



## КОРОЛЕВСКАЯ РОКИРОВКА

С наступлением 2010 года произошли изменения в аппарате управления Альянса: управляющий директор ОАО «Управление технологического транспорта» Василий МЕРКУЛОВ был назначен управляющим директором ООО «Сервисная транспортная компания», Александр КАШТАНОВ, управлявший ООО «СТК», с нового года станет руководить ОАО «УТТ». По словам Шурия АСАДОВА, генерального директора ООО «Альянс-АвтоГрупп», данная кадровая перестановка направлена, прежде всего, на знакомство Василия Дмитриевича и Александра Васильевича с новыми заказчиками, изучение рынка по всем направлениям и т.д.

- По-настоящему оценить уровень профессионализма человека можно, лишь вырвав его из обычной среды и поставив в нестандартные условия, — рассказывает Шурия Гюлмалы оглы. — Александр КАШТАНОВ и Василий МЕРКУЛОВ, каждый на своем прежнем месте, прекрасно справлялись со своими обязанностями. Но, искренне убежден, жизненные задачи человека — постоянно расти и в личностном, и в профессиональном плане. Поэтому руководство холдинга, посоветовавшись, приняло решение — каждое предприятие ООО «ААГ» представляет определенную специализацию транспортного направления — поменять местами директоров компаний, тем самым предоставив и Василию Дмитриевичу и Александру Васильевичу возможность реализовать себя на новом поприще. Эти люди не первый год занимают руководящие должности, у каждого за плечами огромный опыт работы в транспортных предприятиях, поэтому я уверен, что особых накладок не произойдет, предприятия и дальше будут качественно, своевременно и эффективно выполнять свои договорные обязательства перед заказчиками.



Василий МЕРКУЛОВ, управляющий директор ООО «СТК»



Александр КАШТАНОВ, управляющий директор ОАО «УТТ»



Шурия АСАДОВ, генеральный директор ООО «ААГ»

## ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В январе 2010 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи:

20-летний юбилей отметили Ольга ВИНОГРАДОВА, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), и Иван ЯЧКУЛА, машинист ППУ а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань).

25-летнюю годовщину отметил Руслан ЧАМСУТДИНОВ, водитель автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань).

30-летний юбилей отметили: Сергей ПУДВАЛЬ, машинист ППУ а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань), Алмаз ЯГУДИН, ведущий экономист ООО «СТК» (г. Нягань), Валентин СМОКОВ, контролер технического состояния автотранспортных средств ООО

«СТК» (г. Нягань), и Ринат ФЕРХАТОВ, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

35 лет со дня рождения исполнилось Руслану БИТНЕРУ, водителю автомобиля а/к № 1 ООО «АТС» (г. Нягань), Олегу ОРЛАНУ, системному администратору ООО «АТС» (г. Нягань), и Тимофею КАЗАЧЕНКО, водителю автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

40-летний юбилей отметили: Олег ХАНГАНУ, фрезеровщик ООО «РемАС» (г. Нягань), Аслан КАФАРОВ, машинист агрегата по обслуживанию нефтегазопромысло-

вого оборудования а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), Валерий МИХАЙЛОВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань), Канат ДЖАКУБАЛИЕВ, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), Игорь МАТУЛА, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и Андрей НОВИКОВ, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

45-ю годовщину отметили: Ирза АЛИЕВ, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «СТК» (г. Нягань), Михаил АФАНАСЬЕВ, машинист бульдозера а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), Ва-

лерию КИЛИНБАЕВ, машинист АДПМ а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), и Михаил КНЯЗЕВ, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «СТК» (г. Нягань).

50-летний юбилей отметили: Александр ЛУКЯНОВ, машинист теплового пункта ООО «АвтоДом» (г. Нягань), Алексей ЕФИМОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и Александр ФЕДОРОВ, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

55-ю годовщину отметили: Николай КОЛОМИЙЦЕВ, водитель автомобиля а/к № 11 ООО «СТК» (г. Нягань), Андрей ДУБИНЕЦ, слесарь механосборочных работ ООО «СТК» (п. Талинка), Халим АМИРУЛЛИН, экспедитор ООО «Торговый Дом «Деталь – Снабжение» (г. Нягань), Николай МЕДВЕДЕВ, слесарь ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и Валерий КУРОЛЕНКО, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

60-летний (!) юбилей отметили Анатолий СКРОМИНСКИЙ, машинист ППУ а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), и Анатолий ВЕДЕРНИКОВ, водитель автомобиля ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

### Дорогие юбиляры!

От всей души поздравляем вас с Днем рождения и желаем вам крепкого здоровья, счастья, материального благополучия и удачи на любом поприще!

