

АВТОМОБИЛИСТ



№ 20

Июнь, 2009 г.

Корпоративная газета

ЧИТАЙТЕ
СТР. 4



Коллектив базы «п. Таллинка»

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-летнюю годовщину отметил Павел БЕЛОВ, водитель автомобиля а/к № 1 000 «АТС» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили: Алина СЫСОЕВА, бухгалтер ООО «АТС» (г. Тюмень), и Алимхан АДильХАНОВ, водитель автомобиля а/к № 11 000 «СТК» (г. Нягань).

35 лет со дня рождения исполнилось Наталье ХМЫРОВОЙ, диспетчеру автомобильного транспорта ООО «СТК» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: Андрей СТАФЕЕВ, заместитель управляющего директора по общим вопросам ОАО «УТТ» (г. Нягань), Владимир КОТЛОВ, водитель автомобиля КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Марат ИСМАГУЛОВ, водитель нефтевоза ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Сергей ПЕРЦЕВ, машинист автомобильного крана а/к № 1 000 «СТК» (г. Нягань), Александр ГАПОНИК, водитель автомобиля а/к № 3 000 «СТК» (г. Нягань), Евгений ПЕТРУХОНОВ, машинист ППДУ а/к № 8 000 «СТК» (г. Нягань), и Сергей СУХОВ, слесарь по ремонту автомобилей а/к № 1 000 «СТК» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметили: Марина КУРОПАТКИНА, техник по учету ГСМ ООО «СТК» (база 37 км), и Сергей ВАГИН, водитель автомобиля а/к № 1 000 «АТС» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили: Сергей КАРТАШЕВ, водитель автомобиля КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Сергей КУПРИЯНОВ, машинист автомобильного крана а/к № 1 000 «СТК» (г. Нягань), Сергей ХАРЛАМОВ, слесарь по ремонту автомобилей ЦРММ ООО «СТК» (г. Нягань), Виктор ПЕТУХОВ, слесарь по ремонту автомобилей ООО

«СТК» (участок РММ 37 км), Николай ЕВГРАФОВ, водитель автомобиля а/к № 3 000 «СТК» (г. Нягань), Владимир ЩЕРБИНИН, водитель автомобиля а/к № 2 000 «АТС» (п. Таллинка), и Сергей КОЛМАКОВ, водитель автомобиля а/к № 3 000 «АТС» (г. Тюмень).

55-ю годовщину отметили: Александр ПУШКАРЕВ, водитель автомобиля ОАО «УТТ» (г. Колпашево), Салават МИФТАХОВ, водитель автомобиля а/к № 3 000 «СТК» (г. Нягань), Иван МЕДЯНИК, машинист автомобильного крана а/к № 1 000 «СТК» (г. Нягань), и Михаил СВЕТЛАКОВ, машинист крана а/к № 3 000 «СТК» (г. Нягань).

60-летний (!) юбилей отметил Александр МИНЧЕВ, машинист ППДУ а/к № 8 000 «СТК» (г. Нягань).

Дорогие друзья!

Поздравляем вас с этим замечательным праздником! Желаем вам здоровья, семейного благополучия, надежных друзей, прекрасного настроения, везения во всем! Также желаем вам быть оптимистами в непростых жизненных ситуациях, понимания близких, быть незаменимыми и ценными сотрудниками на работе, карьерного роста и ошеломляющего успеха во всех сферах!

Пусть улыбкой, радостью, любовью Сердце ваше полнится всегда!
Желаем сил, энергии, здоровья, Счастья на долгие года!
Нужным пусть будет ваш труд,
В реальность мечты превратятся,
Невзгоды пусть мимо пройдут,
А все начинания – свершатся!
С праздником!

Коллектив ООО «АвтоДом» и редакция газеты «АВТОМОБИЛИСТ» сердечно поздравляют инженера-логистика ООО «АвтоДом» Тимура МАДЕЕВА и его супругу Екатерину с рождением сына!

Дорогие друзья! У вас появился прекрасный малыш – это чудесное событие! Теперь ваша жизнь изменится коренным образом. Конечно, первое время будет нелегко, ведь вы еще не привыкли к тому, что нужно заботиться о малыше. Но совсем скоро вы будете удивляться, думая, как же вы могли жить без этого чудесного человечка. Он подарит вам столько прекрасных минут! Вы будете играть с ним, дарить ему подарки, учить всему, что умеете сами. Так пусть счастье не покинет ваш дом, а ваша жизнь будет светлой и радостной!



Коллектив ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-Югра» и редакция газеты «Автомобилист» от всего сердца поздравляют Руслана ГИЛЯЗОВА и его жену Розу с рождением сына!

