

# АВТОМОБИЛИСТ

rus



№6

Апрель, 2008 г.

Корпоративная газета

**КИТАИ-АВТО**

**ПРОДАЖА, ГАРАНТИЯ, ТО, КРЕДИТ**

Ул. Лазарева, 25 (возле ГИБДД) тел. 25-25-25

**ЧИТАЙТЕ НА СТР.4**

## ЮБИЛЯРЫ АПРЕЛЯ

В апреле этого года многие сотрудники Альянс Авто Групп отпраздновали свои юбилеи:

25-ую годовщину отметили: Павел ЛАЛАК, водитель ООО «АТС» (г. Нягань), Денис ЗАЙКОВ, системный администратор ООО «АТС» (г. Нягань), и Оксана ЯСТРЕБОВА, инженер ООО «СТК» (г. Нягань).

35 лет со дня рождения отметили: Наталья КИТЧЕНКО, инженер по ГСМ ООО «СТК» (п. Талинка), Владимир КУПРИЯНЧИК, старший мастер по ремонту транспорта ООО «СТК» (г. Нягань), и Николай МОГИЛЕНСКИХ, моторист це-

ментировочного агрегата а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: Булат БАЙМАШЕВ, машинист агрегатов по обслуживанию нефтепромышленного оборудования а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), Фаниль ЗАЙДУЛЛИН, слесарь по ремонту автомобилей РММ ООО «СТК» (п. Талинка), и Степан НИКИТИН, машинист паровой передвижной депарафинизационной установки а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань).

45-ую годовщину отметили: Юрий ИВАНЧЕНКО, водитель а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), Анатолий КИСЛИЦЫН, водитель а/к № 2-1 ООО «СТК» (г. Нягань), Владимир РУКАВИЧНИКОВ, водитель а/к № 3-1 ООО «СТК» (г.

Нягань), Ефим ТОПАЛОВ, водитель а/к № 2-1 ООО «СТК» (г. Нягань), и Валерий ЧИЖОВ, машинист паровой передвижной депарафинизационной установки а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

50 лет исполнилось: Александру МАЛЬКОВУ, водителю а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Николаю ДУНАЕВУ, меднику РММ ОАО «УТТ» (г. Нягань), Фануру СУЛТАНОВУ, водителю ОАО «УТТ» (г. Усинск), Сергею КАМНЕВУ, мастеру по ремонту транспорта РСС РММ ООО «СТК» (г. Нягань), и Николаю СЕРОВУ, водителю а/к № 3-1 ООО «СТК» (г. Нягань).

55 лет со дня рождения отметили Олег САДЫКОВ, водитель а/к

№ 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и Валерий ПИЩИК, машинист паровой передвижной депарафинизационной установки а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметила Татьяна ИВАНИШИНА, слесарь по контрольно-измерительным приборам и автоматике РММ ООО «СТК» (г. Нягань, 37 км).

### ДОРОГИЕ ЮБИЛЯРЫ!

Редакция газеты поздравляет вас с этим замечательным событием. От всего сердца мы желаем вам, прежде всего, здоровья и отличного настроения! Уверенности в своих силах и надежности в своих родных, друзьях и коллегах! Успехов на производстве и в быту!

Стабильности, профессионального роста и материального благополучия! Всего вам самого доброго!

*День рождения – особая дата,  
Этот праздник  
ни с чем не сравнить.*

*Кто-то мудрый  
придумал когда-то*

*Имениннику радость дарить.*

*Радость встречи,*

*веселья, улыбок,*

*Пожеланья здоровья и сил,*

*Чтобы счастье*

*безоблачным было,*

*Чтоб успех каждый*

*день приходил!*

С праздником! С днем рождения!





# ЗЛОСТНЫХ НАРУШИТЕЛЕЙ — К МЕТЛЕ!

ГИБДД КОММЕНТИРУЕТ

— Игорь Анатольевич, в течение одного весеннего месяца на многие федеральные дороги грузовики будут выпускать по специальному разрешению, которое будет выдаваться Госавтоинспекцией водителям тех грузовых машин, которые перевозят продукты питания, медикаменты и горюче-смазочные материалы. Прочим грузовикам придется искать объездные пути на период с 15 апреля по 24 мая текущего года: вето действует именно в эти сроки. Это ограничение наложено с целью сохранения дорожного полотна. А в Нягани будет вводиться пропускная система ограничения проезда грузового транспорта с целью сохранения дорожного полотна городских и федеральных дорог?