*В день юбилея славного  
Желаем мы вам главного:  
Лет долгих, доброго здоровья,  
Жизнь, окруженную любовью,  
В делах успеха на весь век –  
Всего, чем счастлив человек.*

**С праздником!**



## ДИСПЕТЧЕР - МАТЕМАТИК

- Светлана Ивановна, расскажите, как Вы стали диспетчером?

- Я росла в большой семье – нас было пятеро детей. Проблем было много. Когда я подросла, очень хотелось красиво одеваться, но нарядных платьев не было. Вот и сидела дома, решала задачи по математике. Мама настаивала, чтобы я больше бывала на свежем воздухе, но разве скажешь маме, что мне не хочется гулять в старой кофте... Я никогда ничего не требовала от родителей, я все понимала. Выработанная в детстве усидчивость во многом помогла мне уже во взрослой жизни – я могла сутками сидеть на работе, решая производственные задачи.

Сначала я, как и многие мои родные и знакомые, собиралась поступать в Свердловский лесотехнический институт: в то время в Тавде градообразующим предприятием был леспромхоз. Да и Свердловск был ближе и роднее. Но буквально на выпускном вечере учителя переубедили меня поступать в лесотехнический. Они видели во мне все задатки учителя математики и поэтому посоветовали подать документы в педагогический вуз. Послушав их, я поступила в Тобольский пединститут. Пока училась в вузе, думала, что педагогика – мое призвание. Но, проработав три года в школе, я решила сменить профессию. Если бы мне довелось только преподавать математику, возможно, я до сих пор работала бы в школе: я с удовольствием говорила о законах математики. Но мне совершенно не нравилось заниматься воспитанием детей, общаться с их родителями. Помню, как тяжело мне дался первый классный час: прямо на уроке на моих глазах выступили слезы – дети меня не слушали. И я сбегала с урока в учительскую. Тогда я поняла, что не хочу быть воспитателем, а следовательно, и учителем. С трудом доработав обязательных три года, я забрала документы из школы и поехала к родителям, которые к тому времени переехали жить в поселок Советский.

Там полмесяца ходила по всем учреждениям в поисках работы, и в конце концов наткнулась на объявление: «В районе требуется секретарь-машинистка». Печатать на машинке я не умела, но мне очень нужна была работа, и я пошла в район. Там честно призналась заведующему в своей некомпетентности в данной специализации и тут же заинтересовалась, нужен ли им секретарь, не умеющий печатать на машинке. Он мне предложил попробовать. Первые четыре дня я знакомилась со своими будущими функциями, осваивала печатную машинку, а затем предыдущий секретарь перешел в бухгалтерию, и я осталась один на один с обязанностями секретаря-машинистки. А тут, как назло, начались учительские конференции (в поселке к тому времени действовали 12 школ), соответственно, нужно было печатать по каждой из них доклад. Это стало для меня нелегким испытанием. Но ничего, за пару месяцев я полностью овладела техникой быстрого набора текста.

Проработав здесь два года, я вновь захотела вернуться в школу, но знакомые учителя отговаривали меня: «Ты что, не видишь, как мы мучаемся?». Я подумала и решила искать другое место. Тем более что к тому времени из Тавды к нам переехала старшая сестра со своим семейством. Было очень тесно. И так как я была не замужем, молодая – кому ж еще уступать?! Поэтому я и уехала.

Кстати сказать, пока работала в Советском, частенько ездила в выходные дни в соседний поселок Нюрих. Там в то время располагался отряд сейсмоков-геофизиков, в котором трудились мои подружки (с ними я познакомилась, когда работала учителем в Половинке). Поэтому первым желанием было устроиться в этот отряд. Но судьба распорядилась иначе – я стала диспетчером в п. Няя.

- Как это произошло?

- Наше Красноленинское УТТ (КУТТ) изначально называлось НГДУ Урайнеф-

**С**ветлана КОЗЫРЕВА с детства обожала математику. Рассадив своих младших братьев и сестер на табуретки, она нередко играла роль преподавателя, разъясняя слушателям алгоритм решения той или иной математической задачи. Дети с удовольствием принимали участие в импровизированном уроке, охотно отвечая на вопросы учителя. Наблюдая за их игрой, взрослые настойчиво рекомендовали Светлане Ивановне после окончания школы поступить в пединститут на математическое отделение. Думали ли они тогда, да и предполагали ли сама Светлана КОЗЫРЕВА, что делом всей ее жизни станет регулирование движения транспорта в одном из северных городов?



## БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Светлана КОЗЫРЕВА родилась 26 октября 1955 г. в г. Тавда Свердловской области. В 1972 г. окончила Тавдинскую среднюю школу. С 1972 по 1976 г. – учеба в Тобольском государственном педагогическом университете (математическое отделение). С 1976 по 1979 г. – учитель математики Половинкинской средней школы (Кондинский район). С 1979 по 1981 г. – секретарь-машинистка района п. Советский. С 1981 по 1982 г. – диспетчер, а затем главный диспетчер Красноленинского УТТ г. Нягани. С 1982 по 1996 г. – начальник самостоятельного автовокзала Красноленинского УТТ г. Нягани. С 1997 по 1998 г. – заместитель начальника по перевозкам Красноленинского УТТ-2 г. Нягани. С 1998 по 2008 г. – начальник самостоятельного автовокзала ЗАО «Няганское специализированное УТТ» г. Нягани. С 2008 г. по настоящий момент – главный диспетчер по пассажиро-перевозкам ООО «Сервисная транспортная компания» г. Нягани.

тегаз. Там работали знакомые. Они-то мне и посоветовали искать работу в Нягани. Они еще так интересно сказали: «Будешь трудиться на точке». Что такое «точка», я даже не представляла, но мне было все равно: мне нужно было найти работу и где-то остановиться. И когда я приехала в аэропорт г. Урая, там повстречала главного инженера Красноленинского УТТ. У него заинтересовалась: «Нужны ли Вам кадры?». Он, подумав, спросил: «Пойдешь диспетчером по пассажирским перевозкам?». Я, не задумываясь, ответила: «Конечно же, пойду!». Хотя, что это такое – быть диспетчером по пассажирским перевозкам, не имела никакого понятия. Кроме методов и приемов преподавания математики и функций секретаря-машинистки, я больше ничего не знала.

- Что было по приезде в Нягань?

- Оказавшись здесь впервые, я, сказав правду, пришла в отчаяние. Это был 1981 год. Я не увидела ни города, ни поселка. Все организации были раскиданы по разным местам Няя: непонятно было, что и где здесь расположено. Но выбирать не приходилось... Потом еще неделю ездила из Советского в Нягань – я никак не могла устроиться на работу: то был конец месяца, то начальника не было, то еще что-то. Потом, когда начальник приехал, меня приняли диспетчером в КУТТ, но тут же возникла другая проблема: мне негде было остановиться. Поэтому первое время жила в вагончике бывших земляков из Половинки. Спустя две недели мой начальник Валентин КУРКАЧЕВ привез меня в общежитие № 12, расположенное в пос. Пионерном. В тот момент оно еще строилось – там доделывали крышу. На двери комнаты, к которой он подвел меня,

висел огромный амбарный замок. Валентин Яковлевич открыл дверь, а там... на потолок – плесень, на дощатом полу – вода. Он спросил у меня: «Нравится?». Я ответила: «Нравится...». И, вручив мне ключ и амбарный замок, сказал: «Живи!». Так я начала жить в Нягани. Из дома привезла печку «киловатку». Сначала просушила ею один угол, потом другой... Так всю комнату постепенно и высушила.

Помню, как я была счастлива, когда мне дали свечку (тогда еще к нашему общежитию не было подведено электричество). Я зажгла ее, достала томик стихов и при свете свечи читала стихотворения о прекрасном и вечном. Но утром вся романтика улетучилась. Сколько было слез, пока я добиралась из п. Пионерного до «Узбеков». Здесь столько тогда было грязи! И пока шла, с трудом передвигая ноги, с горечью вопрошала саму себя: «Ну, зачем я сюда приехала?! И что я тут забыла?!». Но спустя какое-то время подружилась с сотрудницами-диспетчерами, стали ходить друг к другу в гости – и жизнь пошла своим чередом.

- Светлана Ивановна, расскажите, как Вы начинали трудиться в совершенно незнакомой Вам сфере?

- Сначала меня назначили диспетчером по тракторной технике. Этим машин тогда было много: везде бездорожье, а трактор в распутицу – самый незаменимый и лучший транспорт. В мои обязанности входило: с утра, согласно разнарядке, выдать путевой лист водителю, расписание, где он будет работать, записать его фамилию в путевой журнал; вечером принять назад «путевку» и обработать ее, указав количество истраченного «горючего», отработанные часы, пройденное расстояние и др.

Кроме тракторов в КУТТ было много другой техники, которая мне была совсем незнакома. Что я делала в таком случае? Брала разнарядку и шла на территорию гаража «знакомиться» с кранами, бортовыми машинами, «Стрелами», «Уралами», различными прицепами, трубовозами, самосвалами...

Скорее всего, эта пылкость повлияла на выбор главного диспетчера: увольняясь, она предложила руководству мою кандидатуру на свое место. С тех пор все закрутилось, завертелось... Теперь в мои обязанности входила организация выпуска техники на линию на основании договоров, заявок и т.д. Я должна была знать все, что происходило на предприятии.