Руслан и Роза! Еще совсем недавно вы были просто мужем и женой, а теперь стали папой и мамой. Поздравляем вас с этим чудесным событием и желаем, чтобы ваш сынок рос здоровым и счастливым! У вас начинается новая жизнь, ведь вам теперь придется воспитывать маленького человечка. Желаем вам воспитать его самым умным, самым смелым, добрым и мужественным! Пусть он очень любит своих родителей, которые всегда будут дарить ему свою любовь и поддержку!

Михаил ЦЕПИЛОВ: «ТРУД ШОФЕРА ВСЕГДА В ПОЧЕТЕ»

Действительно, с момента появления первого автомобиля профессия по управлению «железным конем» становится одной из ведущих в мире. Более того, каждый мальчишка уже с самого детства управляет целым автопарком игрушечных машин, и с возрастом возжеланные предметы принимают более внушительные и осязаемые размеры, да и вождение делается реальным. И если для кого-то управление автомобилем и дальше остается сиюминутным увлечением, то для другого становится делом жизни.

Родина Михаила ЦЕПИЛОВА — село Ярославка (республика Башкортостан). В 70–80-е годы прошлого столетия Ярославка была довольно-таки крупным селом: там базировались геолого-поисковая и нефтеразведочная партии; располагалось производственно-техническое училище, в котором молодые люди, не выезжая за пределы родного села, могли получить образование по некоторым рабочим специальностям, в частности, шофера, тракториста...

Имея большой выбор профессий, Михаил Алексеевич все же решил стать водителем автомобиля. На закономерный вопрос «почему», он ответил следующее:

— Мой отец всю жизнь проработал шофером, вот и я решил пойти по его стопам. Тем более что в то время труд шофера был престижной профессией. Это сейчас ее значимость несколько снизилась. Но данное явление я считаю временным, так как профессия транспортника была и будет необходимой для человечества. Все производство остановится, если не станет машин и людей, которые профессионально умеют ими управлять. И профессионализм здесь заключается не в банальной способности правильно крутить «баранку», а в знании техники, умении управлять ею в различных погодных условиях и на различных дорогах.

— Год учебы на водителя в ПТУ, затем два года срочной службы в железнодорожных войсках. Каким образом солдаты проходят службу в данном роде войск?

— Это специальные войска; основное их назначение — строительство, восстановление и заграждение (защита) объектов железнодорожных путей сообщения. Как и в любом другом роде войск, здесь решаются сразу несколько задач: дать молодому человеку некоторые профессиональные навыки, в частности, в строительстве железной дороги, железнодорожных мостов; и, ес-

тественно, воспитать достойного защитника Родины.

Наша часть располагалась под Тюменью, в поселке Антипино. И на строительство мостов нас направляли в командировки: в поселок Юбилейный (ХМАО — Югра), г. Ялуторовск (Тюменская область). В батальоне, в котором я проходил службу, было три линейных роты, техническая и автомобильная. Я служил в технической роте мостового подразделения. Наша рота перекладывала железнодорожные мосты через небольшие реки.

— В строительстве скольких мостов Вы приняли участие?

— Я лично — ни в одном (улыбается). Наша рота (во всяком случае, в период, когда я проходил службу) в основном занималась облагораживанием уже построенных мостов. К примеру, нами был благоустроен железнодорожный мост через реку Тобол неподалеку от г. Ялуторовска.

— Что конкретно Вы делали?

— Работал токарем на ПРМ — передвижной ремонтной мастерской, на которой стояли токарный станок и сверлильный наждак.

— Без специального образования Вас допустили к токарному станку?

— Даже «корочек» не попросили. Мне только показали, как включать станок да как держать наждак. И — вперед!

— Ужас какой-то!

— Ну, почему? Нормальная служба! Главное, в нашей части не было дедовщины.

— С железнодорожниками с кувалдами шутки плохи?

— Дело не в кувалде... Я считаю, что дедовщина — показатель халатного отношения к своим служебным обязанностям командного состава — командира роты и командира взвода. Если они действительно будут нести службу, как положено, то никакой дедовщины не будет.

Нам очень повезло с командиром роты, звали его Анатолий Николаевич ПОГИБЕЛЬНЫЙ. Весе-



БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Михаил ЦЕПИЛОВ родился 16 ноября 1958 г. в с. Ярославка Башкирской АССР. В 1978 г. окончил среднюю школу с. Ярославки. С 1975 по 1976 гг. — учеба в ПТУ с. Ярославки (специальность — водитель автомобиля). С 1976 по 1978 гг. — служба в Армии (железнодорожные войска, г. Тюмень). С 1979 по 1981 гг. — шофер Дуванского межколхозстрой с. Ярославки. С 1981 по 1982 гг. — водитель Сургутского управления технологического транспорта № 2 г. Сургута. С 1982 по 1991 гг. — водитель Сургутского УТТ-5 «Сургутнефтегаз» г. Сургута. С 1991 по 1992 гг. — водитель Няганского УТТ Объединения «Запсибнефтьстрой» г. Нягани. С 1992 по 1998 гг. — частный предприниматель. С 1998 по 1999 гг. — водитель ООО «Константа» г. Нягани. С 1999 по 2004 гг. — водитель муниципального специализированного автотранспортного предприятия г. Нягани (с 2000 г. — МУ «ГУЖКХ» Специализированное автотранспортное управление; с 2001 г. — МУП «Спецтранстехника»; с 2004 г. — ООО «Спецтранстехника»). С 2004 г. по настоящее время — водитель ОАО «Управление технологического транспорта» г. Нягани.

Воспитывает двоих сыновей.

лый мужик был, кубанский казак. Справедливый, благородный, словом, — настоящий офицер. Его отец — военный, поэтому наш командир с детства впитал в себя дух настоящего офицера. Потому Анатолий Николаевич следил за всем сам, ответственно относился к своим обязанностям: сам приходил на проверки, на «подъемы».

Примечательно, что он никогда новичков не наказывал гауптвахтой. Он говорил, что на первом году солдата нельзя наказывать, потому что он только привыкает к армии, к новому распорядку жизни. А на втором году, конечно же, он уже никому спуска не давал. Если, к примеру, кого-то за пьянку ловил, то сначала отправлял спать, а потом — на работу. И наказывал он, причем, только работой.

— Чем Вы занимались после того, как вернулись домой?

— Первые три месяца, как положено демобилизованному солдату, отдыхал. А затем устроился работать в районный межколхозстрой на ГАЗ-51, тентованное грузотакси, служащее в основном для перевозки людей.

— Михаил Алексеевич, почему Вы решили перебраться в Сургут?

— Потому что в нашем селе базировалась нефтеразведка — геолого-поисковая и нефтеразведочная партии, которые в 1976 году были расформированы и направлены в Сургут... А в нефтеразведке работали многие мои хорошие знакомые. Вот вслед за ними поехал и я осваивать север Советского Союза. Да и

там было легче устроиться на работу.

— 1981 год. Сургут. Каким он был в то время?

— Чуть больше, чем современная Нягань. Поселок, на месте которого был образован Сургут, старый, а городу всего лет сорок. Основная застройка его началась в 70-х годах прошлого столетия.

— В Сургуте Вы устроились водителем в транспортное предприятие УТТ. Чем Вы там занимались?

— Ездил на вездеходе ГАЗ-66 по командировкам на месторождения — перевозил людей, небольшие грузы. Около поселка Пим есть озеро, вокруг которого было расположено несколько буровых. От одной до другой — полдня езды. Бездорожье. Болота.

— Тяжело приходилось?

— Знаете, я тогда был молодым, и поэтому трудностей этих и не замечал. Тем более работали посреди тайги. Отработали — и на рыбалку или по грибы да ягоды... Да и в то время было проще работать: день отработал — день отдыхаешь.

— И как начальство на это реагировало?

— А оно об этом и не знало! У нас же был разъездной характер работы: лишь раз в месяц проходили механика и медика, получали путевку, и — в тайгу! Через месяц возвращались, сдавали путевку — и все. Для начальства было главным, чтобы путевки были подписанными.

— Не было никакого контроля?

— Ну, почему же?! Выезжало начальство в тайгу на «легковушках». Но, как только они появлялись на

трассе, нас, водителей, по рации об этом предупреждали! Поэтому мы на дорогу и не выезжали. Они покурсируют по шоссе и назад, в Сургут, — на легковых машинах они далеко не уехали бы по бездорожью.

— Что вынудило Вас покинуть большой северный город и переехать на новое необустроенное место в лихие 90-е годы, в самое тяжелое для страны время — развал СССР?

— Мне наконец-то улыбнулось счастье — я повстречал женщину, ради которой бросил все найтотое. Моя супруга — няганка.

— Михаил Алексеевич, жалеете, что переехали в Нягань?

— Нет. Что случилось, значит, так и должно было произойти. Более того, переехав в Нягань, я сразу же нашел хорошую работу: за весь кризисный период я ни разу не попал под сокращение, да и неплохую зарплату получал и всегда вовремя!

— А кем Вы устроились?

— Я работал «частником» на небольшой грузовой машине ЗИЛ-130 в Красноленинском ОРСе (отдел рабочего снабжения). Но в 1998 году там прошел ряд реорганизационных мероприятий по оптимизации производства, и в итоге я остался без работы. Но тут же устроился в муниципальное специализированное автотранспортное предприятие, которое после очередной реорганизации стало называться «СпецАТП».

— Чем именно занималось это учреждение?