— Непременно. Более того, в конце марта 2008 года в ОГИБДД по г. Нягани из Управления ГИБДД ХМАО — Югре пришли постановления Правительства РФ № 144 от 20.03.2008 «О временном ограничении движения грузового автомобильного транспорта весной 2008 года» и Постановление правительства ХМАО — Югры № 103-п от 31.03.2008 «О временном ограничении движения автомобильного транспорта по автомобильным дорогам общего пользования в период весенней распутицы 2008 года», в которых определены срок и порядок временного ограничения движения грузовых транспортных средств по автомобильным дорогам общего пользования ХМАО — Югры в период весенней распутицы. Согласно этим Постановлениям, движение ограничено с 15 апреля по 24 мая текущего года: грузовых автомобилей и тракторов по грунтово-профилированным автомобильным дорогам общего пользования; транспортных средств с нагрузкой на ось, превышающей 8,0 тонн, по территориальным автомобильным дорогам общего пользования ХМАО — Югры с твердым покрытием; транспортных средств с нагрузкой на ось, превышающей установленные «Инструкцией по перевозке крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобиль-

Сегодня в рубрике «ГИБДД комментирует» мы поговорим сразу о нескольких проблемах, касающихся безопасности движения на дорогах. Традиционным будет изложение новостей ОГИБДД г. Нягани. Наш собеседник — Игорь ТИМОФЕЕВ, старший государственный инспектор дорожного надзора, капитан милиции ОГИБДД ОВД по г. Нягани.

ным дорогам РФ» (7,0, 8,0 и 10,0 тонн), на участках автомобильных дорог федерального значения «Тюмень — Ханты-Мансийск» и «Подъезд к г. Сургуту», проходящих по территории округа.

В настоящее время силами ООО «Ремавтодор» установлены дорожные знаки, ограничивающие движение большегрузного транспорта. Но не все организации добросовестно выполняют данное ограничение, не у всех есть пропуска. Поэтому в ближайшее время на территории нашего города начнет работать передвижной пункт весового контроля. И в случае подтверждения факта нарушения показаний технических средств весового контроля, водители будут привлекаться к административной ответственности, а информация будет направляться в региональные дирекции Дорожного департамента и Федеральное управление автомобильных дорог «Урал» для дальнейшего взыскания с перевозчиков нанесенного ущерба.

— Соблюдаются ли в Нягани требования ГОСТа при установлении дорожных знаков?

— Не все дорожные знаки в г. Нягани сегодня соответствуют государственному стандарту и НИЦ ГИБДД МВД России: на некоторых отсутствует светоотражающая пленка, есть дорожные знаки ручного изготовления...

В начале текущего года было разработано, согласовано и утверждено администрацией города техническое задание на проектирование объекта «Организация дорожного движения в г. Нягани», одним из направлений которого является разработка дислокации дорожных знаков на 51 улице протяженностью 61,5 км с учетом интенсивности пешеходного движения.

Сейчас ООО «Ремавтодор» осуществляет закупку новых дорожных знаков, которыми будут заменены



старые, пришедшие в негодность от времени, и нестандартные дорожные знаки. Думаю, при реализации данного проекта все вопросы о законности расположения дорожных знаков должны отпасть.

— Генерал-полковник милиции, начальник ГУВД Москвы Владимир Пронин, обеспокоенный безопасностью движения на дорогах столицы, подготовил для наиболее злостных

нарушителей ПДД новое наказание: он считает подходящей воспитательной мерой привлечение их (нарушителей) к общественным работам, к уборке улиц города. Впрочем, это наказание не такое уж и новое — во времена СССР за административные нарушения привлечение к общественной работе по уборке улиц было обычным делом. А в Нягани применяется подобная практика — нестандартное на-

казание за лихачество на городских дорогах?

— Административное наказание подразумевает либо штраф, либо арест: злостному неплательщику (после выяснения судом вины) дают административный арест до 15 суток. Просто так ему в ИВС не дадут отсидеться и, скорее всего, его отправят на исправительные работы. Но это в пределах территории ГОВД, где будет осуществляться контроль за задержанными. Так что такая практика — воспитательные меры — в Нягани применяется.

— Что нового произошло в вашем отделе ГИБДД за последние два месяца?

— Самая главная новость — с 4 апреля приступил к своим должностным обязанностям начальник ОГИБДД по г. Нягани подполковник милиции Игорь Анатольевич ЗАЙЦЕВ, который приехал в наш город из Сургута.

