризации и получив одобрение на ее внедрение, мы

Другим нововведением ЖДЦ стало образование бригады по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей, которую руководство «АвтоДома» укомплектовало современным оборудованием переносной электростанцией. рельсосверлильным станком, шлифовальным станком, автономным рельсорезным современным станком, разгонщиком стыковых зазоров, домкратами «До марта 2008 года эту услугу нам предоставляло другое предприятие. - рассказывает Михаил БАДАНОВ. – что значительно усложняло производственный процесс: нашим специалистам постоянно приходилось составлять договоры. указывая предполагаемый объем работ и прописывая каждый вид услуг (но все же не предвидеть!). Появление бригады путейцев позволило нам упростить не только процесс ремонта и содержания путевого хозяйства, но и избавиться от лишней бумажной волокиты. получить финансовую выгоду, а также и контроль над работой, и оперативное реагирование»

Следующим нововведением железнодорожного цеха



организовали диспетчерскую службу. В результате в нашем цехе появились специалисты, которые, находясь в здании, имели связь и со станцией Нягань, и с машинистами тепловозов, и работниками РЖД, напрямую завязанными в процессе подачи/уборки вагонов, маневровой работе, а значит, они, равно как и руководство железнодорожного цеха, владели полной картиной происходящих событий на вверенном участке работ.

Затем, начиная с 2008 года, мы проделали немалую работу и в части рельсового хозяйства: прежний собственник желез-. нодорожных путей – «ТНК-ВР Снабжение», передавая их в аренду «НордЛогистику», должным образом не вкладывал в этот участок средства. производя в теплый период года замену всего лишь 20 шпал в месяц (в целом же протяженность ж/д путей составляет около 16 км), и 100 шпал в год – это крайне мало. С переходом в ООО «АвтоДом» ситуация кардинально изменилась: количество заменяемых шпал кратно выросло - до 1000 в год.

К тому же прежние подрядчики не имея судя по всему. квалифицированных специалистов и нужного инструмента. производили резку рельс газопламенным способом, более того, применяли металлические стяжки, для чего прожигали в рельсах отверстия. Все эти способы приводили к появлению микротрешин на рельсах, а в дальнейшем - и их разрушению. Уже впоследствии наши специалисты, проводя ультразвуковую дефектоскопию. выявили, что все эти рельсы подлежат замене».

стала внедренная автоматизированная система «ЭТРАН». «Данное новшество, – поясняет **Дмитрий МИХАЙЛОВ**, исполнявший полномочия генерального директора ООО «АвтоДом» с 2008 по 2011 год, – позволило перейти нам с бумажного на электронный документооборот, что значительно упростило работу предприятия. К тому же данная электронная система стех пор позволяет нам отслеживать нахождение вагонов во время их пути».

«На самом деле, задумок было много, — продолжает Александр СЕРГЕЕВ. — В свое время мы с Михаилом БА-БУРОВЫМ, директором по производству, планировали построить еще и теплое депо, чтобы ремонт тепловоза выполнять в нормальных условиях: в случае поломки машин нам приходилось проситься в теплый бокс ОАО «ЛВЛ-Югра» либо придумывали что-либо на улице.

Инициативу проявляли и наши заказчики. К примеру. руководство ООО «СИБУР-Транс» хотело попробовать использовать на маневровых работах локомобиль - была задача сэкономить издержки. и как мы ни доказывали с Михаилом Дмитриевичем. приводили расчеты по уклонам. притяжению, по весу железнодорожного состава но заказчик был непреклонен в желании попробовать данное транспортное средство. Пришлось и это попробовать Помню, специалисты «СИБУР-Транса» пригнали маневровый локомобиль из Сургута. Хорошо, что прислушались к советам Михаила БАБУРОВА и Михаила БАДАНОВА не отцеплять его от тепловоза. потому что как только тепловоз отпустил тормоза, локомобиль понесло в тупик. И если бы его не остановил неотцепленный тепловоз, то случилось бы непоправимое. Так что наши заказчики воочию увидели то, что мы предварительно пытались донести им на бумаге».