— Это предприятие оказывало транспортные услуги городу по доставке воды, по снабжению горячим котельных, по содержанию и уборке улиц. Я трудился на водовозке МАЗ-5337. Мне нравилось там работать.

— Почему же тогда Вы ушли из «СпецАТП» в ОАО «Управление технологического транспорта»?

— Предприятие развалилось... Зашел в отдел кадров УТТ, поинтересовался, требуются ли работники моей специальности, и мне дали положительный ответ. Сейчас я тружусь на Scania, перевожу нефть либо газ с 37 км в ООО «САГАЗ».

— Данный вид работы относится к опасным...

— Да ничего опасного здесь нет. Перевозить людей — более ответственное дело. Здесь просто правила строже: практически за каждое отступление от них можно получить штраф или вообще лишиться водительского удостоверения.

— Например?

— «Мигалка» не работает, песка в ящике нет, знака нет — штраф. Обогнал ТС или превысил допустимую скорость — лишение «прав».

— Михаил Алексеевич, Вас не посещали мысли о смене профессии?

— Однозначно — нет. Мне нравится постоянно находиться в движении. Нравится разнообразие.

— Да какое тут может быть разнообразие?! Трижды в день по одному и тому же маршруту — голова закружиться может! Это дальнотойщику есть на что полюботаться...

— Дальнотойщиком быть — тоже не сахар: постоянно жить в машине, питаться в столовых. Сейчас-то командировочных — суточных — только на один раз в сутки и хватает пообедать.

А тут едешь, не спеша, знакомых водителей встречаешь, познакомь-лишь им. Приехал на место — опять знакомых встретил, пообщался с ними. Разве это не разнообразие?! И весь день, получается, в пути! А если встаешь на ремонт, то уже на второй день нервируют стены РММ, однообразие... Все начинает раздражать...

— Какие у Вас планы на будущее?

— Конечно же, работать! Мне нужно двоих сыновей поднимать, помогать теперь им определиться в жизни.



ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА»: ПЕРСОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА – КАЖДОМУ

Народная мудрость гласит: пока гром не грянет — мужик не перекрестится. Действительно, о происходящих проблемах мы почему-то задумываемся тогда, когда они перед нами возникают. Не спорю, все не предугадать, да и трудности у каждого свои. Но в одном у нас есть бесспорное сходство — мы все стремимся обеспечить безопасность себе и самым дорогим нам людям. ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» и в этом готово помочь населению, и не только в охране каждого из нас, но и нашего имущества (движимого и недвижимого) и наших четвероногих любимцев. Об этом рассказывает Руслан ГИЛЯЗОВ, технический директор ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА».

ЗАБОТА О ЛЮБИМЫХ И ЛЮБИМЦАХ

— Для персонального слежения, мониторинга и охраны людей и их имущества было разработано специальное устройство — персональный Tracker. Персональные трекеры предназначены для личного пользования. Если вы боитесь отпускать своих детей гулять одних, или же волнуетесь за своих престарелых родителей, или просто хотите всегда знать, где сейчас находится близкий вам человек, это устройство для вас. Оно обладает компактными размерами (чуть больше спичечного коробка), поддерживает любого оператора мобильной связи, и вы даже можете позвонить на номер вставленной SIM-карты и лично осведомиться о ситуации вокруг дорожного вам человека.

Часто на дверях подъездов мы встречаем объявления, в которых написано, что потерялась кошка или собака... Люди переживают; они настолько привыкают к своим животным, что их утрата становится невосполнимой потерей. Именно таким людям мы предлагаем использовать персональный Tracker для оснащения своих животных.

Данные устройства изготавливаются в различных корпусах: металлических, пластмассовых, антиударных. Есть трекеры, которые в течение длительного времени не подвержены воздействию окружающей среды, в частности, какое-то время могут находиться в воде или выдерживать высокую температуру воздуха (например, при пожаре) и т.д.

— Руслан Сагитович, скажите, сможет ли ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» обеспечить видимость всех объектов — в Нягани проживает около 60 тысяч человек...

— Здесь абсолютно нет никаких проблем: проживай в Нягани хоть миллион жителей — количество подключенных трекеров никак не влияет на качество данной услуги.

— Как эта схема работает?

— К примеру, купили родители своему ребенку персональный Tracker, вшили это уст-



Руслан ГИЛЯЗОВ

ройство в его пальто или положили в ранец (нужно доходчиво объяснить ребенку, что трекер — это необходимое средство для его безопасности, чтобы он его не оставлял дома). Вся информация о траектории движения этого ребенка стекается в наш диспетчерский центр. И в случае возникновения внештатных ситуаций, противоправных действий в отношении подконтрольного нам лица мы можем оперативно связаться с сотрудниками ОВД, а также с родителями данного ребенка. Либо ребенок сам сможет нажать «тревожную кнопку», сообщив тем самым диспетчерам и

своим родителям (у них данная информация высветится на мобильном телефоне в виде SMS), что ему срочно требуется помощь.

