

АВТОМОБИЛИСТ



№ 19
Май, 2009 г.
Корпоративная газета



ЧИТАЙТЕ
СТР. 2

Семья КОНДРАТЬЕВЫХ

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В мае 2009 года многие сотрудники Альянс Авто Групп отметили свои юбилеи:

30-летний юбилей отметил **Валерий ФЕЩЕНКО**, моторист цементировочного агрегата а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

35 лет со дня рождения исполнилось **Алексее Костенко**, водителю автомобиля а/к № 3 ООО «СТК» (г. Нягань), **Александру КОМАРОВУ**, водителю автомобиля ОАО «УТТ» (г. Колпашево), **Андрею ШИХОВУ**, начальнику КАТ № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Сослану БУДАЕВУ**, директору по производству ОАО «УТТ» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: **Людмила ИВОЧКИНА**, раздатчик нефтепродуктов ООО «СТК» (участок РММ 37 км), **Юрий ЯРЕМЧУК**, водитель автомобиля а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), и **Олег РЕДРЕЕВ**, водитель автомобиля а/к № 11

ООО «СТК» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметили: **Юрий ГУЦАЛЕНКО**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Нягань), **Олег ОСНАЧ**, старший мастер ООО «СТК» (РСС участка подбазы Ем-Ёга), **Иван ЛЯШЕНКО**, оператор по исследованию скважин а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань), **Андрей ВАСЯГИН**, водитель автомобиля ООО «СТК» (г. Нягань), **Виктор НЕКЛЮЕНКО**, моторист цементировочного агрегата а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань), **Николай ГЕЙЕР**, тракторист а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), и **Владимир ЖУКОВСКИЙ**, водитель автомобиля КАТ № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили: **Валентина ПАРШАКОВА**, ведущий инженер ПТО ООО «СТК» (г. Нягань), **Ришат САФИКАНОВ**,

электрогазосварщик ООО «СТК» (г. Нягань), **Николай ЯКОВЛЕВ**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань), и **Владимир ИГУНОВ**, машинист автомобильного крана а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань).

55-ю годовщину отметили: **Евгений САПОЖНИКОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Нягань), **Валерий КОСТЕРИН**, электрогазосварщик ЦРММ ООО «СТК» (г. Нягань), **Виктор КУЗНЕЦОВ**, водитель автомобиля ОАО «УТТ» (г. Колпашево), и **Андрей ПЕЛИН**, начальник отдела эксплуатации ОАО «УТТ» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметили: **Анатолий КОТОВ**, слесарь по ремонту оборудования котельных и пылеприготовительных цехов ООО «СТК» (г. Ня-

гань), и **Александр КОФАЛЬ**, контролер технического состояния автотранспортных средств ООО «СТК» (участок РММ 37 км).

Дорогие друзья!

Примите наши самые искренние поздравления! Желаем вам на долгие года крепкого сибирского здоровья, отличного настроения, удачи во всех делах, личного счастья, исполнения заветной мечты! Пусть каждый ваш день будет наполнен незабываемыми радостными мгновениями общения с родными и любимыми! Пусть вашим жизненным девизом станут эти слова:

*Не живи уныло!
Не жаль, что было,
Не гадай, что будет, –
Береги, что есть.*

С праздником!

ИЗМЕНЕНИЯ В КОАП

Президент Российской Федерации Дмитрий МЕДВЕДЕВ подписал Федеральный закон «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях», который был принят Государственной Думой 22 апреля и одобрен Советом Федерации 29 апреля 2009 года.

Изменения, внесенные в КоАП, направлены на обеспечение более высокой защищенности участников дорожного движения и их ответственности друг перед другом. Достичь этого поможет ужесточение штрафных санкций по отношению к водителям и пешеходам, нарушающим правила дорожного движения.

Так, существенно увеличены размеры административных штрафов, предусмотренных статьей 12.18 Кодекса за невыполнение требования Правил дорожного движения уступить дорогу пешеходам, велосипедистам и иным участникам дорожного движения, пользующимся преимуществом в движении (со 100 до 800-1000 рублей); статьей 12.23 Кодекса – за нарушение правил перевозки пассажиров (со 100 до 500 рублей); статьей 12.29 Кодекса – за нарушение пешеходами Правил дорожного движения (со 100 до 200 рублей). Впрочем, мера устного предупреждения в отношении пешеходов участников дорожного движения в КоАП остается. Часть 3 статьи 12.19 Кодекса изложена в новой редакции. Невынужденная остановка транспортного средства в районе пешеходного перехода будет наказываться штрафом в размере 300 рублей.

Ответственность водителя за отсутствие специальных детских удерживающих устройств или иных средств, позволяющих пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, будет увеличена до 500 рублей.

Федеральный закон вступил в силу 23 мая 2009 года, по истечении 10 дней после дня его официального опубликования (12 мая 2009 года).

По данным сайта gibdd.ru



ГЛАВА СЕМЬИ КОНДРАТЬЕВЫХ

Родился Дмитрий в таджикском городе Нуреке, что в переводе с таджикского означает «огонек, свет, лучик». И, действительно, ограниченный со всех сторон живописными горами, издали в ночи он напоминает мерцающий огонек, затерянный среди горных вершин.