Другая новость. В начале апреля на имя начальника ОГИБДД ОВД по г. Нягани Игоря ЗАЙЦЕВА пришли указания из Сургутской транспортной прокуратуры и Управления Ространснадзора по ХМАО — Югре о проведении проверки подъездных дорог и неохранных железнодорожных переездов по ул. Транспортная и ул. Лазарева, в которых сотрудники ОГИБДД ОВД по г. Нягани попросили провести комиссионное обследование ж/д переездов и автомобильных подъездных путей к ним.

На основании этого распоряжения мы обследовали указанные переезды и выявили ряд нарушений: оба объекта не соответствуют требованиям БДД. Результаты проверки направлены в Сургутскую транспортную прокуратуру и Управление Ространснадзора по ХМАО — Югре. Теперь по выявленным нарушениям эти учреждения будут принимать соответствующие меры.

## «АвтоДом»: ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И СОЦИАЛЬНЫЕ ПОКАЗАТЕЛИ

НОВОСТИ

В своей производственной деятельности ООО «АвтоДом» равняется на коллег из ОАО «Управление технологического транспорта» с их лозунгом: «Даешь работу без аварий!». «Мы стараемся, — поделился Евгений АНУФРИЕВ, директор по экономике и финансам ООО «АвтоДом», — не отставать от них в стремлении «быть на ступеньку выше». Наши планы, конечно, скромнее, учитывая производственную мощност и величину предприятия, но и в такой ситуации мы предлагаем конструктивные решения в области сотрудничества в рамках «Альянс Авто Групп».

В ООО «АвтоДом» на 1 апреля 2008 года эксплуатируются 3 единицы подвижного железнодорожного состава, 16 км подъездных железнодорожных путей, 3 тупика, подпадающих под действие правил транспортирования опасных грузов.

Из направлений, которым уделяется особое внимание руководством ООО «АвтоДом», на сегодня показателны следующие:

- безопасность производства,
- производственная деятельность,
- мероприятия социального направления,
- развитие предприятия.

Каждое из этих направлений вкратце охарактеризовал Евгений Николаевич.

### БЕЗОПАСНОСТЬ ПРОИЗВОДСТВА

«В I квартале 2008 года повышенное внимание к безопасности произ-

водства было обусловлено двумя зарегистрированными происшествиями на железнодорожном транспорте. В результате первого происшествия 26 февраля 2008 года работниками железнодорожного цеха предотвращен сход подвижного состава по причине излома железнодорожного рельса на пути необщего пользования № 6 ст. Нягань-Промышленная.

Во втором случае открывшееся крыло очистителя снега вывело из строя стрелочные переводы на выставочных путях ст. Нягань и привело к нарушениям работы службы связи, централизации и блокировки.

В обоих случаях приняты оперативные меры по устранению аварий. На сегодня данная работа завершена. Наиболее важным мы считаем верное формирование выводов по итогам расследований и принятие правильных решений по предотвращению аварийных ситуаций в производстве, мотивации работников, чьи ответственные действия позволяют избежать несчастных случаев.

Предприятие за I квартал укомплектовало работников спецодеждой на сумму 294 тысячи рублей, провело дополнительное обучение персонала на сумму 125 430 рублей.

### ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ

Показатели физических объемов выполненных работ за I квартал харак-

теризуются общим снижением грузооборота по ст. Нягань, увеличением времени маневровых работ. Перевозка автомобильным транспортом грузов увеличивается как в отношении перевозок по тонне/км, так и по маршруту/час. За последний месяц выполнено по транспортным услугам превозшло наши прогнозы в два раза. Погрузочно-разгрузочные работы в поселке Туртас (120 км от г. Тобольска) снизились в связи с окончанием центравоза по климатическим условиям. Погрузочно-разгрузочные работы в Нягани имеют тенденцию 12 % увеличения при некотором снижении планируемых отгрузок на автотранспорт в апреле-мае 2008 года. Механоэнергетическая служба показывает рост выполнения объемов на 5 %.

