

АВТОМОБИЛИСТ



№ 22

Август-сентябрь, 2009 г.
Корпоративная газета



РЕСТРУКТУРИЗАЦИЯ В ООО «СЕРВИСНАЯ ТРАНСПОРТНАЯ КОМПАНИЯ»

В ООО «Сервисная транспортная компания» в рамках антикризисных мер руководством был проведен ряд мероприятий для финансового оздоровления предприятия. Об этом подробнее рассказывает Альвира РАМАЗАНОВА, директор по экономике и финансам ООО «СТК».

— Начиная с весны текущего года администрацией «Сервисной транспортной компании» была проведена реструктуризация предприятия. Что это подразумевает? Это значит: выделение в отдельные предприятия тех подразделений, которые помогают работать нашему транспорту.

В первую очередь, в отдельную компанию была выведена ремонтная служба агрегатов ООО «СТК»: 1 мая было образовано ООО «Ремавтосервис». Следующим шагом стало выделение 1 июля ООО «Сервисцентра» — предприятия, оказывающего СТК сервисные услуги по уборке служебных и производственных помещений, охране территории и офисов компании; ремонтно-строительным работам (плотники, штукатуры-маляры). Также с 1 июля вся бухгалтерия была объединена в отдельное предприятие ООО «Бизнесцентр».

С 1 августа одновременно начали свое функционирование два новых предприятия — ООО «Спецтехремонт» и ООО «Талинскспецремонт», образованных на базе ремонтных служб, расположенных на участках «37 км» и «п. Талинка». И, наконец, 1 сентября было выведено в отдельное предприятие ООО «Авторемонт», в основу которого легла РММ «Центральной базы». Всего из ООО «Сервисная транспортная компания» было выведено 25 % численности работников. Остальные 75 % остались в составе «СТК». Это водители, контролеры технического состояния автотранспортных средств, рабочие ОГМ, ОГЭ и РСС.

Что это дает предприятию? В первую очередь, прозрачность. Когда эти службы находились внутри предприятия, у администрации ООО «СТК» не было такого четкого представления о затратах и проводимых работах, которое, как показывает опыт двухмесячной работы (июль-август), мы видим на сегодня. Сейчас руководство СТК знает все ежедневные затраты каждого предприятия по каждой машине в частности: что сделано, что именно заменено, кто трудился, сколько человеко-часов было потрачено на ремонт... И это просто замечательно. Те же самые результаты видны и по «Сервисцентру», и по «Бизнесцентру»: все затраты учитываются по подразделениям, а именно, кто и где работал, чем именно каждый занимался.

Во вторую очередь, данная реструктуризация была необходима для того, чтобы образованные предприятия смогли не только являться сервисными организациями ООО «СТК», но и оказывать услуги сторонним компаниям города, тем самым снижая финансовую нагрузку на ООО «Сервисная транспортная компания».

Считаю, что данная глобальная реструктуризация поможет нашим предприятиям лучше работать как в экономическом, так и в финансовом плане.

Заметим, что данная реструктуризация проводилась по согласованию с руководителями ООО «АльянсАвтоГрупп». Более того, весной текущего года в ООО «Автотранссервис» и в ОАО «Управление технологического транспорта», входящих в управляющую компанию «ААГ», также были выведены ремонтные службы в сторонние предприятия.



Альвира РАМАЗАНОВА

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В августе и сентябре 2009 года многие сотрудники АльянсАвтоГрупп отметили свои юбилеи:

25-летнюю годовщину отметили: Александр ДЬЯКОВ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), Юрий СВИРИДОВ, водитель КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и Денис НЕШАТАЕВ, водитель КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили: Елена КОВЯЗИНА, бухгалтер ОАО «УТТ» (г. Нягань), Вусал НАСИРОВ, машинист автомобильного крана КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Евгений БАРАНОВ, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), и Олег Григорьев, начальник участка «Верх-Тарское нефтяное месторождение» ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

35 лет со дня рождения исполнилось Юрию ЛОГВИНЕНКО, водителю автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Нягань), Евгению ПЛОТНИКОВУ, слесарю по ремонту дорожно-строительных машин и тракторов ООО «Ремавтосервис»

(г. Нягань), Юрию ЗАХАРОВУ, водителю КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Андрею ТРЕПИНУ, водителю КАТ № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Алексею ПИРОГОВУ, стропальщику ООО «АвтоДом» (г. Нягань), и Николаю ВЛАСЕНКО, оператору по исследованию скважин а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: Людмила ПРОСКУРЯКОВА, оператор заправочных станций ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Елена ИВЧЕНКО, оператор заправочных станций ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), Владимир МАКУХИН, машинист бульдозера а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), и Фарид ХАЙРУТДИНОВ, машинист автомобильного крана а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань).

45 лет отметили: Флорида СУЛТАНОВА, кладовщик ОАО «УТТ» (г. Нягань), Павел ЛУЗЯНИН, водитель КАТ № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Радик ХАЛИУЛЛИН, слесарь по ремонту авто-

мобилей ИП «Михайлов» (г. Нягань), Ульфат ЗИННАТУЛЛИН, машинист автогрейдера а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), Юрий СМЕРНОВ, заместитель управляющего директора по безопасности и безопасности движения ООО «СТК» (г. Нягань), и Виктор ТЕЛЯТНИКОВ, машинист автомобильного крана а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили: Владимир МУРАВСКИЙ, главный инженер ООО «АТС» (г. Нягань), Виталий ОТЧИН, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), Анфуда ШАЙДУЛЛИНА, уборщик производственных и служебных помещений ООО «Ремавтосервис» (г. Нягань), Галина БАБКИНА, старший диспетчер ОАО «УТТ» (г. Нягань), Денис-лам АМИРХАНОВ, водитель КАТ № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Николай КОНЮХ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), Иван АНДРЕЕВ, тракторист а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), Наиль ГАЛИУЛЛИН, водитель автомобиля а/к