В настоящее время в ЖДЦ работают два собственных локомотива, обслуживает их коллектив из 40 человек, это машинисты, помощники, составители поездов.

зывает Александр СЕРГЕЕВ, с февраля 2006 года по 2008 год исполнявший полномочия генерального директора ООО «АвтоДом». — И в случае выхода техники из строя, частники за свой счет выполняли ремонт. А нам в срочном порядке приходилось искать им подмену».

«Первые задачи, которые поставил перед нами Эльдар Баширович, - рассказывает Владимир МАЛАХОВ, являвшийся с 2006 по 2008 год заместителем генерального директора ООО «АвтоДом», заключались в аудите образованных им обществ. Так, изначально мы побывали с проверкой в Куйбышеве (ООО «УТТ»), затем в тюменском филиале ООО «АТС», впоследствии - в Усинске (ОАО «УТТ»). На местах в основном проверяли всю документацию, технику, парки боксы, выполнение договорных обязательств... Это была хорошая идея – выезд на места, так как мы не только выполняли контрольно-ревизионные функции, но и обменивались опытом К примеру, во время командировки в Куйбышевское «УТТ» мы увидели, как техотдел предприятия вел документацию, какие формы отчета использовал в своей работе, как производил учет запчастей, пробегов, ремонтов и прочего. Больше того, интересные разработки из этих командировок мы брали себе на

2008 ГОД: ГОД КАРДИНАЛЬНЫХ ПЕРЕМЕН

В последних числах декабря 2007 года ООО «АвтоДом» выиграло тендер на оказание железнодорожных услуг и услуг и услуг ологрузке/разгрузке вагонов, выведенных на аутсорсинг ЗАО «ТНК-ВР Снабжение». Таким образом в начале января 2008 года в «АвтоДоме» появилось новое подразделение, которое позволило существенно расширить функции компании и, собственно, предопределило его дальнейшую судьбу.

«Задумывалось одно, – ре-





Окончание на 4-й стр.



Начало на 3-й стр

Сегодня в «АвтоДоме» трудоустроено 6 диспетчеровприемосдатчиков, 9 машинистов, 6 помощников, 9 составителей поездов, старший мастер и начальник, функционирует и бригада монтеров пути из 8 человек.

Рассказывая о реалиях сегодняшнего дня, начальник ЖДЦ отметил, что в настояшее время предприятие занимается ростом собственных кадров, в частности из более молодых помощников машинистов за счет предприятия двое (один в Екатеринбурге, другой – в Перми) были обучены на машинистов тепловоза, и в настоящее время они успешно работают в «АвтоДоме», третий помощник еще проходит обучение в Екатеринбурге. К тому же предприятие обучило и своих составителей поездов. «Мы отправляли на учебу тех. - рассказывает Михаил Владимирович, - кто во время стажировки зарекомендовал себя с лучшей стороны. Именно в процессе работы можно понять, что представляют собой молодые люди, как работают, в какой мере дисциплинированы. И потому со 100-процентной уверенностью мы отправляли их на учебу, зная, что они ответственно подойдут к получению профессии»

«У нас однообразная работа, – подводит черту Михаил БАДАНОВ, – она привязана к владельцам железнодорожных путей. Мы обслуживаем своих контрагентов, которые являются собственниками путей. И так каждый день: вагоны подали, убрали... Новизна может быть только в технической части. Я работаю в ООО «АвтоДом» с 2008 года, и за 7 лет произошло много изменений. По ним. пожалуй, и можно вести летопись нашего цеха: в этом году вот это произошло, в этом году – это... А если в целом говорить о становлении железнодорожного цеха, то все это время изо дня в день нами шлифуются все операции, систематизируются действия и ход работы, тем самым мы увеличиваем коэффициент полезного использования локомотивов, запас прочности путевого хозяйства. Так. с 2008 по 2015 год, ежегодно обновляя по 1000 шпал в теплое время года, мы заменили порядка 7-8 тысяч шпал, тем самым вложив хороший запас прочности. Так как для нас, железнодорожников, всегда в приоритете находятся три составляющие: состояние пути и его исправность, локомотив,