- Через полгода Вас назначают начальником самостоятельного автовокзала Красноленинского УТТ...

- Теперь в мои функции входила организация пассажироперевозок по всему городу, на месторождения. То есть я должна была владеть картиной: сколько автобусов вышло на линию, кто работает в данный момент, кого, в какое время (причем поминутно) и на какой остановке нужно обеспечить транспортом. Тогда нас было 5 человек: 4 диспетчера и я курировали 130 машин – это около 60 «вахтовок» и более 70 автобусов на линии. Для одного только НГДУ требовалось около 10 «вахтовок» на каждый цех: для «вышкарей» – 10 машин, «буриков» – 8 машин, «электриков» – 7 машин... В «вахтовках» тогда была потребность, так как на них можно было проехать по бездорожью. Сейчас же надобность в них исчезла: из 60 «вахтовок» работает только одна машина. Сегодня клиенты заказывают красивые и комфортабельные автобусы.

- Такой большой объем работы... Во сколько начинался Ваш рабочий день?

- Я как начальник автовокзала могла бы приходить на работу и к 8 часам. Но я никогда не позволяла себе такого: для чего я приду к 8 часам, если будет сорвана одна из вахт? Для чего я тогда вообще буду нужна? Я несколько не хочу умирать труд диспетчера, но на нем лежит меньшая ответственность. Поэтому мне легче было присутствовать при запуске техники на линию, на месте и вовремя решать возникающие проблемы.

- Педагогика и управление транспортом – совершенно разные сферы деятельности. Но все же, есть ли точки соприкосновения?

- Вы не поверите, но многие учительские навыки мне помогают в диспетчерской работе; очень многое мне дала учительская закалка: ответственность, дисциплина... Каждое утро дома (!) я готовлю путевые листы для водителей. И если я не сделаю этого, то для меня это будет равносильно тому, что я бы пришла на работу неподготовленной к уроку. Более того, я искренне считаю, что на этом месте не математику работать будет очень сложно! Потому что здесь нужно быстро соображать. К примеру, идет выпуск техники на линию (все «путевки») я подготовила еще дома), на путевых листах мне нужно указать показания термометра и норму ГСМ, причем мне нужно написать столько лит-

ров «горючего», чтобы все сходилось до одного литра. Все маршруты уже известны, поэтому высчитываю в уме, сколько топлива потребуется для транспорта.

- Сейчас многие машины ООО «Сервисная транспортная компания» оборудованы системами спутникового мониторинга. Облегчило ли это работу диспетчера?

- Для нас появление ГЛОНАССа стало прекрасным подспорьем в работе. Например, если сломался автобус, сейчас мне достаточно открыть в специальной программе карту и отследить, где именно он остановился, какие автобусы находятся вблизи от него. Тут же звоню на сотовые телефоны водителям и на ходу меняю им задание. Буквально за 2 минуты все вахты на месте, и никто и не заметил, что где-то произошел срыв.

Сначала, по старинке, начинаю переживать: автобус – это не кран или водовозка, которые могут через час или два выполнить свою работу; здесь каждая минута дорога. Поэтому каждую минуту простоя, сидя за «пультом», очень нервничаю.

- Как же раньше работали диспетчеры, когда не было сотовых телефонов и спутниковой навигации?

- Я с ужасом вспоминаю то время. Тогда мое «любимое» место было на углу автовокзала. И если вдруг где-то вставал автобус или «вахтовка», то от автовокзала я постоянно бегала до Центрального рынка и назад до автовокзала, выглядывая свой транспорт. Останавливала первого попавшегося и отправляла по новому маршруту. Тяжелее было в зимний период: приходилось постоянно быть на улице и одеваться в «ватник», шапку-ушанку... Также раньше у меня не было точной информации, сколько человек поедет, поэтому, даже если не хватало мест в «вахтовке» или автобусе, все равно «пихали» всех. Оттого главной моей мечтой тогда было оборудование наших автобусов рациями.

Знаете, в каждое время свои сложности. Без них за почти тридцать лет работы диспетчером у меня не было ни одного дня. Но, тем не менее, старалась решать все быстро и четко.

- Светлана Ивановна, каким Вы видите свое будущее?

- Знаете, за диспетчерским пультом прошла вся моя жизнь. Каждый год работы – это год моей жизни: знакомства, переезды, проблемы... Работа стала образом жизни, состоянием души. Может, в моей судьбе что-то и изменится, но пока я, если честно, не представляю спокойную жизнь – жизнь без управления транспортом...