История Нурека во многом переключается с историей образования г. Нягани: возник он в 1960 г. на месте кишлака Нурек в связи со строительством ГЭС, объявленным Всесоюзной ударной комсомольской стройкой. Росту маленького города энергетиков помогала вся страна: строители, воздвигавшие здание ГЭС, плотину (300 м в высоту — самая высокая в мире) и водохранилище (огромный, ни с чем не сравнимый подземный комплекс с его тоннелями и подземными залами) — люди более 40 национальностей. За 12 лет коллективного труда станция мощностью в 3 000 МВт заработала.

В числе строителей Нурекской ГЭС были и родители Дмитрия Павловича, приехавшие на комсомольскую стройку в 1963 году. Дмитрий стал третьим ребенком — долгожданным сыном после двух дочерей.

* * *

Учился Дмитрий КОНДРАТЬЕВ в русско-таджикской школе: «Я с рождения жил среди таджиков, — вспоминает он, — мы вместе росли, играли, ходили в школу. Имея возможность сравнить этот народ с людьми других национальностей, я частенько про себя отмечал, что таджики — на фоне других — доброжелательнее и радушнее. Бывало, мы с отцом попадали в кишлак; селяне, видя, что мы — неместные, приглашали нас в дом и все, что у них было вкусного, выкладывали на стол. Накормят нас сытно, еще и с собой в дорогу дадут».

После окончания школы он вместе с тремя одноклассниками поехал в г. Новокузнецк (там жили родственники одного из ребят), чтобы поступить в техникум на бульдозериста, но к их приезду набор на эту профессию уже закончился. «Мы, раздосадованные постигшей неудачей, решили прогуляться по городу, — продолжает Дмитрий Павлович. — И когда проходили мимо СПТУ-21, увидели объявление о наборе по специальности слесарь-монтажник-электрогазосварщик. Мы из любопытства зашли в техникум, а вышли оттуда уже студентами: у нас сразу же приняли документы, более того, выделили комнату в общежитии».

Данная специальность предполагает годичное обучение. В основном студентам давали знания по монтажу и сварке трубопроводов и железобетонных конструкций. «Мы проходили все технологии сварки и монтажа. И через месяц теории нас направили на практику, на завод, — рассказывает Дмитрий КОНДРАТЬЕВ. — Новокузнецк — это город металлургических заводов. И нас, студентов, на один из них привела наш мастер. У нас аж дух захватило от открывшейся нашему взору картины — громадина гигантских размеров: только в длину завод достигал семи километров! Сразу возникло ощущение своей ничтожности, мизерности. Мы проходили мимо цехов и видели, столько народа одновременно работает, и каждый выполняет во всей этой машине определенную задачу, чтобы в итоге собрать огромную конструкцию. Все это делается, стыкуется, а потом вывозится на поездах, в вагонах. Это надо просто видеть!»

Меня увлекла изучаемая профессия: было интересно работать с металлом, наблюдать, как он плавится; а также собирать различные кон-

Дмитрий КОНДРАТЬЕВ работает слесарем-электрогазосварщиком V разряда в ООО «ЭЛЛИА». Общий стаж работы по данной специальности составляет без малого двадцать лет. Но не только этим интересен этот человек — Дмитрий Павлович и его супруга воспитывают пятерых детей. Ну, да обо все по порядку.

струкции, причем внушительных размеров. На практике мы все спрашивали у опытных сварщиков, как правильно варить и в какой последовательности — отец учил всегда спрашивать: за спрос никто не ударит».

Через четыре месяца учебы Дмитрия и его одноклассников призвали в армию, а выпускные экзамены — в июле. Поэтому всем четверым пришлось досрочно сдать экзамены и защитить дипломную работу.

* * *

После «учебки» Дмитрия Павловича направили на флот, на Балтийское море (Калининградская область). Несмотря на свою причастность к военно-морскому флоту, матросу КОНДРАТЬЕВУ за три года службы ни разу не довелось выйти в открытое море: он был связистом и служил на суше в береговой охране, торпедном арсенале. В его задачи входило обслуживание телефонной связи между командным пунктом и пирсом. «Там со времен Великой Отечественной войны оставались немецкие бункеры, кабели, мини-АТС, раскиданные по всему лесу вплоть до морского берега. И мне частенько приходилось в случае какой-либо неисправности спускаться в эти бункеры и налаживать связь».

А узнав, что я по специальности — газосварщик, командование части «предложило» мне и дальше набираться опыта согласно выбранной профессии. Поэтому в свободное от службы время кому трубы варил, кому — железобетонные конструкции, а также по мелочи помогал в ремонте автопарка нашей части. Так и началась моя жизненная практика...».