№ 3 ООО «СТК» (г. Нягань), Валерий ГОЛУБЧИКОВ, водитель автомобиля а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), Геннадий ГУДКОВ, машинист ППДУ а/к № 1 ООО «СТК» (г. Нягань), Сергей ЗАВГОРОДНИЙ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань), Тимофей НОВИКОВ, машинист агрегатов по обслуживанию нефтегазопромыслового оборудования а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), Виктор БОЛОТОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и Леонид ЗИБЕРГ, машинист крана ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

55-ю годовщину отметили: Тамара РУДАКОВА, менеджер по персоналу ООО «УТТ» (г. Куйбышев), Альфия САБИРЗЯНОВА, ведущий бухгалтер по расчетам с персоналом ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Сергей МЕДВЕДЕВ, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), Рашид КАЧАКАЕВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (г. Нягань), Сергей ПАХОТИН, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), Радик ГАЛИЕВ, водитель автомобиля а/к № 6 ООО «СТК» (г. Нягань), Владимир ИЗМАЙЛОВ, слесарь по ремонту автомобилей а/к № 3 ООО «СТК» (г. Нягань), и Борис ДЬЯКОВ, машинист ППУ ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

60-летний (!) юбилей отметили:

Ольга КРИВОНОГОВА, начальник отдела по учету ГСМ ООО «СТК» (г. Нягань), Надежда ПАЦУЛА, сторож ООО «АТС» (г. Нягань), Раджаб РАДЖАБОВ, ведущий инженер по безопасности движения ООО «СТК» (п. Талинка), Анатолий НАРЫЖНЫЙ, машинист автомобильного крана а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), и Петр ТРОСТЯНСКИЙ, машинист ЦА ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

65-летие (!) отметил Барат АСАДОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств ООО «СТК» (г. Нягань).

Дорогие юбиляры!

Поздравляем вас с этим замечательным событием и от всего сердца желаем вам крепкого здоровья, счастья и удачи на любом поприще!

*Чтоб всегда под счастливой звездой
Вас судьба по дороге вела,
В доме чтоб полноводной рекою
Жизнь спокойно и мирно текла!
Пусть ваш дом лишь друзья посещают,
Стороною обходят ненастья.
От души вам добра и любви*

*мы желаем,
Долгой жизни, здоровья и счастья!
С праздником!*



ЭТО ВАЖНО ЗНАТЬ

С 2010 года в автобусах
появятся ремни безопасности

Введение ремней безопасности стало одним из пунктов в Перечне поручений Президента РФ по итогам совещания по вопросам повышения безопасности дорожного движения.

Также с начала 2010 года в транспортных средствах, осуществляющих пассажирские и грузовые перевозки, появятся аппараты, контролирующие соблюдение водителями режимов движения, труда и отдыха.

Эвакуация авто
и первые сутки на штрафстоянке
будут бесплатными

Постановлением Правительства РФ от 28 августа 2009 года № 701 внесены изменения в Правила задержания транспортного средства, помещения его на стоянку, хранения, а также запрещения эксплуатации.

Теперь эвакуацию машины, а также первые сутки ее хранения на спецстоянке не надо оплачивать. Ранее бесплатно воспользоваться услугами стоянки владелец авто мог лишь первые 3 часа, транспортировка была платной.

ГИБДД не может признать
водителя пьяным
по его внешнему виду

Теперь сотрудники ГИБДД не могут привлечь к ответственности водителей, подозреваемых в вождении автомобиля в нетрезвом виде, основываясь лишь на их «подозрительном» внешнем виде.

Приказом Министерства здравоохранения и социального развития РФ от 14 июля 2009 года № 512н уточнены правила проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Это связано с тем, что Верховный Суд РФ признал недействующими отдельные нормы правил, позволявшие установить, что водитель находится в состоянии опьянения неустановленным веществом при отрицательном результате лабораторных исследований по внешним признакам – покрасневшему лицу, нетвердой походке, нарушению координации движений, характерному запаху.

Теперь заключение при медосвидетельствовании будут выносить с учетом допускаемого содержания этилового спирта в выдыхаемом воздухе (норма установлена КоАП РФ). **Нетрезвым** будет признан автолюбитель, у которого обнаружат **0,3 и более грамма этилового спирта на один литр крови, или 0,15 и более миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха.**

Приказ вступает в силу со дня вступления в законную силу Решения Верховного Суда РФ от 09 октября 2008 года № ГКПИ08-1450 и Решения Верховного Суда РФ от 28 апреля 2009 года № ГКПИ09-461.

Водителей обяжут
возить с собой медсправку

Министр здравоохранения и социального развития России Татьяна ГОЛИКОВА предложила ввести норму, при которой наличие медицинской справки о состоянии здоровья водителя станет обязательным при нахождении его за рулем автомобиля.

Автолюбителям беспокоиться не о чем. Законотворцам – тоже. Пресловутый пункт 2.1.1 Правил дорожного движения Российской Федерации о том, какие документы должен иметь с собой и при необходимости предъявлять инспектору ГИБДД водитель, останется без изменений. Иметь при себе медицинскую справку должны будут только профессиональные водители. Такая справка будет называться «Заключением по результатам предварительного первичного медицинского осмотра» и выдаваться шоферу каждый раз перед выходом машины на линию (в рейс).