## ПОСЛЕСЛОВИЕ

А еще именно Светлана КОЗЫРЕВА разработала и усовершенствовала многие схемы маршрутов городского транспорта, которые существуют и поныне. Именно при Светлане Ивановне была введена ставка контролера в общегородском транспорте, но в обязанности контролера входило наблюдение за действиями водителя, чтобы он ни в коем случае не брал с пассажиров деньги, так как в то время проезд для няганцев был бесплатным.

## НАГРАДЫ

- \* Грамота Октябрьского райкома ВЛКСМ (1982 год).
- \* Почетная грамота ЦК КПСС, Совета Министров СССР и ВЦСПС (1987 год).
- \* Почетная грамота Министерства топлива и энергетики Российской Федерации (1994 год).
- \* Почетная грамота Главы города Нягани (ноябрь 2009 года).
- \* Около 30 Почетных грамот и благодарностей от руководства транспортных предприятий г. Нягани.



# ПЕРСОНАЛЬНАЯ ЗАЩИТА ОТ «ГЛОНАСС-ЮГРА»

## ПЕРСОНАЛЬНЫЙ ТРЕКЕР

В феврале 2010 года ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» планирует запустить проект по реализации персональных трекеров для жителей Нягани. Сегодня на общероссийском рынке представлено очень много моделей данного устройства, но, как объяснил Владимир БЕЛИЧЕНКО, функционал у них практически один и тот же, различия лишь во внешних данных: они могут быть в форме брелока, браслета, ошейника, игрушки и т.д. Во всяком случае, в Нягани будут реализовываться самые популярные и эффективные модели. Не исключено, что чуть позже «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» представит на рынке региона персональный трекер производства НТЦ «Навигатор-Технолоджи» - совместное решение с ЕНДС.

Вообще трекер — это прибор небольшого размера, внешне напоминающий устройство чуть меньше сотового телефона, которое позволит покупателю наблюдать в режиме online за своими близкими по домашнему компьютеру либо ноутбуку, в отдельных случаях даже по сотовому телефону. Он очень удобный, практичный, а главное, он — эффективная гарантия безопасности ваших любимых людей (детей, супруга, родителей): на нем есть кнопка «SOS!». И если, допустим, человек попал в какую-либо неприятную ситуацию, ему достаточно нажать на эту кнопку, и тут же на сотовый телефон его родственников придет sms. После этого телефон сам набирает номер трекера, с которого пришел сигнал о помощи, и предоставляет родственникам возможность услышать, что происходит с их близким, — так называемая автоматическая система громкой связи.

Также стоит отметить, что трекер работает беззвучно, по нему можно говорить, как по сотовому телефону, приемник и динамики достаточно хорошего качества, поэтому все четко и ясно слышно.

«Уже сегодня, — рассказывает Владимир БЕЛИЧЕНКО, — мы наблюдаем интерес жи-

В одном из предыдущих номеров «АВТОМОБИЛИСТА» мы обещали подробнее рассказать о том, какие средства личной защиты предлагает ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» частным лицам. В течение последних двух месяцев прошлого года сотрудниками компании Владимиром БЕЛИЧЕНКО, директором по информационным технологиям, и системными администраторами Антоном ПАНИНЫМ и Николаем ПЕТРОВСКИМ было проведено тестирование персональных трекеров Globus GPS GL-TR1 и Teltonika GN1201, которые не так давно были выпущены на российский рынок, с целью разобраться, что это за прибор и как его можно использовать.



Владимир БЕЛИЧЕНКО

телей к данным устройствам, поскольку их появление мы проанонсировали месяц назад в своем рекламном ролике. Сегодня трекерами интересуются, в основном, молодые родители с целью контроля безопасности своих несовершеннолетних детей. Также данное устройство вызывает интерес у некоторых

служб безопасности (ЧОП) для контроля маршрутов патрулирования охраняемых территорий и др.».

## ТРЕКЕРЫ – ЮРИДИЧЕСКИМ ЛИЦАМ

Также трекеры могут быть полезны юридическим лицам. «Но тут, — продолжает Владимир БЕЛИЧЕНКО, — необходимо привести весь рабочий процесс к идеалу: когда каждый сотрудник компании четко знает, что ему необходимо делать и в какое время. Таким образом, максимально распределив занятость курьера или экспедитора, имея возможность проследить его местонахождение, можно получить максимальную прибыль от работы каждого. Более того, у сотрудников всегда есть возможность воспользоваться «кнопкой вызова».

Также считаю, что трекер — прекрасное подспорье для служб такси, так как позволяет диспетчеру видеть, где находятся водители. При поступлении звонка от жителей, допустим, Восточного микрорайона диспетчеру не придется по радиации допытываться у водителей, кто и где сейчас находится. Перед диспетчером на мониторе компьютера будет представлена полная картина движения всех таксомоторов службы, благодаря чему заказ может поступить прямо конкретному водителю».