Более того, сами родители не лишены возможности параллельно для своего личного контроля, не обращаясь к диспетчерам, отслеживать местонахождение своего ребенка: вся информация может стекаться к ним на сотовый телефон. Достаточно им сделать запрос по сотовому телефону и увидеть, где находится ребенок. Также родители могут прослушать, что вокруг их чада происходит, связаться с ним, ведь трекер может использоваться и как телефон с двусторонней связью. Данная информация может поступать и на домашний компьютер.

ПРОТИВОУГОННОЕ РЕШЕНИЕ

— Второе предложение для физических лиц — это противоугонное решение. На сегодняшний день по всему миру очень распространены спутниковые противоугонные поисковые системы, которые работают на базе GPS, ГЛОНАСС, Galileo. Такое технологическое решение позволяет автовладельцам с высокой степенью вероятности (эксперты оценивают ее в 98 %) противостоять различным видам противоправного завладения имуществом — от угона до разбойного нападения. Кроме того, данное решение позволяет обеспечить безопасность водителя и пассажиров, так как в салоне устанавливаются «тревожные кнопки». Установка спутниковой системы охраны позволяет в случае угона отслеживать движение автомобиля, дистанционно заблокировать работу ТС.

Предлагаемый продукт вообрал в себя все лучшие разработки, полностью адаптирован под российские условия эксплуатации, климат, особенности построения сети сотовой связи. И это очень важно, потому что многие используют системы охранной сигнализации, которые подчас не адаптированы к

российским климатическим условиям (устройство попросту может замерзнуть).

Еще одной отличительной особенностью данного решения является сам проект ЕНДС в плане противоугонного комплекса. Мы обладаем широкой сетью представительств: на сегодня более 50 регионов России входят в Единую национальную диспетчерскую систему. Помимо этого, в ЕНДС входят и страны ближнего зарубежья, где также реализуется принцип роуминга в системе мониторинга. Конкретно наша компания в рамках противоугонного решения отвечает за три региона: ЯНАО, ХМАО — Югру и Тюменскую область.

— Распространено такое мнение, что злоумышленник может заглушить сигнал спутниковой связи...

— Сегодня это уже не так. Оборудование, которое мы предлагаем, невозможно вывести из строя без вмешательства во внутреннюю систему автомобиля, а для этого злоумышленнику потребуются затратить немало времени, чтобы разобрать пол-автомобиля, так как установка противоугонной спутниковой системы является незаметной (также устанавливается ряд ловушек и секретных устройств).

— Каким преимуществом обладает автовладелец, установивший на свой транспорт систему спутникового GPS-мониторинга?

— Их много: непрерывный online мониторинг местоположения своей машины; дистанционное управление узлами автомобиля; постановка-снятие автомобиля с охраны; получение скидок при страховании транспорта (если автомобиль оборудован системой спутникового мониторинга транспорта, то при страховании машины по КАСКО автовладелец получает существенные скидки; на сегодняшний день у нас заключен ряд соглашений с наиболее известными российскими страховыми компаниями); возможность экстренного реагирования служб охраны правопорядка при срабатывании «тревожных кнопок»; голосовая связь водителя с диспетчерским центром при возникновении внештатных ситуаций (устанавливается система громкой связи); возможность установки камер видео— и фотонаблюдения и т.д. Мы можем предложить спутниковую противоугонную систему любой конфигурации и на любой бюджет. Обратившись к нам (телефон: 8 (34672) 5-23-07), можно получить подробную консультацию по выбору нужной системы, а также получить исчерпывающие ответы на индивидуальные вопросы по автомобилю.

В следующем номере мы познакомим читателей с различными системами спутникового контроля топлива на базе оборудования ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА».

«РЕМАВТОСЕРВИС»: ПЕРВЫЕ МЕСЯЦЫ РАБОТЫ

— Основное назначение образованной компании — капитальный ремонт двигателей всех марок и моделей тракторной техники и спецтехники, прицепов, грузоподъемной техники; техническое обслуживание автопарка предприятий Альянса, а также предоставление указанных услуг юридическим и физическим лицам. Так, на сегодня около 20 городских предприятий, а также по обществу из п. Уньюган и п. Приобье заключили с нами договоры на постоянной основе. Но этого не совсем достаточно для нормального функционирования «Ремавтосервиса».

— Леонид Витальевич, с какими трудностями столкнулось руководство «Ремавтосервиса» в первые месяцы своей деятельности?

