

П.А. Журавлев

ВЕТЕР ЗА КАБИНОЙ

**Посвящается 60-летию
ПАТим**

УФА – 2011
«Скиф»

ББК

П.А. Журавлев. Ветер за кабиной. – Уфа: Скиф, 2011. – ?? с. илл.

Аннотация

ISBN-

© П.А. Журавлев, 2011
© Издательство «Скиф», 2011



60
лет

ПРЕДИСЛОВИЕ

«Тянется дорога, дорога, дорога...» По всей видимости, нет человека, который не был бы знаком со словами этой популярной песенки. Это не пустой модный шлягер, это гимн шофера, человека, которому посвящается находящийся в руках читателя очерк. Труженика, чьим рабочим местом и в холод и в жару является бесконечная и суровая лента дороги. Специалиста, у которого по образному выражению известного барда В.С. Высоцкого всю его трудовую деятельность «вперед пятьсот, назад пятьсот...».

Шофер, или водитель – это лицо, управляющее самоходным транспортным средством. В двадцатом, а тем более в двадцать первом веке именно такое «самоходное средство», как автомобиль взвалило на свои плечи перевозку миллионов тонн всевозможных грузов и миллионов человек пассажиров.

Предприятие ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» ныне «Газпром нефтехим Салават» в лучшие времена имело более тысячи поставщиков и почти пять с половиной тысяч потребителей, раскиданных на необъятных просторах государства. Пусть ныне эта цифра несколько меньше, и многие тысячи тонн грузов перевозят коллеги железнодорожного цеха, а часть нефтехимической продукции перекачивается по трубопроводам. Но львиная доля сырья, реагентов, материалов, запасных частей и деталей оборудования поступает и вывозится из ворот Акционерного Общества автотранспортом. Кроме того предприятие закупает на миллионы долларов в год тары для расфасовки и отгрузки продукции, часть которой доставляется автотранспортом. Хватает работы транспортникам. Поет ветер за кабиной свою нескончаемую песню, мчат скоростные автомобили по асфальтовым лентам, шоссе и грейдерам, обеспечивая гигантский организм предприятия необходимыми материалами. Днем и ночью доставляют автобусники рабочих к действующим установкам, а руководителей к рычагам управлений подразделениями. Принимают они активное

участие в возведении новых и техническом обслуживании старых объектов нефтехимии, в их ремонте и эксплуатации.

Для этих целей транспортный парк общества с ограниченной ответственностью «ПАТ и М» содержит на балансе сотни грузовых автомобилей, десятки единиц автобусов и легкового транспорта. Кроме того предприятие автомобильного транспорта и механизмов, историю которого мы собираемся исследовать, включает в себя уйму крано-тракторного оборудования: подъемные краны в том числе высокой грузоподъемности, бульдозеры, экскаваторы и тягловые тракторы многофункционального назначения.

Вне сомнения, чтобы дорога была благополучной, чтоб ветер за кабиной пел лишь мажорные мелодии, в деятельности водителя принимают участие многие службы и обслуживающие технику подразделения: ремонтники, диспетчеры, выпускающий транспорт на линию персонал, энергетики, даже ревизоры и медики, и другие служащие. Предприятие имеет просторные боксы, мастерские для технического обслуживания и ремонта, обеспеченные богатым станочным парком и квалифицированным персоналом.

Всем работникам, различных профессий, выбравшим нелегкую стезю автомобилиста, посвящается этот очерк.

ЛЕГЕНДА О ПОДКОВЕ НА СЧАСТЬЕ



Начиная длительное путешествие по времени на автомобильном транспорте, вспомним популярную местную легенду:

«Величаво несет свои воды непокорная Агидель. В холодном стальном зеркале реки отражаются вечнозеленые красавицы сопки. На южном склоне одной из них лежит огромный камень. Изпод него бьет хрустальный ключ. Вода в ключе ледяная, необыкновенно чистая и вкусная, попьешь – отдает цветом черемухи.

Говорят, что когда уходили парни в сорок первом на войну, шли они со своими любимыми к камню. Попьют воды, выбьют на камне свое имя – обязательно домой вернуться.

И сказывают старики, что в давние времена напоил из того ключа на горе Зирган Салават Юлаев своего коня. Ударил конь копытами о землю и помчался, обгоняя буйный ветер. Перемахнул Агидель единым прыжком. В страхе разбежались враги башкирского народа, увидев смелого джигита. А конь богатыря обронил подкову. Упала она в том месте, где ныне вырос молодой город».

Такая короткая, но красивая легенда, начинается сборник спортивной биографии города: «Салават выходит на старт» изданный Ириной Яковлевной Нарусовой в издательстве «Физкультура и спорт» в 1966 году.