## МНЕНИЕ СПЕЦИАЛИСТА

Антон ПАНИН, системный администратор ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА»:

— На основании двухмесячного тестирования могу с уверенностью сказать, что трекер —

это нужное и удобное приобретение. Он позволит покупателю иметь полное представление о том, где находится, допустим, его ребенок, был ли он в школе или не был, во сколько он пришел в школу, где он гулял, куда заходил.

Это устройство также незаменимо в восстановлении событий даже трехмесячной давности: ООО «ЕНДС «ГЛОНАСС-ЮГРА» может предоставить владельцу трекера такую информацию в виде подробного, посекундного отчета о направлениях его движения от начала до конца каждого дня.

— Антон Юрьевич, скажите, где желающие могут приобрести персональный трекер?

— В нашем офисе, расположенном по адресу: ул. Лазарева, 25. Сейчас мы как раз формируем клиентскую базу. Более подробную информацию можно получить по телефону: 5-23-07. Обращаю внимание читателей на то, что, приобретая в нашем центре трекер, покупатель в процессе использования устройства имеет право на бесплатные консультации и перенастройки.

## КСТАТИ

В республике Белоруссия есть практика оснащения персональными трекерами крупного рогатого скота при выгонах на пастбище, что позволяет предотвратить потерю животных.

# ПЕРИОД ЗИМНЕГО ЗАВОЗА

Посленовогодний период для любой транспортной организации — сложная и одновременно долгожданная пора. Это связано с открытием зимних автодорог и началом транспортных перевозок в отдаленные месторождения. Основным заказчиком транспортировки товарно-материальных ценностей на нефтепромыслы является компания ОАО «ТНК-ВР».

На сегодняшний день приоритетными направлениями для ОАО «Управление технологического транспорта» по зимнему центральному являются поселок Туртас и поселок Коротчаево. Перевозка грузов по зимним автодорогам сложна автономностью, непредсказуемыми погодными условиями, удаленностью от стационарных производственных баз, значительной протяженностью зимников. Более того, работа усложняется повышенными требованиями «ТНК-ВР» в области технической готовности и оснащения транспорта, «возрастом» технических средств, необходимостью обучения водителям состава дополнительным программам, оформления большого количества документации для перевозок, строгого и неукоснительного соблюдения правил в области охраны труда, транспортной и экологической безопасности. Работа в автономном режиме по транспортировке товарно-материальных ценностей по зимним автодорогам требует от персонала, задействованного в перевозках, организации выпуска и диспетчеризации, оперативности при возникновении непредвиденных ситуаций, грамотной организации производства, ремонтных работ, оборудования рабочих мест, обеспечения коммуникаций с заказчиками и стационарными производственными базами. Огромное значение при зимнем центральному имеет уровень подготовки, квалификации водителей.

ОАО «УТТ» четвертый год оказывает услуги по транспортировке грузов по зимним автодорогам. Предприятие заблаговременно

готовится к зимним перевозкам: в подготовке к производству работ участвуют все без исключения отделы и службы компании. Огромную долю в подготовке к центральному по зимникам берет на себя служба эксплуатации во главе с директором по производству Сосланом БУДАЕВЫМ. Немаловажным фактором является и техническая готовность транспорта к работе: ремонтно-механическая мастерская во главе с техническим директором Игорем АЙРАПЕТЯНОМ вносит свой весомый вклад в процесс подготовки. Но основной груз ответственности и объем работы ложатся, несомненно, на людей, непосредственно участвующих в центральному, в частности, на Андрея ПЕЛИНА, бессменного руководителя центральному по п. Туртас, Ильшата АСКАРОВА, Гюлбалу ХИЙИРБЕКОВА, Сослана БУДАЕВА и водителей предприятия.

Уровень подготовки к работе на зимних автодорогах, на отдаленных участках ОАО «УТТ» — в п. Туртас и п. Коротчаево — на сегодняшний день считают удовлетворительным, хотя многое еще предстоит сделать: даже при наличии многолетнего опыта работы в автономном режиме, все равно возникают определенные, специфические трудности и на стадии подготовки к работе, и в процессе производства.

Самое важное, что потенциал для совершенствования системы организации работ и подготовки производства в ОАО «УТТ» есть, носителями потенциала являются кадры предприятия (ИТР и, конечно же, рабочие). И сомнений в реализации имеющегося потенциала нет и быть не может, особенно когда наблюдаешь, как на одном отдаленном участке бок о бок трудятся сотрудники ОАО «СТК» и ОАО «УТТ».