ИЗ ТОКАРЕЙ – В ВОДИТЕЛИ

— Владимир Борисович, не было ли у односельчан предвзятого отношения к немецким семьям: мы ж с ними все-таки не так давно бились не на жизнь, а на смерть? Детские войнушки не перерастали в настоящий бой за освобождение территории от немецких оккупантов?

— Нет. Ничего подобного не было. Мы всегда жили дружно, более того, сочувствовали им: они ведь не по своей воле проживали среди нас, на чужбине. К тому же, когда был поднят «железный занавес», многие немцы вернулись на свою историческую родину, а наши — остались. И поныне там живут.

— Кем Вы мечтали стать в детстве?

— Сначала, как и все ребята моего времени, космонавтом, а потом, став постарше, я потянулся к более земной технике. Мой отец всю жизнь проработал механизатором, и я за счастье считал, когда он мне разрешил порулить на его тракторе. Поэтому спешил быстрее стать взрослым, чтобы в любое время иметь возможность сесть за баранку своего автомобиля, а не выпрашивать разрешения. Я хотел быть водителем.

— Почему ж Вы тогда пошли учиться на токаря?

— Отец переубедил.

— И какие доводы он приводил в пользу этой профессии?

— Работая механизатором, он не раз стоял на ремонте и лично убедился в том, что данная специальность — одна из востребованных на заводе, да и выгоднее в денежном плане.

— И напрасно. Работу нужно выбирать все равно, что супруга: будет по душе, так и жизнь сложится, а если из-за выгоды, тогда и небо с овчинку покажется... И как Вам училось в СПТУ? Не передумали быть токарем?

— В СПТУ, как раз, все было хорошо. У нас подобралась очень дружная группа. Учеба шла легко и просто. Училище, в котором я учился, было новое (образовано на базе Завода им. Ленина г. Петропавловска, который производил кухонную утварь, велосипеды и прочее). Здесь обучали на фрезеровщика, токаря, станочника... То есть тем профессиям, которые требовались для функционирования завода. У нас была своя производственная база. Там были станки, и мы на них практиковались, вытачивая всевозможные детали.

— Успели ли Вы поработать до армии?

— Да, три месяца на родном заводе.

— Как Вы попали в ВМФ: по желанию или Вас направили по показаниям Вашего здоровья?

— Направили.

— А Вы хотели служить моряком?

— Было желание: море хотелось посмотреть.

— Как все было?

— Ничего не объясняя, командование военкомата г. Петропавловска загрузило меня и других призывников в самолет. Летели мы долго и все это время молчали, никому и в голову не приходило спать... И только в аэропорту г. Владивостока мы поняли, где оказались.

— «Веселые» люди — военные... Что было во Владивостоке?

— Мы оказались там 7 ноября, в День Октябрьской революции. Поэтому нас, призывников, из аэропорта доставили прямо в казарму и продержали там все праздничные дни, опять же в полной безвестности. Только после того, как мы оказались на острове Русский, где находилась «учебка», нам объяснили, что теперь мы являемся матросами Тихоокеанского флота Советского Союза и в течение трех лет будем охранять границу нашей Родины на водах Тихого океана.

— Что было на острове Русский?

— Сначала, как положено, мы проходили подготовку к несению воинской службы. Через месяц после

Владимир АНИСИМОВ родился в небольшом селе Дачное, расположенном на северо-востоке Казахстана. Здесь в то время жило много национальностей: и казахи, и русские, и украинцы, и немцы... Как бы это странно ни прозвучало, но все эти народности, кроме, разумеется, казахов, были в разное время и по разным поводам (или предложениям) сосланы в бескрайние казахские степи. Последними были немцы, да и то в качестве военнопленных...



БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Владимир АНИСИМОВ родился 16 октября 1969 года в с. Дачное (Казахстан). В 1984 г. окончил восьмилетнюю школу с. Дачное. С 1984 по 1987 гг. — учеба в СПТУ-9 г. Петропавловска по специализации «токарь». С 1987 по 1990 гг. — служба в Армии (г. Владивосток, военно-морской флот). С 1990 по 1992 гг. — токарь АТП г. Мамлютка. С 1992 по 1999 гг. — водитель автомобиля треста Краснотеннисктрубопроводстрой (трест КЛТПС) г. Нягани. С 1999 по 2000 гг. — водитель автомобиля ЗАО «Няганьспецтранс» г. Нягани. С 2001 по 2002 гг. — водитель автомобиля ООО «Специализированная компания по транспорту». С 2002 по 2005 гг. — водитель автомобиля ООО «Сервисная транспортная компания». С 2005 года по настоящее время работает водителем автомобиля ООО «Авто-транссервис» г. Нягани.

Женат. Воспитывает двоих детей.

прибытия на остров приняли присягу. Еще через два месяца нас перевели в Шкотово, небольшой военный городок, расположенный неподалеку от Владивостока. Там стояла наша эскадра. Здесь же меня определили матросом на флагманский артиллерийский крейсер «Адмирал СИНЯВИН». Там я прослужил полтора года, затем нас с него расформировали и перевели на плавмастерскую — ремонтное судно, которое занималось непосредственно ремонтом кораблей, относящихся к нашей эскадре.

— Чем Вы занимались, будучи матросом?

— Ежедневно нас муштровали, готовили быть хорошими матросами. А это и учебные тревоги, и учения по отражению ракет и прочее. Раз в месяц проходили учения с ракетными стрельбами. Выходили на океанские учения, которые длились целый месяц. И это было просто здорово: мы выходили в открытый океан и патрулировали Тихоокеанские просторы.

— Получалось купаться в Тихом океане?

— Купание было разрешено только тогда, когда проходили какие-либо торжественные мероприятия. К примеру, на День военно-морского флота...