Подкова – это не только лишь амулет на счастье. Это важная деталь древней транспортной разновидности. Приводя популярную местечковую легенду, мы тем самым подтверждаем версию, что в крае операции по перевозке грузов наличествовали и обеспечивались они гужевой или лошадиной тягой. Такая экзотическая прелюдия преднамеренно выбрана автором для более гибкого введения в тему очерка о ступенчатом развитии транспорта, от лошадиной повозки до тяжеловесного автомобиля «КамАЗ».

Издrevле в Башкирии существовало традиционное для коренного населения коневодство. Оно обеспечивало население питанием и давало жителям работу: извоз – одна из древнейших профессий местности. Известно, что по улице Первомайской города проходил Екатерининский тракт, соединяющий города Оренбург и Уфу с почтовой станцией в деревне Аллагуват. Именно на гужевой тяге строились ишимбайские нефтепромыслы.

Если приглядеться к местности с птичьего полета, явно проглядывается совпадение: опоясывает Агидель голубой подковой наш город. Говорят, далее, привязывая легенду к фактологии, ей появилось продолжение. Проводя в один из июльских дней 1948 года геодезическую разбивку площадки под жилой массив, инженер-



Гужевой транспорт

топограф Иван Григорьевич Колесников нашел в бурьяне старую подкову. Возможно, она сохранилась еще с тех времен? А может недавнего происхождения, и просто попала на счастье – народная молва связывает с подковой удачу делам и достаток в доме...

Что же. Народ связывает с удачей, но мы не лирики, потому вспомнили легендарную подкову в связи с прозаичными транспортными операциями. На начальном этапе строительства города здесь широко использовался гужевой транспорт. Конная база предприятия, находившаяся в районе железнодорожного переезда, включала шорно-сбруйную мастерскую, кузницу, склад фуража, четыре конюшни на 60 лошадей каждая и два жеребятника на шесть жеребят. Так что подков было в избытке.

Ныне, благодаря терпеливому трудолюбию и самоотверженности жителей, Салават славится как город нефтехимиков, машиностроителей, стеклоделов и оптиков. Имеет международную известность не только как поставщик высококачественной промышленной продукции, но как город с развитой структурой дорог и автомобильных перевозок.

Напомним, что в 1948–1950 годы такого понятия, как город в природе не существовало. Строительная площадка под различными условными именами – Новостройка, Стройплощадка столь же условно делилась на два сектора. Первый, производственный СУ-18 или УСК-18 (что одно и то же), составляли строительные организации, предприятия по производству стройматериалов и транспортные организации. Второй – собственно комбинат №18, существующий лишь на бумаге (новый 1949 год встречали 24 сотрудника комбината при общей численности жителей поселка 1000 человек).

Строительные организации тогда назывались – строительные районы. В разные времена таких районов насчитывалось 8. Первый и второй из них специализировались на возведении промобъектов комбината №18, четвертый и пятый – на возведении жилья в поселках, третий – занимался дорожным строительством, он же – строительством наружного водопровода и канализации. Шестой затем строил стеклозавод. Нет нужды приводить обоснования, что каждый строительный район стремился обзавестись собственным автопарком. В процессе совершен-



Поселок ДОК

ствования управления все парки объединились в единую контору автотранспорта и строймеханикации, которая позднее становится Главной конторой автомобильного транспорта.

На начальном этапе отсутствие пассажирского и грузового транспорта компенсировали упрощенным, иногда оригинальным оборотом. Изыскивали различные варианты изобретательности, многие с позиций сегодняшнего дня непонятные.

Первый и весьма привычный способ доставки работников – передвижение пешим ходом. Разумеется, заключенные доставлялись к местам работы пешими колоннами. Нередко на своих на двоих добирались и вольнонаемные, случалось и из Ишимбая.

Второй, ныне вызывающий любопытство и усмешку вариант, это размещение жилья в непосредственной близости к сырьевым ресурсам и местам работы. Именно отсутствие транспорта для перевозок объясняет стихийное возникновение в разных местах семи крупных и нескольких неплановых барачных поселков. Сложилось так, что поселки после указа об амнистии на месте лагерей заключенных росли как грибы. Амнистия проходила в следующих условиях: отсидел половину срока и обязуешься вторую половину срока трудиться в Салавате, попадаешь под амнистию.

Неплановые поселки разрастались за счет контингента бывших зека.

В более крупных поселках, нумерация их соответствовала нумерации лагерей. Но образовались и, так называемые, «неплановые поселки» – у ДОКа, кирзавода, станций «Восточная» и «Южная» и поселок юрт, поселок «Веселый» у станции «Салават» и существовавший до середины 70-х годов поселок автотранспортников АТК, иначе его называли ГТК. Там было несколько улиц, клуб, баня и школа №4. Ныне поменяв нескольких хозяев, здание школы еще уныло стоит, постепенно ветшая.