Павел УДОВИЧЕНКО, заместитель управляющего директора по ОП, ПБ и ООС ОАО «Управление технологического транспорта»



## НОВАЯ БРИГАДА ЖДЦ

С 1 января 2010 года в железнодорожном цехе ООО «АвтоДом» приступила к работе бригада по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей. О целях ее создания и направлениях работы рассказывает Михаил БАДАНОВ, начальник ЖДЦ ООО «АвтоДом»:

— При создании бригады по текущему содержанию и ремонту железнодорожных путей преследовались следующие цели: повысить безопасность движения, ужесточить контроль над выполнением работ, обеспечить оперативное реагирование на все выявленные неисправности и незамедлительное их устранение. Раньше же элиминирование всех возникших неприятностей начиналось с переговоров о денежных затратах. То есть сначала подрядчик прописывал каждый свой шаг и подсчитывал, сколько нужно будет заплатить, а только затем выполнял работу. А сейчас все эти вопросы, да и бумажная волокита отпали сами собой, появилась оперативность в решении неотложных вопросов.

Но это первоочередные цели. На перспективу мы планируем расширить фронт работы данного подразделения, предложив нашим контрагентам, для которых железнодорожный цех ООО «АвтоДом» осуществляет подачу вагонов, также и содержание

их ЖД путей. И в настоящее время мы уже ведем работу в данном направлении.

Бригаду из четырех монтеров пути возглавляет мастер пути Александр ДЕНИСОВ. В зимний период в их обязанности входят очистка стрелочных переводов от снега и льда; вскрытие стыковых скреплений от снега; измерение и содержание пути по уровню, профилю и шаблону; проверка состояния стыковых зазоров, выявление дефектов и т.д. В остальное время года — замена шпал, устранение просадок, выправка, подбивка, рихтовка пути. Кстати сказать, текущее содержание железнодорожного полотна проводится круглогодично.

На сегодняшний день для полноценного функционирования этого подразделения ООО «АвтоДом» приобрело современное оборудование: переносную электростанцию, рельсовый станок, шлифовальный станок, автономный рельсорезный станок, разгонщик стыковых зазоров, домкраты. Не во всех организациях города, выполняющих текущий ремонт железнодорожных путей, есть такие инструменты.

Считаю, что данное нововведение будет способствовать эффективности и оперативности в нашей работе, что принесет несомненную пользу ООО «АвтоДом» и, непременно, нашим заказчикам.





# УЧАСТОК «ТУРТАС»

**У**часток «Туртас» начал свою деятельность ровно пять лет назад — 11 января 2005 года, когда началось освоение Кальчинского месторождения. Тогда компания «ТНК» в лице РЦ МТО г. Нягани для централизованного необходимого нефтепромышленного оборудования сформировала обособленное подразделение «Туртас» (ОП «Туртас»), куда вошла и бригада стропальщиков. В 2007 году произошла реорганизация ОП «Туртас» — все сервисные службы были выведены в отдельные общества. В апреле 2008 года, ООО «АвтоДом» выиграло тендер на оказание данных услуг. И вот, с июля 2008 года участок «Туртас» начал новый отчет своей деятельности, возглавляемой ООО «АвтоДом». Руководит участком Николай КОЛЧАНОВ.

В 2008 году на месте действующей базы были пустошь да болото. Силами «АвтоДома» были произведены работы по отсыпке щебнем, грунтом и песком подхода к тупику, а также была выложена плитами часть территории базы для складирования мелких и штучных грузов (площадь базы — 1,5 га). Теперь участок «Туртас» занимает весь фронт работ железнодорожного тупика «Грузовой двор железной дороги».

Улучшение условий труда не замедлило сказаться на увеличении объемов работы и расширении клиентской базы, так как изначально этот участок создавался для приема, хранения материалов и их централизованного на Кальчинский нефтепромысел (Тямкинское и Кальчинское месторождения). Сегодня же «Туртас», помимо всего прочего, оказывает услуги и по погрузке вертолетов (МИ-8, МИ-26). В настоящее время его заказчиками являются ОП «Туртас» (ЗАО «ТНК-ВР Снабжение»), ООО «ТНК-Уват», ООО «Мастер Кемикалз», ЗАО «ТрестСибкомплектмонтажладка», ООО «Черногорнефтеотдача» и другие, в том числе и местные предприниматели.