* * *

После службы в армии КОНДРАТЬЕВ вернулся в родные края. Но через год он был вынужден бежать оттуда — на территории бывшей советской республики развернулись военные действия. Это был 1993 год. Конфликт развивался на разных уровнях: таджики — нетаджики; город — село; индустриальное — традиционное общество; горные — долинные, северные — южные таджики; борьба регионов за сферу влияния на высшем государственном уровне. Но суть сводилась к борьбе за выживание этих регионов в условиях демографического взрыва, катастрофической нехватки водно-земельных и, соответственно, продовольственных ресурсов. «Борьба шла в основном между таджиками, — рассуждает Дмитрий Павлович. — Те, кто стоял за ислам, — исламско-демократический блок — призывали к возвращению, как опять же они утверждали, князьков, баев, гаремов — прежнего быта, существовавшего до революции... А другие, как их называли, коммунисты (Народный фронт), хотели, чтобы люди жили по современным законам. Еще были две группировки, которые принадлежали к Памиру и к Северному Таджикистану (Ленинабад). Они, правда, каждая по-своему, хотели суверенитета каждой отдельной территории. И вот они друг друга вытесняли: то одни придут, стреляют, убивают, то другие придут — и опять же стреляют, убивают».

Мирным жителям было очень туго: у нас не было ни продовольствия, ни элементарных средств гигиены.

Вокруг горы. И только одна дорога шла через перевал на Душанбе, откуда могли поступить продукты питания; она была еще и единственной связью с внешним миром. Но никто не мог ни выехать, ни въехать в Нурек: враждующие группировки за этим перевалом постоянно устраивали бои».

А Дмитрию КОНДРАТЬЕВУ приходилось ежедневно по утрам и вечерам пешком миновать это осадное место, чтобы попасть на работу: вернувшись из армии, он устроился электрослесарем на ГЭС, которая располагалась в 5 км от Нурека. «Страшно было. Идешь по дороге, а над твоей головой пули свистят. Одни бегут с автоматами, орут, стреляют; другие на танках... в небе вертолеты... Повсюду грохот от разрывов снарядов... И хотя русских они не трогали, нередкими были случаи ранения и смерти среди мирных жителей».

И вот, когда региональные страсти немного поутихли, Дмитрий Павлович решил покинуть Таджикистан. Это лихо вынудило его не только без оглядки бежать из дома и искать пристанища по белу свету, но и надолго (если не навсегда) распрощаться со всем, что было так дорого и близко сердцу: родимым очагом, благоухающим и цветущим краем, друзьями детства... «Если бы не война, никогда не уехал бы оттуда, — уверяет Дмитрий. — К тому времени родители своими руками уже построили большой дом и развели прекрасный сад; приобрели машину. И все это пришлось бросить... и начинать жизнь с нуля».

* * *

В августе 1993 года, когда Дмитрий Павлович приехал в Нягань, городу исполнилось всего 8 лет. И хотя это место только отдаленно напоминало привычные очертания городского пейзажа, Дмитрия это нисколько не смущало: после войны, наверное, любое мирное место покажется раем. Да и выбирать не приходилось — родственников больше нигде не было. А здесь к тому времени уже жили его старшая сестра со своей семьей и любимая, которую он отправил в Нягань подальше от войны. «Я подня блуждал по Восточному микрорайону в поисках общежития, где проживала сестра... Еле-еле нашел. Ну, это еще ладно. Я не на шутку перепугался, когда из крана хлынула темноржавая вода. После горной прозрачной голубой воды это было самым жутким зрелищем из всех моих первых впечатлений о Нягани».

* * *

Тяжким испытанием для бывшего южанина стали и северные морозы: «Трудно было привыкнуть к здешней зиме; я валенки, шапку-ушанку и фуфайку в жизни не носил... Да и столько снега раньше не видел. Если в Таджикистане он, к примеру, утром выпадет, то к обеду уже весь растает. Скажу больше, в январе средняя температура там не опускалась ниже +10 градусов по Цельсию. А тут вся работа — на улице (я сразу же по приезду устроился электрогазосварщиком в трест КЛНС — СМУ-12, где работал шурином). Сильно мерз, долго не мог привыкнуть к зимним стужам. Но деваться некуда, работал и в морозы...».

* * *

За 16 лет жизни в Нягани Дмитрий КОНДРАТЬЕВ сменил три ком-

пании по одной и той же причине: в определенный момент каждая из них переживала пертурбации, и это незамедлительно сказывалось на выплате, а если точнее — задержке в выдаче зарплаты работникам. «А у меня дети и жена, их кормить и одевать нужно, поэтому зарплата мне нужна вовремя», — рассуждает КОНДРАТЬЕВ. Лишь его увольнение из ОАО «Уральская нефтяная компания» связано со сворачиванием деятельности предприятия в Нягани.

Проработав пять месяцев в ООО «ЭЛЛИА», Дмитрий Павлович сравнивает: «В ОАО «УНК» головные офисы располагались в Москве и Свердловске, в связи с чем каждые два-три месяца приезжали на проверку нашей деятельности различные комиссии. Одна приедет — одно говорит, другая приедет — противоположное. И все учат, как жить, как работать и что делать... Зачастую не знал, как правильно поступить — начальства много. Как говорится, позвонит начальник и прикажет срочно выезжать на объект, а ты посиди полчаса и подожди — все равно через полчаса другой позвонит и прикажет возвращаться домой. Потом третий позвонит и отчитает, что деньги зря прокатал... А здесь — один руководитель. И это намного упрощает жизнь работника».

* * *

Со своей женой Галиной он познакомился еще в Таджикистане, когда вернулся из армии: «Мы полюбили друг друга. И когда перебрались в Нягань, решили пожениться».

— Дмитрий Павлович, сколько у Вас детей?

— Пятеро.

— Как удается сводить концы с концами?