### МЕРОПРИЯТИЯ СОЦИАЛЬНОГО НАПРАВЛЕНИЯ

Исходя из решения генерального директора придерживаться политики социальной ответственности, ООО «АвтоДом» осуществляет работу с персоналом в свете социальной защищенности работников. На сегодняшний день предприятие выполняет все взятые на себя обязательства по выплате заработной платы. С 1 апреля 2008 года решением руководства компании было проведено увеличение заработной платы на 10 %. Это событие позволило удостовериться в том, что

трудовые отношения в коллективе укрепляются и развиваются в положительном направлении. В преддверии сезона отпусков кадровая служба уже урегулировала очередность отдыха работников соответствующим графиком. С начала года часть коллектива уже использовала 4,6 % общего объема отпусков.

### О БУДУЩЕМ ПРЕДПРИЯТИЯ

В связи с общим желанием коллектива увеличивать прибыльность предприятия, результатом чего в конечном итоге будет награда в виде премии по итогам года, на повестке собрания стоят вопросы по увеличению производительности труда, объемов производства и по снижению издержек.

По примеру ООО «Автотранссервис», обновляющего парк автотранспорта, для обеспечения конкурентоспособности на рынке транспортных и железнодорожных услуг нами рассматривается возможность ввода в эксплуатацию пятого тепловоза силами наших работников. Данный проект направлен на сокращение эксплуатационных издержек. Ожидаемое снижение расходов на содержание локомотива приблизительно равняется 15 %. Идея проста и заключается во введении в эксплуатацию тепловоза с более экономичным







# ПЕРСОНА В МАШИНИСТЫ - ЗА КОМПАНИЮ

— Сергей Алексеевич, что послужило причиной Вашего решения стать железнодорожником?

— Когда я заканчивал восьмой класс, многие мои знакомые и друзья учились в Серовском техникуме железнодорожного транспорта. И при встрече, когда они приезжали на каникулы домой, с увлечением рассказывали о том, как интересно учиться в этом учреждении, что нового они узнавали на занятиях, о радужных перспективах будущей работы и соответствующем вознаграждении, да и вообще — о прелестях свободной студенческой жизни. Доводы были настолько убедительными и заразительными, что я решил поступать именно в это техникум. Получается, что я пошел учиться с ними «за компанию», хотя до этого мечтал быть водителем.

— Что Вам дала учеба на слесаря по ремонту тепловозов в техникуме железнодорожного транспорта?

— Во-первых, я стал разбираться в двигателе, узнал, из чего вообще состоит тепловоз. Во-вторых, я стал более самостоятельным, так как жил вдали от родителей, в общежитии.

А после обучения меня и вовсе направили на трехмесячную практику слесарем в Агрызское железнодорожное депо (г. Агрыз, Татария — прим. Ю.Ф.), где разбирал и собирал тепловозы. Но до конца практику мне пройти не удалось, так как меня призвали в армию.

— В армии Вы продолжили оттачивать свое слесарское мастерство?

— Нет, не довелось... Я во время прохождения срочной службы был самым обычным стрелком. Только после армейских двух лет продолжил свое образование: поступил учиться на помощника машиниста тепловоза в то же техникум... Да и легче работать с тепловозом, когда пару лет в нем «прокопаешься», когда знаешь, из чего он состоит, как он должен работать. А потом меня взяли помощником машиниста в Серовское железнодорожное депо.

— В чем заключались Ваши новые должностные обязанности?

— Я был обязан следить за состоянием дизельной установки, ходовой части и, если требовалось, производить ремонт тепловоза. Внимательно выслушивая все тонкости профессии, отмечал для себя все, что делает во время поездки мой непосредственный руководитель — машинист. Когда что-то было непонятно, не стеснялся спрашивать. Так от рейса к рейсу приходили навыки. Мы тогда работали на грузовых составах по маршрутам от Серова до Ивделя и в обратном направлении — до поселка Карлунино. Через год меня перевели как молодого специалиста в Карпинское железнодорожное депо на маневровые работы. В мои обязанности входило:

В детстве Сергей СТЕПАНОВ, машинист тепловоза ООО «АвтоДом», мечтал стать водителем автотранспорта, покорять дальние расстояния, путешествовать по дорогам страны. Его мечте суждено было осуществиться, но лишь наполовину: он стал машинистом тепловоза. И теперь у него вместо руля — пульт управления, вместо асфальтированного шоссе — стальные рельсы да бетонные шпалы.

встретить прибывший поезд, расформировать, развести по тупикам вагоны на разгрузку, а потом забирать вагоны и сформировать из них новый состав. За ним приходил локомотив и перегонял его в г. Серов.

— Спустя три года Вы вновь студент! Мечта управлять транспортом загнала Вас за парту и учебники?