— Были ли увольнительные во Владивосток или Вас держали в Шкотово?

— В Шкотово не было никаких культурно-массовых учреждений, поэтому нас два раза в месяц вывозили во Владивосток, где мы в течение пяти часов были предоставлены самим себе. Это называлось культпоходы.

Владивосток — большой, красивый портовый город. Тогда там не было еще столько китайцев. Там мы ходили либо в кинотеатр, либо посещали Дом офицеров, построенный специально для моряков.

— Вам нравилось быть матросом?

— Мы жили на корабле все три года. Первые полтора года было нелегко: подъемы, зарядки, учения, режим; тосковал по родным, по Родине... Было тяжело привыкать к тому, что в течение суток под ногами все ходит ходуном... Только через полтора года, когда меня перевели на плавмастерскую, подняли звание — я уже стал старшиной I статьи и командовал отделением из восьми матросов — жизнь пошла в гору. Здесь я служил непосредственно по своей специальности — мне поступали заказы на вытачивание деталей.

— Один на один со станком, без наставника?

— Ну, почему?! Рядом был мичман, он и подсказывал, если что-то вдруг не получалось. Несмотря на то, что он был военным, гражданская специальность у него была «токарь». Он и подсказывал, корректировал мою работу.

— После службы Вы устраиваетесь токарем в АТП г. Мамлютка. Почему именно туда?

— Этот город расположен неподалеку от нашего села. Там жила моя бабушка. К тому же в Мамлютке располагается большая автобаза. Имея за плечами полуторагодовой опыт токарной работы, я сразу был принят в автобазу. Я вытачивал различные болты и гайки, необходимые для ремонта автомобилей.

— Вам нравилось заниматься этим ремеслом?

— Нет. Автобаза — большое предприятие. Естественно, и автопарк большой. У меня не было ни минуты свободного времени. Не нравился и график работы. Да и зарплата всему этому не соответствовала. Поэтому я пошел в ДОСААФ учиться на водителя автомобиля. И, получив права, решил искать работу водителя.

К тому времени мой дядя уже жил в Нягани, вот я с женой к нему летом в отпуск и приехал погостить. Нам здесь очень понравилось, и мы решили переехать в этот город.

— На новом месте и уже в качестве водителя автотранспорта... Справлялись?

— Конечно. Мне здесь все было по душе: и молодой застраивавшийся город, и атмосфера, витавшая в те времена. И, главное, я работал теперь по той специальности, которая мне была по душе. Вроде мне и токарем нравилось быть — какие-то детали вытачивать, но находиться на одном месте в течение всего дня за станком для меня было тяжело. Никакого разнообразия. А тут — едешь по месторождениям, смотришь по сторонам, общаешься с разными людьми.

Да и с жильем особых проблем не возникло. Первые три месяца мы жили у дяди, а потом мне дали от предприятия — треста КЛТПС, куда я устроился водителем автомобиля, комнату в общежитии в СМУ-61. Сначала я работал на водовозке: завозил воду в строительные городки, которые располагались вдоль трассы. Затем меня перевели на ЗИЛ-131 для перевозки по тем же объектам различных хозяйственных грузов. Там я проработал семь лет.

— Почему Вы перешли в ООО «Сервисная транспортная компания» (в то время — ЗАО «Няганьспецтранс»)?

— Потому что трест КЛТПС был расформирован. А в ЗАО «Няганьспецтранс» в то время работал мой дядя, вот он и позвал меня к себе.

— Поменялась ли специфика Вашей деятельности на новом месте?

— Да, поменялась: я уже ездил на Урале «вахтовке», перевозил бригады электриков, КРС по нефтяным месторождениям.

— Где было интереснее работать?

— Однозначно, в «СТК»: я перевозил людей, общался с ними, вникал в их работу. А нефтяники — люди с прекрасным чувством юмора и неутомящим оптимистичным взглядом на жизнь, да и на любые житейские ситуации.

— Что ж Вы тогда ушли с такого хорошего места в ООО «Автотранс-сервис»?

— Я и не уходил — меня перевели. Просто от «вахтовок» нефтяники отказались — они перестали быть востребованными. На их смену пришли «Нивы-пикапы», более выгодные в эксплуатации и удобные для пассажиров.

В 2005 году была образована новая компания — ООО «Автотранссервис», которая занималась предоставлением услуг именно на легковом транспорте. Вот нашу автоколонну и перевели в ООО «АТС». Поэтому принципиальных изменений и не возникло — коллектив остался прежним, поменялись лишь руководство да название компании.

— Чем Вы сейчас занимаетесь, работая в ООО «АТС»?

— Тем же, чем и раньше: перевожу на «Ниве-пикапе» аварийную бригаду по трубопроводам и месторождениям.

— Вы сказали, что у Вас есть сын. Хочет ли он пойти по Вашим стопам?

— Хотел, но я его отговорил. И он решил стать энергетиком.

— В Вашей семье оттоваривать сыновей от продолжения шоферской династии — традиция?

— Наверное, так (улыбается).

— Ваши планы на будущее?

— Мое будущее — это мои дети. Отсюда и все планы. Хочу вырастить, выучить их и помочь им встать на ноги.

40 ЛЕТ НА СЕВЕРЕ, ИЛИ КАК СТАТЬ УСПЕШНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ

ДОБРАЯ ТРАДИЦИЯ

Как отметила организатор данного мероприятия **Наталья КРЮКОВА**, главный библиограф краеведческого отдела НБИС, эта встреча **Шурий АСАДОВА** с жителями города не первая. В прошлом году он уже встречался здесь со школьниками и жителями Нягани. Это мероприятие получило широкий резонанс среди горожан, и работники библиотеки решили продолжить такое хорошее дело — приглашать молодежь на встречи с няганцами, заработавшими своими трудом и мудростью всеобщее уважение и почет. Их имена — это ориентиры в выборе позиций и приоритетов поведения на жизненном пути.