— Главная проблема — у нас недостаточно объемов работы. ОАО «ТНК-Нягань» — основной заказчик Альянса — снижает объемы производства, а это напрямую отражается и на деятельности нашего предприятия: техника остановилась, значит, она не ломается. Соответственно, вынуждены бездействовать и мы. Но ООО «АльянсАвтоГрупп» предоставляет работы по ремонту техники из ответхранения.

Еще одна проблема — разбросанность помещений. Контора в одном месте, РММ — в другом, поэтому нашим клиентам приходится бегать из одной конторы в другую, дабы расплатиться и проконтролировать ход ремонта. А нам в первую очередь хотелось бы создать максимум комфорта для своих клиентов.

Также ООО «Ремавтосервис» испытывает определенные трудности в связи с нехваткой требуемых запчастей и станков. В частности,

Решением руководства управляющей компании ООО «АльянсАвтоГрупп» на всех предприятиях, входящих в Альянс, были разделены ремонтная служба и логистика. В результате на базе ООО «Сервисная транспортная компания» 1 апреля 2009 года было образовано ООО «Ремавтосервис». О том, как складывается работа на новом предприятии, рассказывает Леонид ГАВРИЛЮК, технический директор ООО «Ремавтосервис».



Леонид ГАВРИЛЮК

уже в первый месяц нашего функционирования к нам неоднократно обращались клиенты за ремонтом топливной аппаратуры своего транспорта. Но, так как данного станка у нас нет в наличии, то нам приходится отказывать клиентам. Смысл тратить огромные средства на рекламу, если на месте мы вынуждены противоречить заявленному в рекламном тексте перечню?! Какая слава будет ждать нас?!

Но все эти трудности временные, они преодолимы. Будут объемы, и все указанные проблемы разрешатся.

— Действительно, первый месяц — не показатель, и объемы — дело наживное. Хотелось бы узнать, в чем уникальность Вашего предприятия?

— Наши РММ — специально приспособленные помещения для ремонта крупногабаритного транспорта.

Наши специалисты — фрезеровщики, токарники, мотористы и т.д. — мастера на вес золота! Многие из них работают с самого основания ООО «Сервисная транспортная компания», еще со времен УТТ-1. Представляете, какие это специалисты?! Какой у них колоссальный опыт работы?!

У нас самый большой станочный парк в Нягани, да и по всему левобережью. Это и токарные, расточные, фрезерные, шлифовальные, полуметаллические, горизонтально расточные станки и так далее. То есть станки, которые предназначены для металлообработки, для ремонта и горячей, и холодной обкатки двигателей... Наш станочный парк не только самый большой в Нягани, но и оборудован такими редкими агрегатами, как, например, аргоновая сварка (иначе ее называют алюминиевая). И, в случае поломки той или иной детали, наши специалисты смогут качественно, в короткие сроки и недорого выполнить необходимый ремонт.

Мы хотим работать, мы умеем работать. Нам просто, как и любому начинающему предприятию, в первое время нужна поддержка, чтобы не растерять специалистов, чтобы просуществовать.

МНЕНИЕ РУКОВОДСТВА

Альвира РАМАЗАНОВА, финансовый директор ООО «АльянсАвтоГрупп»:

— Главная задача ООО «Ремавтосервис» — найти заказчика. Коллектив данного предприятия состоит из превосходных специалистов, настоящих профессионалов.

Руководство Альянса уверено, что сторонние предприятия поверят им (работникам ООО «Ремавтосервис» — прим. ред.) и доверят ремонт своего транспорта. Соответственно, у предприятия появятся дополнительные объемы и, само собой разумеется, доход и уверенность в завтрашнем дне.

Александр КАШТАНОВ: «ТЕХНИКА «СТК» УСПЕШНО ПРОШЛА ТЕХОСМОТР»

Учитывая огромное количество техники, руководство ООО «СТК» во главе с Александром КАШТАНОВЫМ, управляющим директором, и Василием САМСОНЕНКО, техническим директором, заблаговременно начало вести подготовительные работы. Так, в феврале текущего года были сформированы заявки на приобретение необходимых запчастей для приведения транспорта в исправное состояние после длительной северной зимы, и составлен приказ об ответственности каждого участка в предстоящем мероприятии. Также в этом документе, что немаловажно, была прописана система премирования участников техосмотра. Основная работа по подготовке транспорта к предстоящему ТО пришлась на конец апреля — начало мая, когда началось теплое время года. И уже 23 мая был подведен итог всей проделанной работы всех технических служб.

ЗАДАЧИ МЕРОПРИЯТИЯ

«Согласно требованиям и правилам, прописанным Государственной автоинспекцией, автотранспортные средства, зарегистрированные на территории Российской Федерации, в обязательном порядке должны проходить годовой технический осмотр на техисправность — эксплуатация транспорта без талона о прохождении техосмотра запрещена законом, — рассказывает Альфия РАХИМОВА, начальник ПТО ООО «СТК». — И если грузоперевозящий транспорт и спецтехника должны проходить технический осмотр один раз в год, то транспортные средства, перевозящие пассажиров и опасные грузы, — дважды в год. Это связано, прежде всего, с экологическим риском при транспортировке опасных грузов и возможностью нанесения ущерба жизни и здоровью людей».