— Согласитесь, не будешь же всю жизнь работать помощником?! Надо повышать свой уровень, расти профессионально! Да и существует стройная система подготовки рабочих кадров в локомотивном хозяйстве. Сдавать экзамен в дорожной комиссии на право управления локомотивом могут лишь лица, имеющие квалификацию слесаря по ремонту подвижного состава не ниже III разряда и стаж работы помощника машиниста не менее 15 месяцев. У меня все это уже было!

— Чем теперь Вы занимаетесь?

— Тот, кто думает, что работа машиниста непыльная, глубоко заблуждается. Работа здесь сложная. Представьте: 12 часов ежедневно вдвоем с помощником в кабине движущегося локомотива должны были тихонько передвигать вагоны на станции... Представили? Отвлекаться от ведения поезда, согласно должностной инструкции, машинисту нельзя: требования к дисциплине очень строгие, а контроль со стороны администрации присутствует постоянно. Всю смену машинист проводит в сидячем положении на неудобном сиденье; поезд трясется, вибрирует, гремит. Работа не прекращается ни на минуту. Более того, здесь требовалось строго соблюдать график движения: вовремя подать и убрать вагоны. Если раньше я был помощником и в мои обязанности входило следить за состоянием двигателя, то теперь я должен был не только управлять тепловозом, но и в случае непредвиденных ситуаций самостоятельно принимать решения, знать тонкости управления тепловозом... Бывало и такое, что кто-то не справлялся со своими обязанностями, а наша бригада отвечала за последствия. А мне, как главному, «влетало» больше всех, да и премии лишали...

— Почему Вы решили переехать в Нягань?

— К тому времени у нас с женой появился первенец, и мне нужно было найти место, где я полностью смог бы обеспечивать свою семью. Вот мы с женой и решили на год-два переехать в Нягань — за «большими» деньгами. Но Нягань «засосала» (улыбается).



## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Сергей СТЕПАНОВ родился 10 марта 1958 года в г. Карпинске Свердловской обл. В 1974 г. окончил Карпинскую среднюю школу. 1974—1976 гг. — учеба в Серовском техникуме железнодорожного транспорта (специальность — слесарь по ремонту тепловозов). 1976—1978 гг. — служба в армии (погранвойска, г. Благовещенск). 1978—1979 гг. — учеба в Серовском техникуме железнодорожного транспорта (специальность — помощник машиниста тепловоза). С 1979 по 1982 гг. — помощник машиниста тепловоза в Серовском железнодорожном депо МПС. 1982—1983 гг. — учеба в Свердловском Дортехшколе (специальность — машинист тепловоза). 1983—1985 гг. — машинист тепловоза на Серовском железнодорожном депо МПС. 1985—1992 гг. — грузчик-стропальщик БПТОиКО «Кондретролеум» г. Нягани. 1992—1999 гг. — главный кондуктор грузовых поездов РЦ МТО ОАО «ТНК-Нягань». С 1999 по 2007 гг. — машинист тепловоза ОАО «ТНК-Нягань». С 2007 г. по настоящее время — машинист тепловоза ООО «АвтоДом».

Воспитывает 3 детей.

Сначала я работал «по вахте» стропальщиком, но спустя несколько лет вновь вернулся на железную дорогу: устроился главным кондуктором.

— Почему вернулись?

— Просто на прежнем месте отменили вахтовый метод работы, и мне пришлось уволиться, так как ежедневный график не позволял заниматься воспитанием детей. А их у меня трое! Детских садов тогда не было, вот мы с женой по очереди и занима-

лись детьми, работая по сменам да вахтовым методом. Дети для нас — самое главное в жизни, поэтому одновременно хотелось и обеспечить их, и принимать непосредственное участие в их жизни, воспитывать, любить, помогать и заботиться о них.

— И Вы становитесь главным кондуктором...

— Да... Сходил в РЦ МТО г. Нягань, подал свое резюме. И как только освободилось место, меня приняли на

должность главного кондуктора грузовых поездов.

— Что представляет из себя работа составителя вагонов?

— На маневрах, согласно инструкции, самый главный человек — кондуктор. Его профессия — одна из самых опасных на железнодорожном транспорте. Далеко не каждый человек годится для такой работы по физическим, морально-психологическим и интеллектуальным данным — очень это ответственное дело. Обычно составителями работают ребята, окончившие училища и техникумы, бывшие локомотивщики. Такие кадры, как правило, хорошо себя показывают в производстве.