ПЯТЬ УВАЖАЕМЫХ НЯГАНЦЕВ

Наталья Александровна во вступлении задавала тон встрече, сказав, что гостям выпала редкая возможность пообщаться, узнать, задать вопросы одному из Почетных жителей нашего города — **Шурийе АСАДОВУ**. Почему редкая? Потому что **Шурийя** Полмалы оглы — на сегодня единственный человек, проживающий в Нягани, кто носит столь почетное звание.

Всего звание «Почетный гражданин г. Нягани» присвоено 5 няганцам: **Аркадию Алексеевичу ЗАГОРОДНЫХ**, первому председателю городского исполкома Няганского городского Совета народных депутатов; **Григорию Александровичу ЛАЗАРЕВУ**, первому генеральному директору производственного объединения «Красноленинскнефтегаз»; **Дмитрию Андреевичу ВОРОБЬЕВУ**, ветерану Великой Отечественной войны, старожилу города, члену Совета ветеранов войны и труда; **Августе Ивановиче ГОРДИЕНКО**, учителю русского языка и литературы МОУ СОШ № 6, заслуженному работнику образования ХМАО, отличнику просвещения СССР; и **Шурийе Полмалы оглы АСАДОВУ**, генеральному директору ООО «АльянсАвтоГрупп», депутату Думы г. Нягани.

ПУТЬ ДЛИННОЮ В ЖИЗНЬ

Чтобы понять ступени роста, нужно поближе узнать человека. И Наталья КРЮКОВА рассказала присутствующим биографию почетного гостя: — **Шурийя АСАДОВ** родился 1 июня 1946 г. в Азербайджане в семье рабочих. Мать занималась домом и воспитанием детей, которых в семье АСАДОВЫХ было двенадцать. Отец работал председателем колхоза и заведующим фермой. Работать в семье умели все. Мечты детства — получить высшее образование и иметь свою машину.

После службы в армии в 1969 г. вместе с другом поехал на заработки на Север, в Нефтеюганск. Думалось, что года на три — денег заработать и машину купить. Здесь и встретил свою вторую половину — Тимину, женился. Друг уехал, а **Шурийя** Полмалы оглы остался. Здесь, на Маонтовском месторождении, началась его северная трудовая биография, где он проработал нелегких 13 лет за баранкой тяжелой техники по бездорожью, в жару и холод, по 16-18 часов в сутки для бесперебойной доставки оборудования и материалов для нефтяников.

Если очень захотеть, то детские мечты сбываются. Так, в 1974 г. он купил свою первую машину — «Жигули», а в 1981 г. окончил Омский автомобильный техникум по специальности «Экс-

Именно так называлась встреча Почетного жителя города Нягани **Шурийи АСАДОВА** со старшеклассниками няганских школ №№ 3 и 6, которая была проведена в рамках празднования Дня города (2 сентября 2009 г.) в читальном зале Центральной городской библиотеки. Также на встречу пришли члены Городского совета ветеранов г. Нягани.



плуатация автотранспорта». После этого карьера пошла вверх. Его трудолюбие и упорство были замечены — руководство назначило его начальником отдела эксплуатации.

В 1984 г. по приглашению **Шурийи АСАДОВА** приехал в п. Нях. Здесь он сначала руководил Дорожно-строительным управлением (ДрСУ), Красноленинским управлением механизированных работ. Затем в 1986 г. — Управлением технологического транспорта № 2. За 23 года много было реорганизаций и изменений, и как только не переименовывалось это предприятие: и ЗАО «Няганское специализированное управление технологического транспорта», и ООО «Специализированная компания по транспорту», и ООО «Сервисная транспортная компания». Но его неизменно возглавлял **Шурийя** Полмалы оглы. В этом году создано новое транспортное управление — «АльянсАвтоГрупп», куда вошли транспортные организации города, генеральным директором которого является **Шурийя АСАДОВ**.

Несмотря на бурную производственную деятельность, в 1993 г. он окончил Тюменский институт по специальности «Организация производства». До сих пор продолжает повышать свою квалификацию с помощью различных тренингов и курсов, что хорошо помогает в текущей работе.

Предприятие, которым руководил **Шурийя АСАДОВ** более 20 лет, за стабильную и плодотворную работу неоднократно награждалось различными грамотами, благодарностями и премиями. Последняя из них — премия Председателя Совета ди-

ректоров ОАО «ТНК-ВР «Менеджмент» в области охраны труда, промышленной безопасности и охраны окружающей среды — была вручена в 2005 г. в Москве. Коллектив принимает участие в спортивной жизни города, часто занимает призовые места.

Предприятие регулярно участвует в благотворительных акциях: помощь детским садам, Совету ветеранов, общественным организациям (в том числе и Центральной библиотеке).

В марте 2006 г. был избран депутатом в Думу г. Нягани от политической партии «Единая Россия».

Как оказалось, Север стал второй родиной для южанина. Здесь прожито 40 лет, из них 26 лет — в Нягани. Семья — жена и трое детей, работают и учатся в Нягани. Уезжать из

России АСАДОВЫ не собираются.