— Это так кажется, что тяжело. Я даже и не замечаю этих трудностей. Они же не все разом появились, а постепенно: сначала один, потом второй... Ночи с супругой делил пополам: она спит, я с малышом нянчусь. Не было такого, как в других семьях: муж выпался, а жена весь день на ногах, да всю ночь ребенка качает...

— Редко встретишь среди мужчин такое понимание...

— Если любишь человека, то, в первую очередь, жалеешь его. А я и жену люблю, и детей своих. Поэтому у меня их столько. Один-два ребенка — это не дети, даже и поиграть не с кем. В моем доме всегда кто-нибудь да есть. И это радует.

— Некоторых дети и жена, напротив, раздражают: одни шумят, бегают, не дают отдохнуть; другая — пристаёт с глупыми вопросами, как прошел

день, как самочувствие... А Вы с каким настроением возвращаетесь домой? Усыряете детей, резко одергиваете жену?..

— Конечно, усыряю, если вижу, что они дерутся. Разведу по углам, каждому дам то, за что он боролся. Помирю их. Да и разве это шум? Это жизнь! Мне кажется, человеку намного тяжелее возвращаться в пустую квартиру и слышать биение только своего сердца. А я после смею вижу родные глаза и улыбку, и в каждом жесте — что меня очень ждали. Это такое счастье!

Знаете, меня многие не понимают, упрекают, что я нищету пложу. Но мы с супругой так не считаем. И моя сестра так не считает: у нее тоже пятеро детей, причем она одна их воспитывает (муж погиб). Старшие сыновья уже выросли, помогают матери младших поднять. Пусть нам сейчас нелегко, зато сколько у нас будет в старости помощников! Это ж потом какая награда! Если Бог дает детей, их нужно растить. Некоторые бы и рады их иметь, но не могут — Бог здоровья не дал.

Семья и к работе причает, появляется ответственность. Одно от другого не отделимо. Когда начинал работать, было особенно тяжело подниматься по утрам, а сейчас — как обязанность: я должен вырастить детей и дать им путевку в жизнь. Уже нет такой проблемы, как «не хочу» или «тяжело». Мой труд мне в радость, тем более что профессия по душе.

— Дмитрий Павлович, а Ваша жена работает?

— Нет. Раньше она не выходила из декретного отпуска, а сейчас я ее не пускаю трудиться: столько дел по дому — ей просто некогда работать.

— Какие моменты в Вашей жизни были самыми сложными?

— Когда жена в роддоме была, у нее шли тяжелые роды. Очень переживал — боялся потерять ее, самого близкого и родного человека. Мы с ней вместе столько пережили: войну, голод, переезд на новое место «без ложки и вилки», трудности с жильем, рождение каждого ребенка, бессонные ночи, болячки и слезы... Я просто не представляю свою жизнь без нее.

— Дмитрий Павлович, что бы Вы могли пожелать людям, которые только окончили школу?

— Обязательно получить профессию по душе. Не бояться работы, создать семью — это станет толчком для человека: если он один, то может легко сбиться с пути. Сначала кто-то захочет зарабатывать деньги, купить квартиру... Мне кажется, что вдвоем эту будет намного проще сделать. Не стоит никогда откладывать то, ради чего мы все появились на свет, — продолжение рода. Главное — не отчаиваться, и стремиться туда, где светло; и не бояться трудностей.

БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Дмитрий КОНДРАТЬЕВ родился 26 мая 1971 года в г. Нуреке (Таджикская ССР). В 1988 г. окончил среднюю школу № 1 г. Нурека. С 1988 по 1989 гг. — учеба в СПТУ-21 г. Новокузнецка по специальности слесарь-монтажник-электрогазосварщик. С 1989 по 1992 гг. — служба в ВМФ (г. Светлый Калининградской области). С 1992 по 1993 гг. — электрослесарь II разряда Нурекской ГЭС. С 1993 по 2001 гг. — электрогазосварщик III разряда треста Краснотеннефтегестрой — строительно-монтажное управление № 12 г. Нягани. С 2001 по 2005 гг. — электросварщик V разряда ручной сварки ЗАО «Промстроймеханизация». С 2005 по 2009 гг. — слесарь-электрогазосварщик V разряда ОАО «Уральская нефтяная компания». С 1 января 2009 г. по настоящий момент — слесарь-электрогазосварщик V разряда ООО «ЭЛЛИА».



ИЗ УСИНСКА – В НЯГАНЬ

Город Усинск расположен на северо-востоке Республики Коми. Расстояние от него до Няганы составляет 4 000 км. Бывалые дальнбойщики скажут, что это не расстояние. Возможно, так оно и есть, но при наличии хорошего асфальтированного полотна, «усейного» по обочинам специализированными стоянками с АЗС, мини-кафе, гостиницами и прочими отдушниками для водителей. А если эти четыре тысячи километров представляют собой часть — падающий «зимник», без освещения и элементарных, простите, удобств; частью — просто отвратительные с колдобинами и ухабами, как после немецкой активной бомбежки, дороги; частью — грунтовые?.. А если еще добавить к этой «шоферской страшилке», что транспорт, на котором нужно преодолеть весь этот путь, мягко выражаясь, со слабыми техническими данными?.. Страшно? А то ж!..