000 «АвтоДом»: ИСТОРИЯ КОМПАНИИ

щие должны всегда быть в рабочем состоянии»

ЦЕХ ПОГРУЗО-РАЗГРУЗОЧНЫХ РАБОТ

В январе 2008 года цех ПРР в полном составе перешел из ООО «НордЛогистик» в ООО «АвтоДом». При этом обществу были переданы в аренду и производственная база, и мошности - это все было в тендере, который выиграл «АвтоДом». Стоит отметить, что до 2010 года, до того как «АвтоДом» приобрел данные активы, это было собственностью ЗАО «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО»

Как и сейчас, тогда ЦПРР, состоящий из бригады стропальщиков, занимался приемкой, разгрузкой-погрузкой железнодорожных вагонов, грузовых автомобилей и доставкой грузов на предприятия.

В 2008 году коллектив ЦПРР насчитывал 17 человек (12 стропальщиков, кладовщик, специалист ПДС, 2 мастера и начальник цеха), объем ежемесячной работы составлял более 60 вагонов. а это свыше 6 000 тонн груза. «При переходе в «АвтоДом» для нас никаких изменений не произошло. Сменилось только руководство». - рассказывает Николай ЧЕРЕПЕНИН, начальник ЦПРР, руководящий данным подразделением с 1 января 2008 года по настоящее время.

В 2008 году в связи с прекращением основным заказчиком разведочного бурения на заказчика, следовательно, никому другому «АвтоДом» не мог оказывать услуги. «Так как это была собственность ЗАО «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО», нам не разрешали заводить других контрагентов. Мы работали только на ЗАО «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО», – подчеркнул Николай Александрович. - А так как мы работали на арендованном имуществе, естественно, мы не вкладывали в него средства»

После приобретения в 2010 году данных активов «ТНК-ВР Снабжение» «РЦ МТО» руководству «АвтоДома» пришлось уменьшить штат. «Мы несли большие затраты, - пояснил руководитель ЦПРР. – Доходило до того, что на ПРР работало всего 5 человек: я, кладовщик, два стропальщика и крановщик. Объемы были - 20 вагонов в месяц - по вагону в день».

С тех пор положение цеха заметно улучшилось: за пять лет «АвтоДом» нарастил клиентскую базу, а соответственно увеличил и объемы работ. «У нас появилась перспектива развития, мы стали конкурентоспособными. - утверждает Николай Александрович. -Так, в 2009, 2010 годах у нас работал один стационарный кран, в 2013-м – мы ввели в работу второй кран, в настоящее время v нас работают два стационарных крана, плюсом к тому нанимаем еще один автокран. Иначе говоря, сегодня за неделю мы выполняем такой



нефть снизилось и количество груза, переваливаемого специалистами ЦПРР. «Объемы работы упали до такого уровня, что у нас функционировал только один стационарный кран. Мы занимали всего 500 кв. м. от всей территории

Снижение объемов производства было связано еще и с тем. что ЦПРР осуществлял свою деятельность на объем работы, который раньше осуществляли в течение двух и даже трех месяцев».