Четвертый, конный вариант мы уже упоминали: – в полную силу использовался гужевой транспорт окружающих стройку сел. Вскоре появился свой конный двор, затем их стало несколько. Появилась мастерская по ремонту сбруи и конных повозок. Забегая чуть вперед, приведем занятную для нашего времени деталь. В 1955 году исполком горсовета решал вопрос о расстановке дорожно-сигнальных знаков и указателей для упорядочения движения гужевого транспорта!

Очевидно, все приведенные выше факты ныне рассматриваются лишь как чистой воды экзотика. Вне сомнения, никакой лошадиный парк не может соревноваться в объемах перевозок с автотранспортниками.

ПРЕДВАРЕНИЕ



Мы намеренно пропустили третий, цивилизованный вариант, который едва зарождался. Первый десант будущих салаватцев прибыл на место новостройки в конце мая 1948 года. Как вспоминают сами участники событий в оставленных мемуарах, на месте будущего города в то лето зеленело просяное поле. За ним в пойме реки Белой цвели цветочки и кое-где плескались заросшие кустарниками небольшие озерца. На бугорках полоскался на ветру редкий ковыль.

Сегодня о нашем небольшом городе издана уйма литературы. Все очерки дружно начинают строительство с возведения дорог: «...проложили дороги к Ишимбайскому тресту «Ишимбайгазстрой», к Аллагуватскому кирзаводу и прочим объектам». Видимо это верно, оспаривать не беремся. Только внесем поправку на время – дороги спланировали бульдозером и подсыпали сверху гравием. Возникает закономерный вопрос – а кто же по ним ездил? Какие «самодвижущиеся транспортные средства» имелись у первостроителей?

Давайте послушаем воспоминания бывшего начальника цеха «АТ и МР» И.П. Прыткова дошедшие до нас из далекого уже 1958 года. Ему посчастливилось оказаться у самых истоков создания автотранспорта города.

«Мне часто вспоминается тяжелая зима 1948–1949 годов. Начиналось это для нас так:

... В то время мы работали в гараже треста «Газстрой», который находился в городе Ишимбае. Нам и была поручена организация транспорта будущего комбината. Первыми организаторами автобазы явились: И.М. Баранов – начальник транспортной конторы и я, тогда начальник гаража. Приятно отметить, что многие наши товарищи, несмотря на огромные трудности, так и не покинули своего, ставшего родным предприятия. Взять к примеру И.Г. Бондаренко. Он был начальником механической мастерской, ныне руководит крано-тракторной базой комбината. Н.В. Дронов в годы становления был диспетчером, сейчас является механиком автобазы КЖАТ.

Хорошо помню своих первых шоферов. Это – Галькевич, Султанов, Пучков. Трактористы Юсупов, Шибалов, Чипчев, Потеряхин. К старожилам гаража относятся И.Е. Сарычев, ныне механик по ремонту машин КЖАТ, Я.Я. Инкерт бывший слесарь, ныне пенсионер.

Немало рядовых работников вышли в руководители. К примеру, И.П. Сулимов ныне начальник Салаватской АТК.

Иногда мы, ныне старожилы города, собираемся вместе, вспоминаем былые дни. Да,



И.П. Прытков в центре

было трудно всем, особенно тяжело невзгоды новостройки достались первым водителям. Не было дорог. Не однажды в зимнюю стужу приходилось бороться с суровыми степными метелями. Приходилось греть и заводить двигатели под открытым небом. Обслуживающий персонал все – диспетчеры, слесари и водители ютились в будках-временках. Тут же ремонтировали моторы, заправляли автомобили горючим и смазкой.

Очень трудно было в весенне-осеннюю распутицу. И без того повсеместное бездорожье превращалось в сплошную грязь.

Силу и упорство нам придавало огромное желание как можно быстрее построить комбинат. И теперь комбинат есть».

Итак, один родитель нашелся – это транспортный гараж Ишимбайского треста «Ишимбайгазстрой», который на начальном этапе строил поселок. Часть работников, упомянутого гаража,

была откомандирована на новостройку будущего поселка Салават.

Имеется и другой родитель.

В числе первых структурных подразделений на новое место переехала так называемая «Ремонтно-восстановительная контора». Именно эта контора является базой основания нашего предприятия, поэтому считаем своим долгом хотя бы парой фраз обмолвиться о её предназначении.

Ремонтно-восстановительная контора (РВК) была создана еще в далеком Черногорске (где планировалось строить наш комбинат) для ревизии, ремонта и подготовки к монтажу прибывающего по репарации импортного оборудования особых поставок. Первые партии его направлялись именно в Черногорск. После передислокации завода №18 в Башкирию, многие службы РВК были прикомандированы к будущему Сала-

вату. В воспоминаниях Любимовой прибывшей из Черногорска с первым эшелонам говорится: «С этим эшелонам с нами ехал автомобиль полуполторка, которому много довелось поколесить по башкирской земле».

В год первого юбилея газета «Ленинский путь» публикует рассказ водителя первой полуполторки И. Станкина, на тот момент работника КЖАТ:

«В Салавате я с 1948 года.