Вот подошел тепловоз, составитель, не торопясь, сходит, идет даже как бы нехотя вдоль вагонов, поглядывая по сторонам, под ноги, под вагон, на вагон. Профессиональный железнодорожник вам скажет: «Вот эти внешне неторопливые и есть грамотные действия составителя!» С тепловоза, с вагона сойти — и то надо уметь правильно, чтобы на своих ногах после смены домой пойти. Многое надо видеть и слышать составителю. Надо, чтобы ворота были правильно открыты и зафиксированы, в цехе — соблюдены габариты приближения, убедиться, нет ли под вагоном препятствий для движения, на месте ли магистральные части воздухораспределителей, крышки букс, не поврежден ли вагон при погрузке-выгрузке, в каком состоянии двери, люки, равномерно ли распределен груз в полувагоне. Еще надо постоянно слышать радиостанцию и сигналы, держать в памяти необходимые номера вагонов. Составитель — не токарь и не слесарь, который может запороть деталь стоимостью сто-двести рублей. Самый простой сход — это уже десятки тысяч рублей.

— Были ли случаи за время Вашей работы, граничащие с чрезвычайными ситуациями?

— Конечно, были. Вагоны «убегали»: на одном башмаке скатывались в сырую погоду. Нужно было 2 башмака ставить, а я один поставил. Ну, и под горку покатались. В итоге, пустая цистерна упала, потом ее подымали. Наказали меня за это.

Было и такое, что тепловоз сходил с рельсов, потом его всей бригадой поднимали.

— Теперь Вы снова машинист тепловоза...

— Да, кондуктором быть — очень сложно, хотя значимость профессии машиниста от этого не уменьшается. Просто управление транспортом — это моя давняя мечта.



## ЗНАЙ НАШИХ! КАПРЕМОНТ В «УТТ»

В планах ОАО «Управление технологического транспорта» — провести работы по благоустройству на базе предприятия. Вот что рассказал по этому поводу Андрей СТАФЕЕВ, заместитель генерального директора по общим вопросам ОАО «Управление технологического транспорта»:

«Руководство ОАО «УТТ» поставило задачу: провести капитальный ремонт сразу на нескольких объектах, расположенных на территории компании. Это коснется складов и рабочих цехов

РММ. По всем предстоящим работам подготовлены и согласованы с руководством предприятия сметы по требуемым материалам и соответствующим затратам.

Что касается складов, то там планируется провести не только капремонт, но и установить новые стеллажи и расставить все оборудование. Также для кладовщиков мы отделим небольшое помещение, которое, соответственно, приведем в надлежащий порядок и оборудуем его. Идея создания этой комнаты давно созрела в планах

нашего руководства, но воплотить ее в жизнь мы сможем только весной-летом текущего года. В первую очередь, мы ставим цель — заботиться о наших сотрудниках, их здоровье и комфортных условиях деятельности на предприятии.

Сегодня мы уже начали освобождать территорию складов для предстоящего капитального ремонта.

В рабочих цехах РММ мы планируем летом этого года обновить полы. В прошлом году мы заменили окна, в марте-апреле 2008 года покрасили це-

ха. Сейчас начинаем одновременно ремонт стен с последующей штукатуркой и покраской. Планируем улучшить освещение, увеличив количество электрических ламп. Также, если успеем, заасфальтируем территорию ОАО «УТТ».

Все перечисленные работы направлены, прежде всего, на улучшение условий труда наших сотрудников, а также на то, чтобы склады и рабочие цеха РММ соответствовали всем корпоративным стандартам, установленным ОАО «ТНК-Нягань».





# «КИТАЙ-АВТО» НАБИРАЕТ ОБОРОТЫ

Неудивительно, что растет спрос на эти автомобили, так как все модели китайских автомобилей марки Great Wall отличаются оптимальным соотношением цены и качества!

Во всяком случае, новые «пикапы» Wingle не просто «трудяги», эти автомобили класса «люкс» были созданы в сотрудничестве с ведущими дизайнерскими и инженерными компаниями. Нисколько не утратив практичности и доступности, присущих автомобилям этого класса, произведенным в КНР, Great Wall Wingle способен предложить своему владельцу совершенно новый уровень комфорта, дизайна и технических решений.