КИНОЛЕТОПИСЬ

После рассказа о жизни АСАДОВА гостям была продемонстрирована часть фильма о развитии нефтяной отрасли в Нягани «Проверенные временем и закаленные судьбой», посвященная **Шурийе** Полмалы оглы и его детищу — ООО «Сервисная транспортная компания». Действительно, на сегодня практически каждая сфера деятельности неразрывно связана с транспортом. И нефтяная — не исключение. И пускай транспорт — одна из попутных организаций при добыче нефти, но и она вносит колоссальный вклад в это нелегкое и архиважное дело для экономики нашей страны. И чтобы все синхронно функцио-

нировало, необходим компетентный и ответственный руководитель. Именно таким и был **Шурийя АСАДОВ** все эти годы, отданные на становление и развитие транспортной отрасли в Нягани.

САМАЯ СЛОЖНАЯ РОЛЬ?

Далее последовали самые разнообразные вопросы от собравшихся. К примеру, «40 лет на Севере. Что Вам дал Север?» или «Кого Вы считаете своими жизненными учителями? На кого равняетесь?», «Существуют ли какие-то домашние праздники или традиции в Вашей семье?», «Бываете ли Вы на Родине?», «Какая роль: депутат городской Думы, руководитель предприятия, семьянин — самая сложная?», «Какие качества цените в людях?» и так далее. Оказывается, самое главное качество, которое **Шурийя АСАДОВ** ценит в человеке, — честность; жизненным учителем для него стал Борис НУРИЕВ; особых традиций в его семье нет; на Родину выезжает раз в год; и для него, трудолюбивого человека, нет сложных ролей — все легкие.

А затем встреча плавно переросла в депутатский прием граждан. Ну, что делать, если теперь АСАДОВ является еще и депутатом городской Думы. А это всегда и везде востребованный человек.

ГЕРОЙ НАШЕГО ВРЕМЕНИ

После данного мероприятия мы встретились с Натальей КРЮКОВОЙ, чтобы обсудить некоторые моменты прошедшей ВСТРЕЧИ.

— **Наталья Александровна, Вы занимались подготовкой мероприятия (полагаю, что на это ушло немало времени). Скажите, что Вам больше всего импонировало в биографических данных Шурийи АСАДОВА?**

— Более всего мне понравилась в нем человечность. Мы понимаем, что руководитель должен решать, прежде всего, производственные вопросы своего предприятия. А АСАДОВ — прежде всего, человек. Он понимает, насколько жизнь человека коротка, насколько она уязвима. Он понимает, что именно в эту минуту важно поддержать человека. Можно говорить о цифрах, показателях и прочем (многие руководители ставят это во главу всего), а у него чувствуется истинная человечность. И это вызывает к нему уважение.

— **Была ли достигнута цель ВСТРЕЧИ?**

— Сегодняшние старшеклассники, входя в жизнь, должны иметь перед глазами какой-то авторитетный образ, на который хотелось бы быть похожими. Поэтому мы решили показать им живой пример: АСАДОВ — человек из народа, приехал работать на Север; начинал водителем. Сегодня он — руководитель крупнейшего транспортного предприятия в городе, уважаемый человек, более того — Почетный житель города, а ведь не каждый известный няганец носит такое почетное звание. Он всего достиг сам. Ему никто не помогал. Смотри! Делай выводы и учись! Имей ориентиры, как нужно трудиться, жить, каким нужно быть человеком, чтобы вызывать у окружающих уважение. У нашего поколения были свои идеалы — герои нашего времени. Вот он — герой нашего времени.

● НОВОСТИ ОТ ООО «АВТОДОМ»

КО ДНЮ РАБОТНИКА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

2 августа железнодорожники нашей страны отмечали свой профессиональный праздник. В честь такого события руководство ООО «АвтоДом» во главе с Александром СЕРГЕЕВЫМ премировало и наградило ценными подарками сотрудников железнодорожного цеха. «Железнодорожный цех работает в круглосуточном режиме, — рассказывает Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ, — составы приходят в разное время суток.

За все время работы в адрес ООО «АвтоДом» не было серьезных нареканий со стороны наших заказчиков. И это заслуга, в первую очередь, наших

людей. Спасибо вам, друзья, за ваш труд, за добросовестное отношение к своим производственным обязанностям! Еще раз поздравляю вас с праздником!».

Почетные грамоты и ценные подарки (бытовая техника) были вручены **Александру СУРОВЕНКО**, машинисту тепловоза, **Александру ЛУКЬЯНОВУ**, машинисту тепловоза, **Геннадию ФЕНОГЕНТОВУ**, помощнику машиниста тепловоза, **Александру ХУНДРО-ОГЛЫ**, главному кондуктору грузовых поездов, и **Людмиле ШАКИРОВОЙ**, мастеру приемосдатчику.

НОВЫЙ МИКРОАВТОБУС

В начале сентября в ООО «АвтоДом» на линию вышел новый микроавтобус «Toyota-Hiace». Этот автомобиль

был приобретен предприятием для решения многочисленных производственных задач железнодорожного цеха и, прежде всего, для осуществления работы в круглосуточном режиме.

Составы с грузами прибывают на станцию Нягань в течение всей смены (к примеру, 1 смена — с 8 утра и до 8 вечера). И для оперативной работы с документами на грузы, сдачи вагонов (как после выгрузки, так и после загрузки), доставки локомотивных бригад и мастеров приемосдатчиков на работу и обратно необходим автомобиль.

«Изначально руководство компании планировало приобрести «ГАЗель», — рассказывает **Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ**, — но в итоге приобрели «Toyota-Hiace» — комфортабельный микроавтобус с мягкими сиденьями, оборудованный всеми необходимыми



средствами для безопасного передвижения (в том числе ремнями безопасности на каждое пассажирское сиденье).

Данное приобретение продиктовано, прежде всего, заботой о людях в плане

комфортности, удобства и их безопасности. Скажу больше: этот микроавтобус является подарком руководства «АвтоДома» железнодорожному цеху на наш профессиональный праздник. Спасибо огромное!».