– Принимаю полуполторку, – сказали мне в отделе кадров УСК-18, – и кати за колышками для палаток.

Возил я колышки для палаток, для геодезистов под разбивку фундаментов, брезентовые палатки и думал: «Берегись, земля-матушка! Хватит лежать спокойно!» Я перевозил много различных материалов. В первые годы нередко приходилось работать сутками, ничего не поделаешь, транспорта не хватало.

Потом понаехало с различных концов много народу и техники. Закипела стройка. Мою полуполторку тоже заменили на более мощную машину».

Впоследствии создан у этой конторы собственный автомобильный гараж.

Вот как раскрыли нам возможности этого гаража авторы известной книги комбинат: «К этому времени в парке имелось на балансе 19 грузовых автомашин и 8 тракторов. Пять из вышеназванного количества работали в Абаканском участке РВК, пять находятся в колхозе на вывозке хлеба и три на изыскательских работах. Два автомобиля переоборудованы в пассажирские и в две смены возят рабочих в Ишимбай».

Полуполторка – раритет даже для людей преклонного возраста, потому дадим о ней небольшую справку: полуполторка – первый советский автомобиль «ГАЗ-АА», выпускался Горьковским автозаводом с 1932 по 1950 годы на металлическом рамном шасси с рессорной подвеской. Имел металлическую кабину с дерматиновым верхом и деревянными дверями и деревянный кузов, грузоподъемностью 1,5 тонны. Кстати, в период войны даже эту конструкцию еще более упростили.

Из приведенной цитаты наглядно вытекает: автомобиль явно «не был роскошью». Начиная разговор о транспортной конторе, хочется напомнить, что автотранспортная система включает три составных элемента: само «управляемое само-

ходное устройство», водитель, им управляющий и дорога по которой оно катится. Вывод прост: к началу организации строительства Салавата на местности не было ни водителей, ни дорог, ни автомобилей. О водителях мы поговорим ниже. Состояние дорог частично озвучил в своих воспоминаниях И.П. Прытков, еще ранее Н.В. Гоголь: в России дорог не было, в Салавате их не могло быть по определению! Детальнее эту тему тоже раскроем попозже.

Приведенные факты утверждают – летом 1948 года на салаватской земле уже курсируют автомобили! Подведем некоторый итоговый вывод. Из двух случайно столкнувшихся структур организованы автобаза и крано-тракторная база с механической мастерской для ремонта техники. Первые работники 1948–1950 годов: водители – И. Станкин, Х.М. Смаков, Г. Ульмасбаев, М.С. Парамонов, С.М. Салмин, Маковецкий, Марченко, П.Е. Кладов; слесари – И.А. Горсков, М.С. Буганов, Н. Климентьев, токарь Иванов. Начальником автобазы, по словам Прыткова, является И.М. Баранов, начальником гаража И.П. Прытков. Мастера автобазы И.Е. Сарыгин и Сокурено. Начальник крано-тракторной базы – Воронин. Трактористы И.П. Яковлев, Юсупов, Шибалов, Чипчев, Потеряхин.

ОСНОВНЫЕ ВЕХИ БИОГРАФИИ ООО «ПАТ И М»



Май 1948 года – появление в степи под деревней Аллагуват первой полуторки;

Ноябрь 1949 года – выпуск первой группы водителей в поселке Салават;

01 января 1952 года – образование на базе гаража треста «РО и МТО» конторы железнодорожного и автомобильного транспорта «КЖАТ»;

1955 год – разделение КЖАТ на автобазу и цех железнодорожных перевозок;

1957 год – введение в состав КЖАТ трамвайного цеха;

1960 год – переезд конторы автобазы на новую территорию;

Февраль 1961 года – отделение от КЖАТ железнодорожного цеха и создание транспортно-конторы комбината №18;

Осень 1961 года – переселение на новую территорию крано-тракторной базы;

1964 год – преобразование транспортной конторы в цех «АТ и МР»;

1971 год – выделение трамвайного цеха с созданием отдельного управления;

01 февраля 1992 года – образование арендного предприятия «АПАТ и М»;

1995 год – распад арендных предприятий, создание ПАТ и М;

Май 2010 года – создание ООО «ПАТ и М».