Стоит отметить главную особенность новинки — современный турбодизельный двигатель GW 2.8 TC-2 с системой впрыска Common rail, который создан в сотрудничестве с компанией BOSCH. Новейшие технологии позволили практически полностью устранить шум и вибрацию, присущие дизельным двигателям, и привести выбросы в соответствие с экологическими нормами «Евро-3».

Внешний вид Great Wall Wingle еще раз подтверждает: этот автомобиль создан для XXI века. Дерзкие линии кузова, «хищная» решетка радиатора и фары, придающие машине черты живого существа — все эти детали заставляют окружающих обращать взгляды в сторону Great Wall Wingle. Отделка внутреннего пространства кабины сочетает в себе функциональность и комфорт. Интерьер автомобиля по качеству исполнения способен поспорить с любым из именитых конкурентов: мягкие и сдержанные линии торпедо, прекрасно читаемая панель приборов, современные материалы и отличная эргономика.

«Внедорожник» Novog внешне производит очень приятное впечатление: гармоничные формообразующие линии и приятные глазу пропорции. Интерьер салона также вполне добротен. Бесспорное преимущество китайского «внедорожника» — вместимость как пассажирская, так и багажная.

Мотор на Novog — лицензионный четырехцилиндровый 16-кла-

Сначала 2008 года в ООО «Китай-АВТО» произошел ряд позитивных перемен, связанных, прежде всего, с увеличением реализации в городе Нягани и его близлежащих регионах легкового и грузового автотранспорта китайского производства. Основным фактором, обеспечившим рост объема продаж, стало расширение модельного ряда, предлагаемого компанией Great Wall. Это «пикапы» Wingle, «внедорожники» Novog и «седаны» BYD F3. Если в прошлом году в среднем в автосалоне «Китай-АВТО» ежемесячно продавалось всего 4-5 моделей, то в 2008-м эта цифра увеличилась почти в 2 раза.



паный с одним распредвалом (заводское обозначение «Mitsubishi» — 4G64), объемом 2,3 л (130 л.с.), потребляет 92-й бензин.

Рулевое управление оснащено реечным механизмом с усилителем. По скоростной прямой Novog на различных тест-драйвах показал прекрасные результаты — его особенно не волнуют такие мелочи, как колеи и неровности. Novog при небольшой нагрузке радует неплохой энергоемкостью подвески и в таком режиме демонстрирует хорошую плавность хода. Novog — это оптимальное соотношение цены и качества «внедорожника».

«Седаны» BYD F3 — это автомобили для тех, кто ценит качество без изъянов и комфорт без компромиссов. Автомобили оснащены лицензионным двигателем Mitsubishi 4G18 объемом 1.6 л, мощностью 100 л.с. «Базовая» комплектация BYD F3 обойдется покупателю в 300 тысяч рублей. «Максимальная» комплектация BYD F3, включающая в себя

полный электропакет, климат-контроль, кожаный салон, люк, ABS + EBD, автоматическое включение фар, оптический приборную панель, две подушки безопасности, парктроник, CD-чейнджер на 6 дисков, стоит всего 450 тысяч рублей.

Конструкция BYD F3 разработана с учетом современных требований обеспечения безопасности. Автомобиль оснащен всеми необходимыми элементами для защиты жизни и здоровья пассажиров: прочным силовым каркасом со специальными зонами деформации, защитными балками в дверях, травмобезопасной рулевой колонкой и т.д. Краш-тесты, проведенные в соответствии с европейскими правилами сертификации, подтвердили — F3 полностью соответствует требованиям безопасности Европейского союза.

— Great Wall давно зарекомендовал себя на российском рынке с позитивной стороны — **говорит Ан-**

дрей ШИЛКОВ, ведущий специалист по продажам ООО «Китай-АВТО».

— А это более трех лет! Спрос не ослабевает на эти машины. Более того, наши клиенты находят информацию во Всемирной паутине о существовании новинки и заказывают ее через наш автосалон.

Так, первая партия автомобилей BYD F3 и Wingle еще не доезжая до Нягани, была раскуплена. То же самое обстоит и со второй партией машин, которая в самое ближайшее время будет доставлена в наш город.

— Получается, что у потенциальных клиентов нет возможности даже полюбоваться на новинки китайской компании Great Wall в вашем автосалоне?!

— Получается, что так. Но зато это можно сделать на улицах, точнее, дорогах нашего города. Скажу больше — переговорить со счастливым обладателем о качестве китайских машин: стоит или не стоит брать «китайца». Согласитесь, что люди больше верят своим знакомым и друзьям, нежели многочисленным рекламным буклетам, баннерам и прочему?