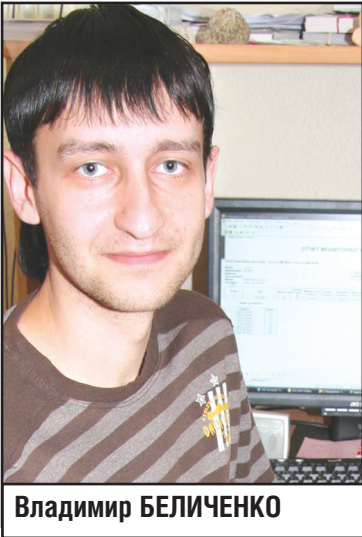
ГЛОНАСС: КОНТРОЛЬ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ

ОСОБЕННОСТИ ТРАНСПОРТНОГО МАЯКА

В настоящее время существует ряд задач мониторинга транспортных средств (либо стационарных подвижных объектов), при решении которых навигационное оборудование питается только от внутреннего источника. Среди этих задач можно выделить **КОНТРОЛЬ НАД УДАЛЕННЫМИ ОБЪЕКТАМИ И СКРЫТОЕ НАБЛЮДЕНИЕ**. Это позволяет осуществить именно такое оборудование, как «**НАВИГАТОР-МАЯК**». Данное оборудование небольших размеров, что обеспечивает устройству незаметность и мобильность.

Установка датчика «**НАВИГАТОР-МАЯК**» на автомобиле производится незаметно. Время и место установки, соответственно, ограничены — это нужно делать быстро. Главное, предусмотреть возможность скорого изъятия прибора. А так как нет возможности «запитать» данное устройство от внешнего источника питания, используются режимы пониженного энергопотребления, обеспечивающие работоспособность электроприбора длительное время. Этот факт особенно важен для приборов, которые установлены на транспорте...

Мы продолжаем знакомить наших читателей с достижениями отечественных и зарубежных ученых в области телематики. Сегодня речь пойдет об услуге, которую ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» уже сегодня готово предложить своим клиентам, транспортным компаниям. Это скрытый контроль перевозки грузов. Называется он — «**НАВИГАТОР-МАЯК**». О нем подробнее рассказывает Владимир БЕЛИЧЕНКО, начальник отдела по информационным технологиям ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА».



Владимир БЕЛИЧЕНКО

При контроле удаленных объектов возможно использование внешних аккумуляторов, которые могут увеличить срок автономной работы данного оборудования.

ДОВЕРЯЙ, НО ПРОВЕРЯЙ

Использование системы «**НАВИГАТОР-МАЯК**», прежде всего, позволяет заказчику контролировать сохранность своего груза. Данное устройство трудно обнаружить, его сигнал невозможно заглушить, поэтому оно позволяет исключить человеческий фактор и проводить мониторинг в особых условиях скрытого режима.

В случаях срабатывания внешних датчиков (датчики удара, открытия-закрытия дверей, кузова, багажника), «тревожной кнопки» либо включения зажигания машины информация мгновенно поступает на диспетчерский пункт.

ВОЗМОЖНОСТИ СИСТЕМЫ:

— выявление недобросовестных водителей;

— оперативное наблюдение органами ОВД, частными охранными предприятиями;

— контроль удаленных объектов;

— охрана удаленных объектов;

— контроль параметров оборудования.

Эльдар ИСМАИЛОВ, председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп»:

«Данное предложение от ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» я считаю интересным и эффективным для любой автотранспортной компании, так как в условиях жесткой конкуренции на транспортном рынке его внедрение способствует компании стать более привлекательной для клиента. Скажу больше, это нововведение уже было представлено на одной из крупных автомобильных выставок в Москве».

«АЛЬЯНСАВТОГРУПП» — НЯГАНИ

Ко дню ГИБДД

Группой депутатов Няганской городской Думы, в частности, Эльдаром ИСМАИЛОВЫМ, Шурийей АСАДОВЫМ и Риммой ДАКУКИНОЙ, совместно с компанией ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» ко Дню ГИБДД был проведен социальный проект по оснащению двух транспортных единиц ГИБДД ОВД по г. Нягани системами спутникового мониторинга и установке в КПП учреждения клиентской версии программы, позволяющей руководству ГИБДД отслеживать местонахождение своих транспортных средств, выполняющих дежурное патрулирование на улицах города.

Данный проект — это и поздравление няганских инспекторов ГИБДД с профессиональным праздником, и содействие в модернизации вневедомственных транспортных средств города. «Система спутникового мониторинга — это не просто веяние нового времени, — рассказывает Эльдар ИСМАИЛОВ, председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп». — Это одно из эффективных средств, необходимое для реализации программы «Безопасный город», о которой в последнее время много говорится в СМИ. Благодаря установленной спутниковой системе, у руководства ГИБДД ОВД по г. Нягани будет возможность быстро и оперативно реагировать при получении тревожного сигнала, координировать маршрут передвижения ТС (оборудованного системой ГЛОНАСС) на место совершения правонарушения, что позволит достигнуть существенной экономии топлива, повысить дисциплину сотрудников охранных предприятий и решить многие другие задачи. К тому же сегодня существует ряд нормативно-правовых актов, в том числе приказов МВД, в которых четко указано на обязательное оснащение вневедомственного транспорта системами спутникового мониторинга транспорта ГЛОНАСС».

ПЕЧКА ДЛЯ ПЕНСИОНЕРА

Спокойная и безопасная жизнь в городе — результат эффективной работы чиновников муниципалитета; комфортное проживание в нем гражданина — чаще всего, заслуга самого гражданина...