Воистину просто распирает чувство гордости за водителей ОАО «Управление технологического транспорта», которым удалось преодолеть все эти трудности и превратности нелегкого пути. К сожалению, не удалось встретиться с ними и распространить о дорожных перипетиях: на следующий день после такого утомительного путешествия, сдав необходимую документацию по командировке, они устремились домой, в Усинск, но уже по железнодорожному полотну — на электровозе. Поэтому держал ответ за всех **Игорь АЙРАПЕТЯН, технический директор ОАО «УТТ»:**

- В течение недели из г. Усинска группа водителей автоколонной из 11 машин добиралась до Няганы. Сейчас на том участке идет сокращение объемов производства, и чтобы наша техника там не простаивала, руководством предприятия ОАО «УТТ» было принято решение: незадействованный транспорт-спецтехнику перегнать в Нягань. И вот 3 мая они приехали.

ПРОФЕССИОНАЛИЗМ, ГРАНИЧАЩИЙ С ГЕРОИЗМОМ

- Считаю, что люди совершили просто героический поступок. Они выбирались



Игорь АЙРАПЕТЯН

из Усинска с большим трудом: 700 км пути составлял только «зимник», которого уже практически не было. Часть дороги — по тундре. Помимо того, что дорога была плохая, техника была еще в худшем состоянии, и на протяжении всего пути она непрерывно выходила из строя. И в этом заключалась еще одна трудность (Усинск — это тот участок ОАО «УТТ», где пока техническое обслуживание транспорта не поднято на такой уровень, как в Нягани; нет и тех материальных ресурсов, которыми мы пользуемся здесь). И когда это происходило, вся автоколонна останавливалась, и все водители принимались за ремонт, совершая воистину чудеса. Более того, по дороге были проблемы с инспекторами ГАИ, которые по любому поводу «докапывались» до наших водителей.

Но сейчас спецтехника на месте — в РММ «УТТ», и уже во всю идет ее ремонт.

НАШИ ЛЮДИ

- Водители, способные преодолеть путь такой сложности, — настоящие профессионалы, мастера своего дела. И мне импонирует, что такие люди работают в нашей компании: им можно доверить ответственное дело. По прибы-

тии в Нягань я поблагодарил лично каждого водителя, каждому пожал руку. И через «Автомобилист» еще раз хочу выразить им свою благодарность за самоотверженность, за маленький личный подвиг. Особо хочу отметить человека, которому пришлось нести ответственность за всю эту экспедицию, за каждого водителя, за каждое транспортное средство, — старшего механика Усинского участка ОАО «УТТ» Хазби ЧИГОЕВА. Благодаря его организаторским способностям водители не пали духом, и весь транспорт был доставлен до места назначения.

УЧАСТОК ОАО «УТТ»

В г. Усинске ведется добыча нефти. Здесь располагается один из участков ОАО «Управление технологического транспорта». «УТТ» оказывает транспортные услуги спецмашинами. Основной заказчик — ООО «Интегра». Сейчас идет процесс реорганизации этого предприятия, в связи с чем происходит некоторый спад производства — сокращение объемов. Поэтому, как уже было сказано, руководством УТТ было принято решение перебазировать незадействованную технику в Нягань.

С января по май 2009 года обязанности начальника Усинского участка исполнял **Андрей СТАФЕЕВ, заместитель управляющего директора ОАО «УТТ»**. Он был направлен руководством предприятия для подготовки всей необходимой документации для отправки автоколонны в Нягань. В его задачи входила подготовка и организация не только технической, но и юридической стороны предстоящего переезда: ему необходимо было снять с учета все транспортируемые ТС, оформить на них необходимую документацию. На сегодня обязанности начальника Усинского участка ОАО «УТТ» временно исполняет Хазби ЧИГОЕВ.

«АЛЬЯНС» ВОСПИТЫВАЕТ КАДРЫ

СТУДЕНТ ТЮМГНГУ – СЛЕСАРЬ «СТК»

Виталий Александрович окончил Тюменский государственный нефтегазовый университет, Институт транспорта (специализация — инженер автомобильного хозяйства). Проходя обучение в вузе, он параллельно осваивал теорию на производстве: «С 2002 по 2007 гг. я проходил практику на предприятии ООО «СТК», — поделился Виталий ЗАЙЦЕВ. — И я не ошибся в своем выборе: в «СТК» работают грамотные специалисты, мудрые люди. Так, **Василий САМСОНЕНКО, ныне — технический директор ООО «СТК»**, при нашем знакомстве дал мне дельный совет: «Чтобы владеть ситуацией, нужно знать все производство изнутри, а для этого придется поработать сначала слесарем, а потом будет видно». Воистину мудрые слова! Стань я сразу мастером, вряд ли я досконально узнал бы весь производственный процесс».