ЧТО ВХОДИТ В ТЕХОСМОТР

Процедура техосмотра включает в себя проверку соответствия технического состояния автомобиля, всего оборудования требованиям ГОСТа, соответствующим нормам и правилам в области обеспечения безопасности дорожного движения, пресекает правонарушения, связанные с эксплуатацией транспортных средств и способствует осуществлению контроля допуска водителей к участию в дорожном движении. На соответствие нормам проверяются: тормозная система, рулевое управление, двигатель и его системы, колеса и шины, рама, подвеска, силовая передача, внешние светосигнальные приборы, наличие необходимого дополнительного оборудования (аптечки, знака аварийной оста-

23 мая на трех участках ООО «Сервисная транспортная компания» проходил государственный технический осмотр транспорта. Важность данного мероприятия заключается в том, что именно на нем подводятся итоги технического состояния каждого транспортного средства предприятия (в СТК на сегодня числится около 1000 машин), определяется соответствие автомобиля всем техническим требованиям по безопасности дорожного движения. Все это направлено, прежде всего, на обеспечение безопасности движения на дорогах.

новки; исправность замков и ремней безопасности и т.п.).

«ЦЕНТРАЛЬНАЯ» БАЗА

База «Центральная» — самый значительный участок ООО «СТК» по количеству транспорта. Автопарк данного участка включает в себя гусеничную и крупногабаритную технику, спецтехнику и разнообразный прицепной состав, автотранспорт по грузоперевозке и пассажироперевозке — всего насчитывается 690 технических единиц. На сегодня из них в работе задействовано 323 единицы транспортных средств. Естественно, за один день проверить столько техники смертным не под силу, поэтому техосмотр на данном участке проходит в несколько этапов. Так, с 5 по 7 мая ТО проходила гусеничная и крупногабаритная техника, которая стоит на учете в Гостехнадзоре. На втором этапе — с 15 апреля по 23 мая — спецтехника, автобусы и прицепной состав. Всего было выставлено на проверку 173 транспортных средства, но прошли техосмотр 156 единиц. По словам Альфии РАХИМОВОЙ, прохождение ТО на базе «Центральная» соответствует коэффициенту 0,9 — именно к такому результату и стремилось руководство СТК. Третий этап ТО пройдет в июне, куда войдет проверка машин, не прошедших техосмотр в мае.

На протяжении всего этого времени на предприятии присутствовал Валерий ШЕФЕР, капитан милиции, госинспектор технадзора отделения технического надзора ОГИБДД ОВД по г. Нягани, который проверял техническое состояние транспорта, делал сверку номерных агрегатов, контролировал прохождение машин через линию диагностики. И 23 мая стало днем подведения итогов.

«К данному мероприятию, — продолжает Альфия РАХИМОВА, — мы всегда ответственно готовимся. Несмотря на финансовый кризис, нехватку запчастей, рабочих рук и попросту времени, мы успешно справились с поставленной задачей. Всеми вопросами, касающимися подготовки

транспорта к ТО, начиная с подачи заявок на запчасти, контроля над проведением ремонта и вплоть до организации всех мероприятий по ТО, занимался Василий САМСОНЕНКО».

БАЗА «37 КМ»

Участок «37 км» располагается на месте нефтяного месторождения. Всего здесь находятся 133 технические единицы. Из них были подготовлены и полностью прошли диагностику 90 единиц автотранспорта, 7 из которых — автомобильные прицепы и полуприцепы.

«Годовой технический осмотр — хлопотное мероприятие, которое отнимает много сил, — рассказывает Агдяс КАЮМОВ, начальник базы «37 км» ООО «СТК». — Чтобы подготовить всю технику к данному мероприятию, были затрачены большие силы.

В этом году было тяжелее, так как сложнее было с закупкой запчастей. Но, несмотря на трудности, считаю, мы успешно прошли ТО, и это во многом благодаря помощи руководства «Центральной» базы по приобретению запасных частей и, конечно же, нашим сотрудникам.



база п. Талинка

Люди отнеслись к своим обязанностям ответственно и добросовестно.