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

Товароматериальные ценности, необходимые для деятельности месторождения, — это железобетонные изделия (плиты, сваи), нефтепромышленное оборудование, трубная продукция, изолированная трубная продукция. Этот груз поступает в

основном полувагонами. Его выгружают и перемещают на площадку хранения. «Мы в основном работаем при помощи крана, — продолжает Николай Владимирович. — Бывают моменты, когда приходится работать вручную, но без ручного труда, наверное, никогда и никуда не денется человек. Конечно, хотелось бы, чтобы наш труд был механизированным. Приходят, допустим, бочки в крытых вагонах. На заводах этот груз управляется на спецоборудовании. У нас же нет ни гидравлического штабелера, ни погрузчика. Приходится все разгружать вручную».

Люди, работающие на участке, — местные, трудятся они бок о бок вот уже пять лет: «Нынешний состав нашего небольшого коллектива из 12 человек был сформирован пять лет назад, — рассказывает Николай Владимирович. — В данный момент у нас работает бригада стропальщиков: Евгений ПЕТКОВ, Камран МУТАЛИБОВ, Алексей НЕДОПЕКИН. Это ответственные, надежные ребята: если поручу им дело, то даже не переживаю о том, как оно будет сделано — они выполняют все так, как нужно, с соблюдением всем норм и правил охраны труда. Они знают цену груза».

Также хотелось бы отметить, что на фоне других предприятий наше выглядит благополучно: у нас сохранился коллектив, вовремя выдают зарплату, аванс, премии. Очень много желающих устроиться в ООО «АвтоДом», но пока мы не выйдем на более серьезные объемы, ни о каком расширении не может быть и речи. Хотя это (увеличение производства), думаю, вопрос времени. Желание у нас есть, стремление заслужить доверие наших заказчиков — есть».

Я считаю, что благополучное течение дел на участке во многом является заслугой нашего руководителя Александра СЕРГЕЕВА. Он — человек слова: если сказал, значит, сделает. Например, когда



**Николай КОЛЧАНОВ, начальник участка Туртас ООО «АвтоДом»**

«ТНК» подняла вопрос о неправильном хранении ТМЦ на нашей базе (чтобы исправить положение, необходимо было доставить плиты для благоустройства площадки), Александр Юрьевич решил его буквально в считанные дни. Теперь товар хранится в соответствии со всеми требованиями и пожеланиями заказчика. В любом нашем новаторстве он всегда идет нам навстречу, внимательно все выслушает, рассмотрит все стороны осуществления проекта, и обязательно поможет. Чувствуется надежная поддержка, что нас ценят и всячески стараются идти нам навстречу. Немаловажным также считаю и то, что Александр Юрьевич стремится к сохранению коллектива: вовремя выплачивается зарплата, повышается квалификация стропальщиков, все работники обеспечены соцпакетом, а в наше время это очень и очень непросто».



**УЧАСТОК «ТУРТАС»**



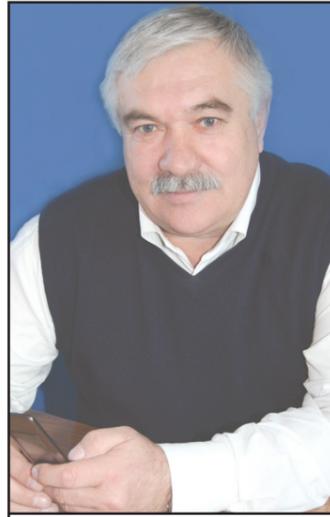
**БРИГАДА СТРОПАЛЬЩИКОВ**

## МНЕНИЕ ЗАКАЗЧИКА

В п. Туртас, помимо ООО «АвтоДом», существуют еще две компании, которые также являются грузополучателями, хранителями и отправителями грузов, — одним словом, подрядчиками ЗАО «ТНК-ВР Снабжение». Это ЛП «Туртас» и ООО «Дорожно-строительное предприятие». Все они — основные подрядчики «ТНК-ВР», так как являются монополистами тупиков. Каково мнение о работе участка «Туртас» ООО «АвтоДом», мы поинтересовались у заказчика.

**Николай ЛАХТИН, руководитель ОП «Туртас»:**

— Из трех подрядчиков, оказывающих ОП «Туртас» услуги по выгрузке, хранению, погрузке, централизованному ТМЦ ООО «АвтоДом» — самый надежный партнер: у нас никогда не возникает к нему претензий. Работа налажена: здесь четко, быстро и эффективно решаются производственные вопросы. И если в процессе производства появляется какая-либо проблема, то она решается буквально за считанные минуты. Я думаю, это зависит, прежде всего, от грамотного руководства начальника участка, слаженной работы его подчиненных. Они оказывают услуги с пониманием своего дела: им все знакомо, нет надобности в разъяснении регламентов, требований, поэтому с ними намного приятнее и спокойнее работать. Хотелось бы надеяться и на дальнейшее сотрудничество».



**Николай ЛАХТИН, руководитель ОП «Туртас»**