Таким образом, начал Виталий свою трудовую деятельность слесарем-мотористом, а под конец практики уже осуществлял производственный контроль за состоянием рабочих мест на центральной РММ в качестве мастера ЦРММ. «Бесконечно благодарен руководству ООО «СТК» за опытных наставников как из числа слесарей, так и из состава инженерно-технических работников: **Андрея БЕЛОВА, слесаря-моториста, Леонида ГАВРИЛЮКА, ныне — технического директора ООО «Ремавтосервис», Александра ЧИКНАЙКИНА, старшего мастера ЦРММ, Игоря АЙРАПЕТЯНА, ныне — технического директора ОАО «УТТ», Юрия БОСЯКОВА, бывшего начальника I автоколонны**. За пять лет эти люди обучили меня многим тонкостям моей профессии: и как закручивать гайки, и как грамотно и мудро руководить работниками предприятия. Очень жаль, что среди нас больше нет Юрия БОСЯКОВА, опытного и компетентного специалиста, прекрасного человека. Он умер, но память о нем — навсегда в моем сердце. Уверен, многие сотрудники «Сервисной транспортной компании», да и ООО «Альянс Авто Групп» разделяют мое мнение и скорбь о нем».

В марте 2009 года в ООО «АвтоДом» пришел Виталий ЗАЙЦЕВ, молодой специалист по ОТ, ПБ и ООС. Учитывая его профильное образование и пятилетний производственный опыт в ООО «Сервисная транспортная компания», руководство «АвтоДома» доверило ему возглавлять отдел по охране труда, производственной безопасности и охране окружающей среды. Более того, в качестве поощрения за ответственный и грамотный подход к делу Александр СЕРГЕЕВ, генеральный директор ООО «АвтоДом», предложил редакции «АВТОМОБИЛИСТА» рассказать о своем перспективном сотруднике.

ПРОВЕРКА НА ПРОЧНОСТЬ

Но вот сдан последний выпускной экзамен, защищена дипломная работа, и Виталия ЗАЙЦЕВА по распределению направляют на работу в транспортное предприятие ООО «Аргос-СУМР» г. Когалыма. Как и в «Сервисной транспортной компании», на новом месте ему было предложено сначала поработать слесарем-агрегатчиком IV разряда, а затем, спустя месяц, его перевели на должность инженера материально-технического снабжения, а еще через месяц — мастера ЦРММ. Спустя 4 месяца Виталия ЗАЙЦЕВА призвали в армию (космические войска, космодром г. Плесецка). Год службы в армии. В октябре 2008 года он вернулся в Когалым, на прежнее место работы, но уже в качестве инженера производственного контроля. Через три месяца Виталий возвратился в Нягань, свой родной город. И здесь спустя полтора месяца устроился в ООО «АвтоДом» начальником ОТ, ПБ и ООС. И это, судя по всему, лишь первая ступень его карьерного роста. «В ООО «АвтоДом» я работаю с марта 2009 года. Скажу откровенно, мне здесь очень нравится. Коллектив «АвтоДома» сплоченный и дружный. Проявляется это, прежде всего, в решении производственных вопросов: мы работаем и выкладываемся на все сто процентов. Все инженерно-технические работники — высококлассные специалисты, и причем не только в своей области, но и в других сферах. К примеру, любой из них может с уверенностью возложить на себя обязанности другого в случае болезни или ухода в отпуск последнего».

Как правило, специфика организационного процесса на каждом предприятии, хотя и не принципиально, но все же различается. И, придя в ООО «АвтоДом», молодой специа-



Виталий ЗАЙЦЕВ

лист столкнулся с некоторыми проблемами: «Мне повезло, что и в этой компании я повстречал отзывчивых людей, которые помогли разобраться в некоторых организационных вопросах. Скажу больше, такой уровень знаний и опыта, как у моих наставников, — **Александра СЕРГЕЕВА, генерального директора, Михаила БАБУРОВА, директора по производству, Евгения АНУФРИЕВА, директора по экономике и финансам**, — нечасто встретишь. Хотелось бы перенять их опыт в полном объеме».

В настоящее время Виталием Александровичем курируются многие производственные вопросы, но основное внимание, само собой

разумеется, он уделяет исполнению своих непосредственных обязанностей: охране труда, промышленной безопасности и охране окружающей среды. «Данная область производства на нашем предприятии стоит на высоком уровне, — уверяет Виталий, — но считаю, что совершенству нет предела, а потому буду прилагать все усилия, чтобы проработать все моменты по ОТ, ПБ и ООС и выстроить весь производственный процесс наших сотрудников в слаженный и безопасный механизм, оптимизировать все его составляющие. Так, в настоящее время мы работаем над внедрением на нашем предприятии международных стандартов по экологической и промышленной безопасности и ряда других стандартов, которые, по моему мнению, выведут ООО «АвтоДом» на новый уровень развития. Также сегодня мы внедряем на нашем предприятии систему производственных аудитов безопасности, которые приведут к высокому уровню безопасности в погрузо-разгрузочном и железнодорожном цехах».

Как говорится, сделал дело — гуляй смело. Но эта пословица, по искреннему убеждению Виталия ЗАЙЦЕВА, не относится к «АвтоДому»: «У нас такое правило: сделал дело — бери за другое! С таким девизом, убежден, можно и горы свернуть, и вброд перейти море. Так что будем работать и еще раз работать!».

ПОСЛЕСЛОВИЕ

И как вам убеждения молодого специалиста?! Думаю, что у людей с таким мировоззрением все впереди: новые победы и достижения, пусть и вперемешку с просчетами и неудачами, но главное — это четко следовать намеченному пути и воплотить в жизнь все планы и надежды, поставленные в самом его начале.