— Как обстоит продажа грузового транспорта китайского производства?

— Их постигла та же судьба, что и новинки Great Wall — их раскупили, когда они добирались до Нягани. Сейчас мы занимаемся доставкой второй партии грузовой техники: «тягачей», «совков» и спецтехники. На них также уже есть потенциальные покупатели.

— Вы являетесь филиалом тюменского автоцентра «УГО-АВТО». Как он характеризует работу автосалона «Китай-АВТО»?

— «УГО-АВТО» утверждает, что мы — лидеры по продажам среди других филиалов Тюменской области.

Комментарии излишни...

## ПОЗДРАВЛЕНИЕ С 1 МАЯ

### Дорогие друзья!

*От всей души поздравляем Вас с Днем весны и труда — с Первомаем!*

*Весна всегда была связана в нашем сознании с обновлением, появлением новых сил, с переменами к лучшему.*

**Для многих из нас 1 Мая и сейчас остается символом солидарности людей труда. Как и раньше, этот праздник вызывает ассоциации с такими важными человеческими ценностями, как свобода и справедливость, сплоченность и оптимизм.**

**Как и раньше, мы прославляем в этот день мирный созидательный труд, честность и профессионализм, без которых невозможно нормальное развитие общества.**

**Эти черты присущи многим нашим сотрудникам. Так пусть самоотдача в работе окупится сторицей! Пусть труд на благо своей семьи, Вашего предприятия и родной Нягани приносит Вам радость и удовлетворение! С праздником! Бодрости Вам, здоровья и отличного весеннего настроения!**

**С УВАЖЕНИЕМ,  
РЕДАКЦИЯ ГАЗЕТЫ  
«АВТОМОБИЛИСТ»**

## В «АТС» ПОВЫШЕНИЕ ЗАРПЛАТЫ

В апреле текущего года в ООО «Автотранссервис» основное повышение в зарплате коснется водителей IV разряда (по данному разряду работает большинство водителей предприятия). Об этом рассказывает заместитель директора по экономике и финансам ООО «Автотранссервис» Дмитрий МИХАЙЛОВ:

— Последнее время все острее звучал вопрос о необходимости повышения заработной платы. И, в первую очередь, это касалось водителей.

Несмотря на то, что итоги работы предприятия за I квартал только подводятся, руководство предприятия, осознавая важность поддержания материального благосостояния работников, пошло на первые встречные шаги. Была утверждена новая единая тарифная сетка, согласно Приказу № 111 от 04 апреля 2008 года об увеличении тарифа. Основное повышение коснется водителей IV разряда. Хотелось бы подчеркнуть, что повышение заработной платы не распространится на водителей с фиксированным окладом.

Одна из важных задач, над решением которой мы сейчас работаем, это совершенствование системы стимулирования труда. Наша цель — добиться того, чтобы каждый водитель четко осознавал, что от количества и, что немаловажно, качества его труда зависят и основная заработная плата, и стимулирующие надбавки (премии). Простыми «уравниловскими» методами повысить отдачу от работников не всегда удается, поэтому необходимо разработать дифференцированную систему стимулирования труда, которая будет иметь не только индивидуальную направленность, но и частично накладывать коллективную ответственность за работу всей колонны или бригады (звена).

Идей много, пока я не могу раскрыть все моменты, но уверен, что, когда система будет внедрена, каждый водитель будет чувствовать свое непосредственное участие в формировании и своей заработной платы, и результата работы всего предприятия.

Сейчас идет активный процесс систематизации работы административно-управленческого персонала. Разрабатываются различные регла-

менты, процедуры и положения, главная цель которых — повысить эффективность работы персонала.

Надеюсь, сотрудники поддержат инициативу руководства, тем более что все это направлено на достижение положительных результатов как для каждого сотрудника, так и для предприятия в целом.

Мы решили узнать мнение начинающего специалиста о процессах, происходящих сегодня в ООО «Автотранссервис». Как говорится, свежий взгляд на старые дела.

**Елена ПОНОМАРЕВА, экономист ООО «АТС»:**

— Как положительный момент хочу отметить выбранный курс руководства предприятия по повышению качества организации внутреннего документооборота, усилению контроля исполнения обязанностей сотрудниками организации и укрепления исполнительской дисциплины, что, несомненно, приведет к динамичному росту показателей деятельности предприятия. Потому что, как известно, главный источник эффективности находится в людях.