Руководители, стоящие у истока:



И.М. Баранов



И.П. Прытков



И.В. Дронов

И.М. Баранов – начальник транспортной конторы треста «Ишимбайгазстрой»;

И.П. Прытков – начальник гаража;

А. Воронин – начальник крано-тракторной базы;

И.Г. Бондаренко – начальник механической мастерской;

И.В. Дронов – диспетчер;

Первые руководители предприятия:



А.Н. Личагин



Н.Н. Большаев



Н.И. Поворотов

А.Н. Личагин 1952 год – врио начальника КЖАТ;

А. Хохлов 1952–1956 годы – начальник КЖАТ;

В.Н. Лобза 1956–1959 годы – начальник КЖАТ;

В.Г. Чумаков 1960–1961 годы – начальник КЖАТ;



В.И. Мыльников



Г.И. Шавыров



Р.Н. Галкин

Н.Н. Большаев 1961–1962 годы – начальник транспортной конторы;

Н.В. Панин 1962–1964 годы – начальник транспортной конторы;

И.П. Прытков 1964–1974 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

Н.И. Поворотов 1974–1977годы – начальник цеха «АТ и МР»;

И.П. Прытков 1977–1981 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

В.И. Мыльников 1981–1985 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

Г.И. Шавыров 1985–1992 – начальник цеха, 1992–2009 годы – годы директор «ПАТ и М»;

Р.Н. Галкин 2009 год – настоящее время – директор ООО «ПАТ и М».



ЭХ, ДОРОГИ...



Начальный период строительства характерен массовыми землеройными работами. Велась прокладка дорог, во многих местах шла разработка песчаного и гравийного карьеров, закладка фундаментов для жилых домов и промышленных объектов. Мы уже упоминали, что пойма реки Белая, где планировался строительством поселок, была низменной, заболоченной. То есть вся совокупность обстоятельств приводила к тому, что проезды утопали в грязи.

По территории будущего города проходил старинный тракт на Оренбург. По нему первые месяцы доставлялись грузы, поступающие железной дорогой на восьмой разъезд. Самая первая мостовая на новостройке была спланирована из грунта бульдозером в августе 1949 года. Прошла она по улице Строителей, и выходила одним концом на Оренбургский тракт. Предприимчивые новоселы вместо пешеходных тротуаров в наиболее низких местах использовали обыкновенные дощатые стеллажи.

Устройством дорожных покрытий занимался целенаправленно созданный третий строитель-

ный район. Первые упоминания о его создании появляются 18 апреля 1949. Необходимость его образования виделась именно в прокладке дорог. Основателями стали: начальник управления – И.И. Байбародин, главный инженер Ф.С. Степанов, геодезист – П.К. Злобин, Л.Н. Походня техник ПО. Здесь, как и во всех организациях, трудились специалисты, прибывшие из городов: Ставрополя, Саратова, Горького, Ижевска и Уфы. Это первопроходцы: Венциль, Походня, Робенко, Дойников, Любимовы, Гусляков, Жукова, Шангиреева, Давлетшины и другие. На первом этапе только дорогами он и занимался: начали с автодорог с гравийным основанием, в середине пятидесятых перешли на асфальтовое покрытие. Выполняли планировку площадей, тротуаров, оформляли скверы старой части города. И надо отдать должное – неплохо потрудились строители.

Вскоре обстоятельства сложились таким образом, что этому «землеройному» району вменили в обязанность задачи обеспечения



Дорога на месте будущей улицы Ленина

города питьевой водой. Попутно они проложили 124 километра железнодорожных путей, все водопроводы и канализацию в городе. Разные по характеру виды работ были взаимосвязаны и выполнялись параллельно.

До 1954 года дорожное устройство заключалось в отсыпке спланированного грунта гравием. Асфальтовое покрытие появилось с введением в эксплуатацию асфальто-битумного завода. В 1954 году завод выдал дорожникам 14750 тонн асфальта и в зиму стал на реконструкцию. В числе первых асфальт уложили на трассе, ведущей к управлению комбината №18.

После выполненного на битумном заводе ряда мероприятий по реконструкции, он только за первый квартал 1955 года выпустил 11500 тонн асфальто-битума хорошего качества. Уже на март 1955 года в городе покрыто асфальтом 350 тысяч квадратных метров дорог, площадей и тротуаров. Активное участие в благоустройстве дорог принимало строительное управление СУ-3 (третий строительный район). В частности

это управление прокладывало подъездные пути к сырьевым источникам строительных материалов, к мелким организациям. В одном из юбилейных докладов озвучена цифра в 732 тысячи квадратных метров проложенных ими дорожных покрытий.

Однако, случалось так, что высокая напряженность движения связанного с перевозками песка, гравия, камней, которые рассыпаясь, повреждали асфальт и местные особенности грунта способствовали быстрому износу покрытия. Знаков, запрещающих тракторное движение, установлено не было, не существовало также тракторных объездов. А себестоимость одного километра дорог с асфальтовым покрытием в те годы приближалась к полмиллиона рублей (в денежном исчислении до 1961 года). Требовались более надежные способы обеспечения грузоперевозок.

Для строительных нужд почти в каждом строительном районе имелись бетонорастворные узлы, один из них был сооружен в районе

будущей улицы Чапаева. Как сказано в юбилейном докладе В.Н. Якимова, при праздновании 10-летия города: «...в 1949 году вступают в строй бетонный и железобетонный заводы...». Гравийную смесь, для обеспечения сырьем бетонорастворных узлов и ЖБЗ, стали брать с гравийно-сортировочной станции на берегу реки Белая. На первом этапе гравий доставляли на объекты новостройки самосвалами гаража РВК.