Людмила ЯРЧИХИНА, жительница поселка Старая Нягань, на протяжении нескольких лет пыталась добиться от Администрации города проведения капитального ремонта своего жилья (дом не приватизирован). Но все ее усилия увенчивались лишь получением из Администрации обещаний, что в следующем году при формировании проекта плана капитального ремонта жилищного фонда будет рассмотрен вопрос о включении ее дома в перечень домов, подлежащих первоочередному сносу. И такие ответы приходили из года в год...

Людмила Васильевна обратилась за помощью к Эльдару ИСМАИЛОВУ, депутату Няганской городской Думы. Эльдар Баширович, в свою очередь, направил депутатский запрос в Администрацию, на что получил ответ — дефектную ведомость и локально-сметный расчет на проведение капитального ремонта дома Людмилы ЯРЧИХИНОЙ. Сумма получилась приличной — около 160 тысяч рублей. Естественно, в мэрии в 2009 году, как и в предыдущие годы, столько денег не оказалось.

«В этом году, — рассказывает Эльдар ИСМАИЛОВ, — в моих планах была установка еще одной детской площадки на территории Восточного микрорайона. Но после разговора с Людмилой Васильевной и тщетных попыток разрешить ее вопрос в Администрации города я решил хотя бы частично помочь ей в ремонте дома».

Силами депутата был приобретен печной кирпич, фигурное литье (дверки, колосник), была заключена договоренность с печником (что также немаловажно: на сегодня в Нягани кладут печи и камины всего 3 или 4 человека). Несмотря на свою загруженность, он согласился. И уже 27 августа печь в доме ЯРЧИХИНЫХ была протоплена в первый раз.



Эльдар ИСМАИЛОВ и Людмила ЯРЧИХИНА

Всеми работами управлял Александр СЕРГЕЕВ, помощник депутата, генеральный директор ООО «АвтоДом». «Какие дома в Старой Нягани — наверное, не нужно объяснять, — рассказывает Александр Юрьевич. — Печь, как только с нее сняли железную окантовку, сразу же рухнула: она давно отработала свое. Все убрали.

По мере возможности Людмила Васильевна со своими детьми подняли полы, залили новый фундамент под печь. Силами ООО «АвтоДом» был завезен кирпич. Затем печник выложил новую печь». «Закончились мои хождения в Администрацию, — заключает Людмила ЯРЧИХИНА. — Теперь в моем доме наконец-то тепло и комфортно. Спасибо большое Эльдару Башировичу и Александру Юрьевичу за оказанную помощь и за проявленное понимание и человечность!».

ЭТО ВАЖНО ЗНАТЬ

ГИБДД работает по регламенту

С 1 сентября вступил в силу Административный регламент, который будет регулировать работу сотрудников ГИБДД. Он утвержден Приказом МВД РФ от 02 марта 2009 года № 185.

Регламентом установлен четкий порядок проведения таких административных процедур, как остановка автомобиля и пешехода, регулирование дорожного движения, проверка государственных регистрационных знаков, технического состояния транспортного средства, изъятие водительского удостоверения, направление на медицинское освидетельствование на состояние опьянения и проч.

Как предписывает новый документ, к участникам дорожного движения милиционер обязан обращаться только на «вы», при этом быть вежливым, тактичным, спокойным и терпеливым. Свои замечания и требования он должен излагать без нравочений в убедительной и понятной форме, чтобы водитель или пешеход не могли трактовать его слова в ином смысле.

Если же водителю или пешеходу все же показалось, что их права нарушаются сотрудником ГИБДД, последний обязан рассказать, как можно обжаловать его действия.

Как известно, с жалобами по поводу действий сотрудников ГИБДД следует обращаться в вышестоящий орган или в суд. С 1 сентября заявления можно подать по почте, на личном приеме, по информационным системам общего пользования, через специальные разделы на интернет-сайтах ОВД РФ или же по телефонам дежурной части соответствующего подразделения, органа управления, МВД, ГУВД, УВД по субъектам РФ.

Новым регламентом установлены формы протокола об административном правонарушении, объяснения потерпевшего (свидетеля, правонарушителя), постановления-квитанции о наложении административного штрафа и ряда других документов.

Кроме того, в регламенте сказано, что водитель при общении с инспектором может использовать видеорекамеры или диктофоны: «Сотрудник не должен препятствовать использованию видео- и звукозаписывающей аппаратуры участником дорожного движения, если таковое не запрещено законодательством. О существовании запрета сотрудник должен сообщить участнику дорожного движения, производящему запись».

Наконец-то сказано и про то, что сотрудник ГИБДД не должен принимать от водителя деньги и ценные вещи. «Если в документ при передаче его сотруднику вложены деньги и другие ценные бумаги, необходимо вернуть документ гражданину и предложить владельцу передать документ без денег и ценных бумаг. Сотрудникам запрещается принимать от участников дорожного движения материальные ценности, а также какие-либо вещи, предметы или документы за исключением необходимых для осуществления административных действий».

Также, начиная с 1 сентября, инспектор ГИБДД может отстранить от управления транспортным средством любого водителя, в том числе и того, который пользуется «иммунитетом». Например, прокурора или следователя. Однако разбираться с такими гражданами все равно будут специальные органы.

Один из самых интересных пунктов нового регламента касается так называемого «скрытого» наблюдения, когда инспекторы ГИБДД прячутся в кустах и следят за скоростным режимом. Раньше от ГИБДД требовали прекратить подобное поведение и стоять на дороге так, чтобы водители видели инспекторов (правда, все это делалось лишь на словах — ни в одном документе об этом сказано не было). Однако новый регламент разрешает ГИБДД играть в прятки с использованием «естественных и искусственных укрытий», а также контролировать ситуацию на дороге на машинах без специальной окраски.