Сейчас в штате ЦПРР 12 человек: 7 стропальщиков, бригадир, мастер, 2 кладовщика и руководитель цеха. «Этими силами мы уже не справляемся, - говорит Николай Александрович, - поэтому принимаем людей на обслуживание территории базы по договору ГПХ. Но со существующая тенденция к росту объемов производства, в том числе если получится пролонгировать договор с ОАО «РИТЭК», который на сегодня является основным нашим заказчиком (до 80 % от общего объема работы), то будем увеличивать количество персонала»

увеличении объемов работы и расширении клиентской базы, так как изначально этот участок создавался для приема, хранения материалов и их центрозавоза на Кальчинский нефтепромысел (Тямкинское и Кальчинское месторождения). Начиная с 2010 года. «Туртас», помимо всего про-



УЧАСТОК «ТУРТАС»

В апреле 2008 года ООО «АвтоДом» выиграло тендер на оказание услуг по приемке, хранению и отпуску ТМЦ, принадлежащих компании «ТНК-ВР». Чуть ранее, в 2005 году, когда началось освоение Кальчинского месторождения. «ТНК» в лице РЦ МТО г. Нягани для центрозавоза необходимого нефтепромыслового оборудования сформировала обособленное подразделение «Туртас» (ОП «Туртас»), куда вошла и бригада стропальщиков. В 2007 году произошла реорганизация ОП «Туртас» – все сервисные службы были выведены в отдельные общества. И вот с июля 2008 года участок «Туртас» начал новый отсчет своей деятельности, возглавляемой ООО «АвтоДом». Все это время участком руководит Николай КОЛЧАНОВ

«База, которая была построена в Туртасе и была взята в аренду, тоже требовала внимания, часто приходилось ездить туда. - вспоминает Александр СЕРГЕЕВ. - Работы было очень много: в 2008 году на месте действующей базы были пустошь да болото. Силами «АвтоДома» были произведены работы по отсыпке щебнем, грунтом и песком подхода к тупику, а также была выложена плитами, которые мы привозили из Нягани, часть территории базы для складирования мелких и штучных грузов (площадь базы – 1,5 га). Теперь участок «Туртас» занимает весь фронт работ железнодорожного тупика «Грузовой двор железной дороги»

Улучшение условий труда

чего, оказывает услуги и по погрузке вертолетов (МИ-8, МИ-26). В настоящее время его основными заказчиками являются ОП «Туртас» (ЗАО «РН-Снабжение»), ООО «РН-Уватнефтегаз», а также другие компании, в том числе и местные предприниматели.

«Наша деятельность. рассказывает Николай КОЛ-ЧАНОВ. - носит сезонный характер, так как основной объем работы выпадает на период с 10 января по 15 апреля. пока «стоит» зимник. И за тричетыре месяца нам необходимо вывезти тысячи тонн груза на Усть-Тягуское и Урнинское месторождения. В остальное время мы занимаемся снабжением Кальчинского нефтепромысла (Тямкинское и Кальчинское месторождения), где объем работ значительно меньше»

Люди, работающие на участке, – местные, трудятся они бок о бок с начала формирования подразделения. «Нынешний состав нашего небольшого коллектива из 12 человек был сформирован еще в 2007 году, - рассказывает Николай Владимирович. Это ответственные люди: если поручу им дело, то даже не переживаю о том, как оно будет сделано, - они выполнят все так, как нужно, с соблюдением всем норм и правил охраны труда. Они знают цену

«АВТОДОМ» СЕГОДНЯ

С ноября 2011 года по настоящее время компанию возглавляет Александр ОР-ЛОВ. Александр Викторович, продолжая начатое дело

Александром СЕРГЕЕВЫМ и Дмитрием МИХАЙЛОВЫМ. успешно выполняет поставленные перед предприятием производственные задачи, более того, стремится расширить круг контрагентов и спектр услуг, а также увеличить объем оказываемых услуг как на территории города Нягани, так и в других регионах.