Позднее гравийно-песчанную смесь от руды Белой стали возить по железнодорожной колее на думпкарах. Для этих целей было закуплено в собственность комбината 75 платформ. В районе молокозавода её вываливали в бурты,

где организовался перевалочный склад. Далее экскаваторами грузили в самосвалы и развозили по строительным организациям комбината и города. Позднее к ним тоже проложили пути, стали доставлять думпкарами до места. Одна за другой появляются железнодорожные ветки на СМУ-3, на ДОК, на малый ДОК. 17 различных предприятий обслуживала организованная в районе молокозавода станция «Восточная» при своем расцвете. На второй хлебозавод ветка шла обратным ходом, то есть состав протягивали на восток по территории СМУ-3, затем загоняли на хлебозавод.

ВОДИТЕЛИ



Зимой и летом, в дождь и зной точно в 05 часов 20 минут по городу проезжает так называемая «хозяйка». Раньше это было обычное грузотакси, позднее более комфортные типы автобуса «КАВЗ» или «ПАЗ-695». «Хозяйка», объезжая город, собирает водителей автобусов и доставляет их в гараж. Водитель или он же шофер – это человек, управляющий транспортным средством. Одна из народных мудростей гласит, будто бы на свете три дурака: – бухгалтер начисляющий зарплату, кассир – считающий чужие деньги и шофер, который всех развезет, а сам пешком домой идет. Так этот самый водитель еще раньше всех встает. Чтобы выехать на линию, он должен проверить техническое состояние закрепленного

автомобиля, заправить горючее и масло, самому пройти медицинский контроль и разогреть двигатель. Не выполни он одно из перечисленных требований – беда может настичь не только нерадивого шофера, но и участвующих в движении пассажиров и пешеходов.

Настоящее богатство любого коллектива составляют его кадры. Несмотря на присутствие определенной доли риска, профессия водителя исконно является одной из самых романтических и привлекательных. Она позволяет бывать в «дальних странах», лицезреть и узнать много неизведанного. Для настоящего водителя лишение прав управления, равносильно что «загнать волка в клетку». Он с тоски зачахнет.



Шофер Кладов П.Е.



Шофер Г. Ульмасбаев



Шофер Салмин С.М.



Шофер Смаков Х.М.



Шофер Парамонов М.С.



Слесарь Буганов М.С.

Вроде несложно научиться управлять автомобилем, но стать высоко-квалифицированным профессионалом способен не каждый. Здесь особую и важную роль играет оперативное мышление, способность мгновенно оценить ситуацию и принять решение.

Работа водителя проходит по оживленным местам и связана с безопасностью для жизни и здоровья многих участвующих в движении лиц. Поэтому садиться за баранку автомобиля может только человек прошедший медицинскую комиссию, имеющий право на вождение транспортных средств и знающий правила дорожного движения. Такова специфика данной профессии. Заведомую сложность профессии в своей особен-

ности, в годы строительства города усугубляло низкое техническое совершенство автомобилей, полное отсутствие асфальтового покрытия и отсутствие ремонтной базы. Все неполадки в пути устраняли, а техническое обслуживание в гараже выполняли сами водители.

То есть водителя нужно было готовить, причем учить долго и основательно. Бесспорно, действовала система вербовки и направления молодых людей из автошкол и иногородних учебных заведений.

Привлекали к работе специалистов из числа имеющих профессию заключенных, среди которых шоферов хватало. Чего греха таить, соблазнов совершить правонарушение у водителя в те



Слесарь Горсков И.А.



Мастер Сарыгин И.Е.



Тракторист И. Яковлев

годы была прорва: приписки, левые рейсы, хищения. Старые шофера помнят, что на подъезде к воротам запретной зоны их обычно подменяли коллеги из зеков, которые перегоняли грузовик к месту выгрузки и возвращали к воротам. Освобождаясь, многие из «бывших» шли в транспортные колонны.

Часть водителей прибыла с материальной частью из далекого Черногорска. Мы упоминали водителя полуторки И. Станкина. В числе первых работников автохозяйства, ставших после членами коллектива КЖАТ, в архивах встречаются фамилии: П.Е. Кладов – шофер, И.П. Яковлев – тракторист, И.Я. Сарыгин – мастер, Х.М. Смаков – шофер, М.С. Буганов – слесарь, И.А. Горсков – слесарь, Г.Ульмасбаев – шофер, С.М. Салмин – шофер, М.С. Парамонов – шофер. Со дня основания долго трудились работники разных профессий: Х.С. Синогулов, А.Д. Коруменко, Т.Д. Блохина, М.И. Золотова, А.Х. Ишкинин, И.П. Загороднев, Ф.И. Родионов, Г.Н. Булякулов, А.М. Кантюков, Д.А. Бубнов.