В результате первичного осмотра транспорта были выявлены недостатки и сделаны соответствующие техзамечания, на основании чего был составлен план мероприятий по проведению подготовки автомобилей к годовому техосмотру. Под руководством Алексея КРАСНОЛУЦКОГО, менеджера ОТПП, Ильиза МУРТАЗИНА, начальника автоколонны № 8, Алексея УЛЫБИНА, старшего мастера РММ, Тагира ГУСЕЙНОВА, старшего мастера РММ были полностью перекрашены и приведены в порядок, в соответствии с требованиями Госавтоинспекции, 90 единиц техники. После чего каждое ТС прошло через линию диагностики (установлена на базе «37 км» в этом году) в присутствии Алексея АВДЕЕВА, старшего лейтенанта, госинспектора технадзора отделения технического надзора ОГИБДД ОВД по г. Нягани.

Конечно, технический осмотр без шероховатостей не проходит. В частности, Алексей Павлович сделал некоторые замечания, но они тут же были устранены. А в целом инспектор ГИБДД отметил, что база к техосмотру подготовлена хорошо. Эта оценка — заслуга всего нашего коллектива: автослесарей,



База 37 км

водителей, машинистов технологического транспорта, инженерно-технических работников. Я очень благодарен этим людям, которые, не жалея ни себя, ни своего времени, провели громадную работу при подготовке техники к ТО.

БАЗА «ПОСЕЛОК ТАЛИНКА»

Данный участок «СТК» располагается в поселке Талинка. Всего здесь числится 184 транспортных средства, включая и тракторы и спецтехнику. Из них на техосмотре было проверено сто единиц вместе с тракторной техникой (20 единиц). «Тракторная техника у нас проходит техосмотр отдельно, — рассказывает Владимир ЧЕРСКИЙ, начальник базы «Талинка» ООО «СТК», — на котором присутствовали сотрудники ГИБДД ОВД по г. Нягани Анатолий КЛИМОВ и Алексей ПОСТНЫХ. Из 20 единиц с первого раза прошли 16 ТС, повторно — 4 единицы, по которым были незначительные замечания и которые тут же были устранены.

Затем проходила ТО автомобильная техника (80 единиц). На него приезжал Андрей ГОЛОВКО, майор милиции, старший государственный инспектор технадзора ОГИБДД ОВД по г. Нягани. Из всего транспорта только три машины были с замечаниями, которые также на месте были устранены. В итоге получилось стопроцентное прохождение ТО.

Техосмотр проходил на высшем уровне с самого начала и до конца. Сначала Андрей ГОЛОВКО провел совещание с водительским составом и инженерно-техническими работниками на предмет изменений и поправок в КоАП за текущий год. Также Андрей Владиславович довел до слушателей статистику ДТП по округу, Тюменской области, России, а также ряд других вопросов, связанных с транспортом.

Старший госинспектор проверил каждую единицу техники, поэтому ТО продлился до 15.00 часов. Но это не повлияло на нашу работу: в пер-

вую очередь техосмотр прошла та техника, которая должна была выйти в тот день на линию.

Единственное неудобство — нам пришлось гонять всю технику в Нягань, на базу «Центральная», и там проходить диагностику: своей диагностической линии у нас не имеется. В следующем году мы планируем проходить диагностику уже на базе «37 км», что, несомненно, поможет улучшить прохождение ТО.

Я хотел бы поблагодарить весь коллектив базы «Талинка» за прекрасные результаты техосмотра, весь технический отдел ГИБДД г. Нягани за бдительный контроль, который, бесспорно, поможет нам обеспечить безаварийную работу на дорогах. Хотел бы отдельно поблагодарить за добросовестный труд своих сотрудников, чья львиная доля труда была вложена в ТО: Фирдывуса ХАММАТОВА, ведущего инженера ПТО, Валерия МАЛЫШЕВА, менеджера ОТПП, Расула БИЛАЛОВА, начальника РММ, Сергея КАМЕНЕВА, старшего мастера РММ, Канамата БИЛАЛОВА, старшего мастера РММ, Казбека РУСТАМХАНОВА, начальника а/к № 10, Андрея ГАРМАША, начальника а/к 11, Раджаба РАДЖАБОВА, ведущего инженера по БДД. Всем хочу пожелать трудиться на благо предприятия так же, как и трудились, так как с учетом кризиса работать нужно лучше, экономить нужно больше и прибыли приносить нужно больше, чтобы выжить в этой ситуации».

БЛАГОДАРНОСТЬ РУКОВОДСТВА

«Годовой технический осмотр пройден, — подводит итоги Александр КАШТАНОВ. — Результаты его показали, что весь наш транспорт исправен и готов работать на линии. Это показывает нашу боеготовность, а также добросовестное отношение каждого сотрудника ООО «Сервисная транспортная компания» к своей работе и к технике в частности. Я благодарю свой коллектив за самоотверженный труд, за проявленные профессионализм и мастерство. Уверен, что вместе мы обязательно преодолеем временные трудности, связанные с финансовым кризисом. Огромное спасибо за вашу работу!».



Центральная база