ГЛОНАСС: БЕЗОПАСНОСТЬ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ

«ONLINE - ТАКСИ»

О том, что профессия таксиста сопряжена с постоянным риском, уверена, спорить никто не станет. Не раз горожан потрясли известия об убийстве водителя таксомотора: небольшой дневной доход либо автомобиль нередко становились объектом легкой наживы для злоумышленников. А сколько совершается краж, пока таксисты отвлекаются на пару секунд... Но это одна сторона вопроса. Есть и другая. Она касается уже безопасности клиента: во всех городских таксо-службах работают «частники», от которых при устройстве на работу никто не требует заключения психиатров... Потому любой здравомыслящий человек, вызывая такси, обращается в ту службу, которая, прежде всего, зарекомендовала себя на данном рынке услуг с положительной стороны. ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» может решительным образом поднять рейтинг любой таксослужбы города: «Нашей компанией, — рассказывает Анатолий Анатольевич, — разработано новое решение для оптимизации задач, выполняемых службами такси, с использованием навигационного оборудования и нашего программного обеспечения. Решение позволяет обрабатывать поступающие заказы в автоматическом режиме, регулировать скоростной режим машин, что неизменно повышает качество работы диспетчеров и водителей такси и в результате обеспечивает явную конкурентоспособность в данной сфере услуг. Также данное решение позволяет таксослужбам выступать под таким брендом, как «Самое безопасное такси»: при приеме заказа по телефону вся информация автоматически заносится в базу данных, что является гарантией безопасности для пассажиров. Даже через месяц можно посмотреть, кто и на какой машине ездил. Это немаловажное подспорье для сотрудников ГОВД в розыске оставленных в такси вещей. Также программа помогает выявить виновника ДТП, высчитать, как себя вел водитель до ДТП, с какой скоростью он ехал, куда занесло машину и прочее...

Терминалы, устанавливаемые на таксомоторы, могут выполнять еще и охранные функции. Помимо того, что машина будет круглосуточно находиться под наблюдением диспетчеров, в нее устанавливается «тревожная кнопка», позволяющая в считанные доли секунды вызвать помощь. Более того, в отдельные транспортные средства по желанию клиента устанавливается незаметная для пассажиров видеокamera, которая фиксирует все, что происходит в машине. И в случае нападения на водителя у сотрудников ГОВД будет видеозапись происшествия или фотографии злоумышленников. И это еще не все. С помощью ГЛОНАСС можно вообще заблокировать работу двигателя, если, к примеру, машину угнали. Достаточно сообщить об этом диспетчеру, и мы на расстоянии заблокируем двигатель угнанного ТС. То есть ГЛОНАСС предлагает водителю и пассажиру полную безопасность — у нас все под контролем. Более того, мы можем следить за выполнением заказа, видеть наличие или отсутствие пассажиров в такси.

Интересным предложением для таксистов будет замена громоздких раций на современное и компактное устройство двухсторонней связи (водитель-диспетчер), что дешевле использовать раций. Действие сигнала — стопроцентное; устройство имеет

С незапамятных времен человечество «оттачивало», совершенствовало формы и методы самообороны: если раньше самозащита была «головной болью» отдельной личности, то с развитием цивилизации о безопасности своих граждан стало печется еще и общество, предлагая надежные и эффективные средства защиты. Последние достижения в этой сфере принадлежат как западным, так и российским разработчикам в области телематики. В прошлом номере «Автомобилиста» мы с Анатолием МАРЧЕНКО, генеральным директором ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА», начали рассматривать готовые решения для муниципального транспорта. Сегодня мы продолжим эту тему.

эстетичный вид; при общении не отвлекает водителя от вождения, не нужно нажимать кнопку «приема-передачи», как на рации, — все работает автоматически, и не раздражает клиента непонятными скрипами, разговорами, шипением».

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

Диспетчер, получив заказ, видит на электронной карте города расположение всего автопарка и подбирает наиболее подходящую машину. Связь с водителем осуществляется с помощью терминала по каналу GSM. И с этого момента программа самостоятельно следит за выполнением заказа, постоянно информируя диспетчера обо всех этапах движения автомобиля. Кроме того, диспетчер может информировать водителя о наиболее оптимальном движении по маршруту, что существенно снизит время выполнения заказа. А учитывая разбро-

боты такси, а это, безусловно, скажется на его конкурентоспособности, увеличении объемов заказов, да и общей координации и прозрачности службы такси».

Хочется отметить, что данное предложение от ГЛОНАСС является гибким, и всегда можно подобрать самый оптимальный и эффективный вариант: для разных задач можно устанавливать определенный набор модулей.

«ГЛОНАСС» ПРЕДЛАГАЕТ

Итак, обобщая все выше сказанное, выделим возможности, предлагаемые ГЛОНАСС:

- мониторинг местоположения машин;
- определение статуса автомобиля;
- контроль расхода топлива;
- прием и ведение заявок на обслуживание;



У нас все под контролем!

сность домов по микрорайону, это довольно-таки выгодное предложение! Кроме того, для быстрого определения мест доставки в базе имеются адреса всех магазинов, организаций, гостиниц, ресторанов, СТО и прочих общественных мест. Автоматически будет рассчитываться и стоимость выполнения заказов.