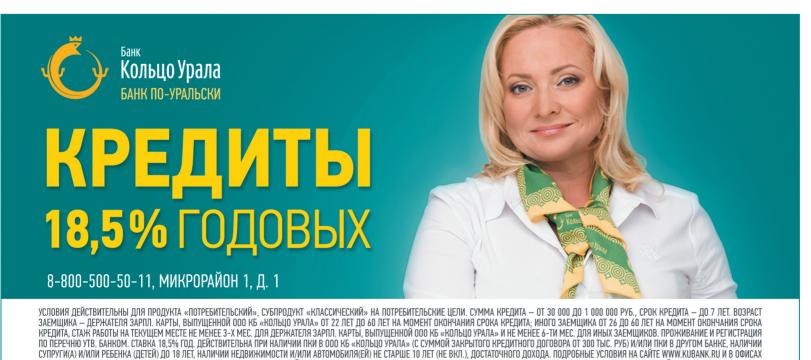
Комментируя одиннадцатилетние достижения коллектива ООО «АвтоДом», Александр Викторович подчеркнул вклад его предшественников, а также всего коллектива предприятия. При этом он отметил, что в настоящее время компания работает на рынке железнодорожных услуг в городе Нягани, а также в поселке Туртас (Уватский район Тюменской области), где для оказания услуг созданы участки ПРР (погрузо-разгрузочных работ).

«Сегодня наша компания оказывает услуги двумя тепловозами, - продолжает Александр Викторович. - Сегодня у нас функционируют цеха ПРР, где оказывается полный комплекс услуг по приему, хранению и доставке промышленных грузов до базы заказчика. Мы со своей стороны стремимся по максимуму облегчить решение вопроса наших контрагентов по доставке товарно-материальных ценностей.

Сегодня в собственности ООО «АвтоДом» имеется 16 км железнодорожных путей, которые содержатся и обслуживаются сформированной бригадой путейцев. Также в собственности ООО «Авто-Дом» имеется несколько объектов недвижимости, в том числе и железнодорожный тупик. Более того, это только начало. Наш коллектив, а это молодые креативные люди, все время стремится к совершенствованию всего того, чем занимается, будь то услуги по разгрузке/ погрузке или, допустим, методы и способы содержания железнодорожных путей... И мы не собираемся останавливаться на достигнутом. Мы растем вширь и ввысь, мы гарантируем качество и оперативность, мы готовы выполнить погрузо-разгрузочные работы любой степени сложности в соответствии с современными требованиями к безопасности грузоперевозок, мы постоянно стремимся закрепить за собой статус самого надежного агента между магистралями ОАО «РЖД» и непосредственными отправителями и получателями грузов на рынке железнодорожных услуг, и нам важен каждый наш клиент!»

На сегодняшний день «АвтоДом» оказывает услуги более чем 40 предприятиям нефтяного комплекса, строительной индустрии, лесной промышленности. Сегодня его заказчиками, кроме ОАО «Роснефть», являются такие крупные предприятия, как ООО «Няганьгазпереработка». ООО «САГАС», ЗАО «СИБУР-Транс», ОАО «ЛВЛ-Югра», ООО «ДСК «НяганьАвтоДор-Строй» и другие предприятия добывающей, перерабатывающей и строительной отраслей промышленности

«Очередная годовщина предприятия, - резюмирует Александр Викторович, - это, несомненно, подведение итогов деятельности компании. это наметка планов дальнейшего развития, это прекрасный повод поздравить всех нас, учредителей и сотрудников ООО «АвтоДом», наших контрагентов, с успешным завершением очередного года. Это наш общий праздник! И я от всей души поздравляю всех с днем рождения ООО «АвтоЛом» и желаю новых свершений. экономической стабильности и удачи!».



БАНКА. БАНК ВПРАВЕ ОТКАЗАТЬ В ПРЕДОСТАВЛЕНИИ КРЕДИТА. УСЛОВИЯ ДЕЙСТВИТЕЛЬНЫ НА МОМЕНТ ВЫХОДА РЕКЛАМЫ И МОГУТ ИЗМЕНИТЬСЯ. ВСЯ ИНФОРМАЦИЯ НОСИТ СПРАВОЧНЫЙ ХАРАКТЕР И НЕ ЯВЛЯЕТСЯ

ПУБЛИЧНОЙ ОФЕРТОЙ. ООО КБ «КОЛЬЦО УРАЛА». ЛИЦ. ЦБ РФ №65.