Прибывающее со всех концов пополнение временно расселяли по квартирам близлежащих деревень и в городах Ишимбае и даже Стерлитамаке. Кстати, многие из командированных транспортников нашли здесь вторую родину и благополучно трудились до пенсионного возраста.

Профессиональных шоферов для республики в те годы готовила автошкола в селе Дедово Федоровского района. Новостройка быстро внесла коррективы. Уже осенью 1949 года в поселке организовался первый набор на курсы шоферов

для работы на строительстве комбината №18. Первый выпуск состоялся в ноябре того же 1949 года. Всеновоиспеченные водители получили направление в АТК треста «Ишимбайгазстрой». Некоторое время автошкола базировалась в поселке транспортников ГТК. По сегодняшний день, сменив несколько адресов, автошкола готовит профессиональных водителей всех категорий и шоферов-любителей.

Одновременно налаживалось пассажирское направление. 16 сентября 1948 года приказом управляющего трестом «Ишимбайгазстрой» П.С. Апросова, для перевозки рабочих треста ввели в эксплуатацию переделанный под автобус грузовой автомобиль «Студебеккер». Этот же приказ установил время движения с 08 до 22 часов и стоимость проезда 15 копеек за километр проезда. Строительство первого гаража, рассчитанного на 100 машин, началось в 1950 году. Структурно он входил в ремонтно-восстановительную контору. Она вскоре переименовывается в трест ремонта оборудования и материально-технического обеспечения – «РО и МТО».

Бесспорно, нередко случались неполадки и длительные простои в ремонте, то есть автомобилей хронически недоставало. Поставку гравия лихорадило, отчего понадобилось срочно прокладывать к карьере железнодорожный путь. То есть автомобилистов берут на буксир железнодорожники, которые проложили ветку на карьер у реки Белая. В 1950 году одним концом она упирается в изгиб реки, напоминающий подкову из приведенной ранее легенды.

**В ОДНОЙ СЕМЬЕ
С ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКАМИ**



ПРЕДПОСЫЛКИ ОРГАНИЗАЦИИ КЖАТ



Дорога, по которой катилась биография ПАТ и М, не имела слишком крутых виражей. Но на ней, разумеется, были длительные подъемы и спуски. И начиналась она от первого колышка геодезиста, забитого в ковыльной степи.

Еще раз напомним структуру транспортной сети в начальном периоде. Крупный автотранспортный гараж имеется у ремонтно-восстановительной конторы, позже переименованной в трест «РО и МТО». Им руководили следующие специалисты: И.П. Прытков – начальник автомобильного гаража, Воронин – кранотракторной базы, а И.Т. Бондаренко являлся начальником механической мастерской. Имевшиеся в гараже пара десятков автомобилей частично простаивали в ремонте, а нередко автомашины использовались не по назначению – их отдавали на помощь колхозам. Имеется автобаза треста «Ишимбайгазстрой». С годами обзаводились автомобилями трест строителей, комбинат №18. Автотранспортники поселка организовались в специализированные автоколонны «АТК-1», «АТК-2», «ГТК» и другие, более мелкие транспортные гаражи, которые подчиняются конторе

автотранспорта и строймеханизации под руководством Владимира Борисовича Билика.

В 1950–1951 годах комбинат интенсивно строится, а транспортная и грузоподъемная техника в прямой подчиненности отсутствует. Его руководство решает по подобию В.Б. Билика организовать свой ударный транспортный кулак.

С этой целью появляется предложение соединить в одно подразделение автотранспортников и железнодорожников и подчинить комбинату. На основании постановления Совета Министров СССР от сентября 1951 года, 7 января 1952 года издается приказ по управлению комбината №18 за №6. Нет необходимости приводить сей пространственный распорядительный документ целиком. Огласим лишь интересующие нас пункты.

Параграф первый этого исторического документа гласит: «организовать с 1 января 1952 года на базе гаража треста «РО и МТО» самостоятельную контору железнодорожного и автомобильного транспорта комбината №18, на полном хозрасчете с законченным балансом, подчинив эту контору непосредственно Управлению комбината №18».

В параграфе четвертом управляющему ремонтно-восстановительным трестом Г.М. Левит предписывается передать, а и.о. начальника конторы железнодорожного и автомобильного транспорта А.Н. Личагину принять безвозмездно:

«А) все транспортные средства, подвижной состав и путевое хозяйство ведомственного железнодорожного транспорта, здания, сооружения, а также весь инвентарь и инструмент транспортного хозяйства.

Б) весь списочный состав железнодорожного и автомобильного парков.»

Для воссоздания полноты структурной картины создаваемой конторы, процитируем параграф шестой, касаемый кадровых назначений.