«Примерами эффективной реализации данного решения могут послужить такие города, как Москва, Санкт-Петербург, Екатеринбург, которые обслуживают крупные таксопарки. Все уважающие себя таксо-службы оборудованы подобными системами. И данные службы востребованы, так как являются гарантом безопасности для пассажиров, — продолжает Анатолий МАРЧЕНКО. — Сегодня мы проводим ознакомительную работу с основными службами такси г. Нягани, некоторые из них уже проявляют повышенный интерес к данному предложению. Однако мы для себя планируем первоначально работать лишь с одной-двумя службами с целью более грамотного построения форм взаимодействия. Ведь внедрение нашей системы однозначно приведет к изменению характера ра-

- поддержка всех возможных методов автоматического расчета стоимости заказов;
- работа с бортами (учет стоянок, выхода машин на линию);
- работа с водителями (взаиморасчеты, учет рабочего времени);
- работа с диспетчерами служб такси;
- контроль, запись всех разговоров (записи хранятся по каждому отдельному заказу);
- возможность идентификации клиента;
- возможность SMS-оповещения о прибытии машины (точное время, марка, цвет и номер машины);
- возможность увидеть количество потерянных вызовов (хватает ли телефонных линий, все ли операторы своевременно поднимают трубки) и так далее.

ГРАЖДАНИН - МИЛИЦИЯ

Программа «Безопасный город» призвана обеспечивать покой и защиту граждан, предотвращать преступления, снизить криминальную обстановку в городе, так как она может реагировать на случаи хулиганства, ван-

дализма и прочее. Иначе говоря, это экстренное реагирование служб охраны правопорядка на вызов горожан. Чем же данная программа может быть полезной для города? Ведь и без того практически у каждого няганца имеется в наличии мобильный телефон, а в дежурной части ГОВД круглосуточно «несут вахту» сотрудники милиции, незамедлительно реагирующие на каждый вызов... Считаю, что данное оборудование станет беспристрастным свидетелем, коего невозможно переубедить или подкупить. И у сотрудников ГОВД на руках будут неоспоримые доказательства — фото— и видеофакты.

«Программа «Безопасный город», — поясняет Анатолий МАРЧЕНКО, — представляет собой комплекс программного оборудования для приема от населения сообщений о случаях криминального характера, о фактах общественного беспорядка, стихийных бедствиях, катастрофах и других чрезвычайных ситуациях. Места установки устройств экстренной связи определяют специалистами по общественной безопасности. Наибольшая эффективность достигается при установке устройств в оживленных и криминальных районах города: на вокзалах, рынках, в местах массового скопления граждан и т.д. Данная система позволяет дистанционно организовать видео— и аудиоконтроль указанных участков города».

КАК ЭТО ВЫГЛЯДИТ

Переговорное устройство представляет собой совокупность технических блоков, обеспечивающих формирование сигнала «вызова», двустороннюю связь с объектом, передачу изображения от объекта на диспетчерский центр. Переговорные устройства обеспечивают следующие функции: голосовую связь с диспетчерским центром по нажатию кнопки «вызов» (режим «тревожная кнопка»); реагирование на входящий вызов голосовой связи от диспетчерского центра (режим прослушивания); реагирование на движение объекта, находящегося в зоне клиентской части устройств в течение определенного времени без вызова диспетчерского центра (в этом случае терминал посылает сигнал в диспетчерский центр, начинает передачу фотоснимков на объект диспетчерского центра).

Датчик движения устанавливается в эту же кабину. Он представляет собой ультразвуковой или инфракрасный датчик, реагирующий на движение объектов, находящихся в непосредственной близости (до 1 м) от клиентской части устройства (от пе-



Анатолий МАРЧЕНКО

реговорного пункта). При движении объекта, который находится в этой будке, датчик вырабатывает импульсы, они поступают на один из входов в терминал, при этом сигнал посылает сообщение в диспетчерский центр, включает питание видеокамеры, начинается запись в журнал.

КАК ЭТО РАБОТАЕТ

При вызове с устройства «Экстренная связь» в дежурной части ГОВД раздается звонок, на экране монитора высвечивается сообщение о вызове с указанием названия и номера объекта. Более того, милиционер видит, кто звонит, — мужчина или женщина, в каком они находятся состоянии (кстати, принятые сигналы тревоги, данные о вызовах и фотоизображения автоматически регистрируются в базе данных). Дежурный соответственно реагирует на полученное сообщение от абонента, высылая наряд милиции.

Но и это еще не все. Это очень умная система — она сама себя защищает: любые действия, которые человек совершает рядом с ней, тут же фиксируются на видео, записываются на диктофон. И если кабину начинают крушить, бомбить, срабатывает датчик удара, и на это место сразу же высылаются наряд милиции, чтобы предотвратить данный акт и наказать вредителей. «Безопасный город» — действительно эффективное решение для обеспечения спокойной жизни граждан и незаменимый помощник сотрудников ГОВД в определении виновника происшествия. Следует отметить, что данные проекты уже успешно реализовываются в крупных городах и зарекомендовали себя как надежный помощник в области охраны правопорядка.

В следующем номере вы узнаете о двух решениях для физических лиц: «Противоугонном предложении от ГЛОНАСС» и «Персональных трекерах».