«На ведущие должности инженерно-технических работников конторы железнодорожного и автомобильного транспорта назначить следующих товарищей:

И.о. начальника эксплуатации – Бухина Н.Н;

Ст. инженером отдела эксплуатации – Жаринова;

Начальника автобазы – Терентьева;

Начальником базы кранов и тракторов – Воронина;

Начальником железнодорожного депо – Малышева;

И.о. начальника дистанции пути – Павлова;

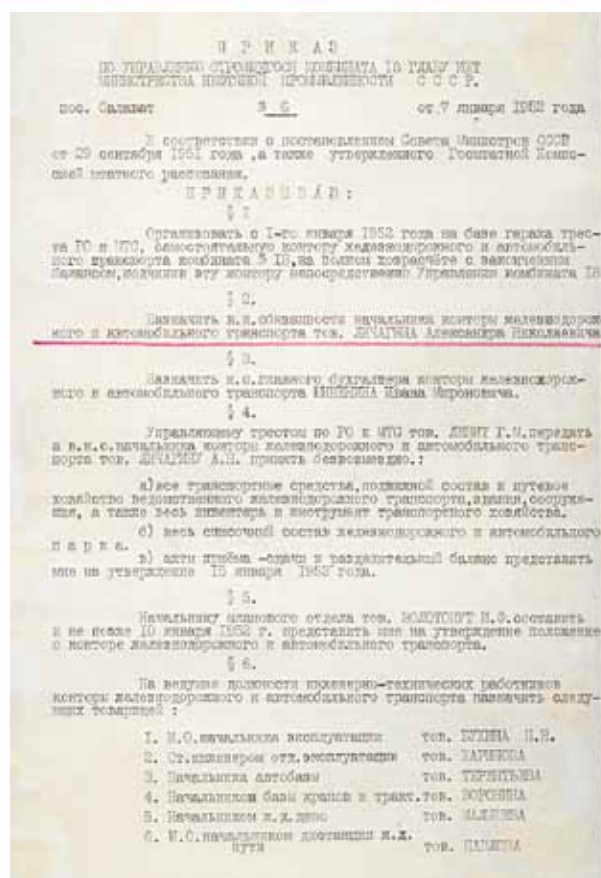
Начальником механических мастерских – Поленок;

Старшим механиком механической мастерской – Куликова».

Заместителю начальника комбината и начальнику отдела кадров Назарову В.Г. предписывалось в течение января месяца направить в распоряжение конторы всех специалистов транспортников, работающих не по специальности, а также числящихся по подготовке кадров в аппарате управления комбината и его подчиненных предприятий.

Приказ подписал начальник комбината №18 А.М. Франгулян.

Приведенный приказ документально подтверждает, что с первого января 1952 года на базе гаража треста ремонта и материально-технического снабжения (бывшая РВК) создается единое транспортное подразделение – КЖАТ или совместная контора железнодорожного и автомобильного транспорта комбината №18.



01 января 1952 года является официальной датой рождения автотранспортной структуры комбината №18. Попутно заметим, что железнодорожники КЖАТ одновременно входят в функциональное подчинение Главной конторы железнодорожных перевозок, а всем транспортом города верховодит контора автотранспорта и строймеханизации В.Б. Билика. Получилась настоящая русская матрешка – одна контора входила в другую, другая в третью.

КЖАТ И С ЧЕГО ОНА НАЧИНАЛАСЬ



Местом расположения КЖАТ «наверху» промплощадки определили территорию железнодорожной станции Южная в районе предприятия «химзащита». Там исторически складывались материальные базы обеих ветвей: железнодорожная станция на запад и автобаза «РВК» с деревянным гаражом на восток.

Контора организовалась не маленькая. В ней только автомобильных участка три – крано-тракторная база, автобаза и механические мастерские. Штат насчитывал 236 человек, подвижного состава на балансе состояло 172 единицы. Разумеется, преимущественно автомобильного. Если учесть что прошло всего три года от забывания первого колышка, да то, что создаваемое подразделение лишь частичка городского хозяйства, то база организована солидная. Сами автомашины совершенством конструкции не блистали. Это были ныне древние отечественные грузовики «ГАЗ-АА», «ЗИС-150», «ЗИС-5» с

деревянными кабинами и «ГАЗ-51». То есть машины самых несовершенных модификаций – без обогрева кабин, с заводной рукояткой, которой запускался двигатель и жесткими пружинными сиденьями для водителя. Имелось несколько тракторов «С-80» без кабины, «ДТ-4», «ХТЗ», так же с массой несовершенных узлов. У тракторов часто выходили из строя катки и гусеничное сцепление. Кранов на базе автомобилей «КРАЗ» и «Зис-150» с механическим приводом стрелы и винтовым выдвиганием опор в наличии имелось 4 единицы. Один легковой автомобиль «ГАЗ-64» находился в распоряжении начальника комбината А.М. Франгуляна.

Первым официальным руководителем КЖАТ назначен А. Хохлов, который руководил ей до 1956 года. Структурное устройство автомобильной составляющей выглядело следующим образом:

– автобаза;



Панорама ТЭЦ на заднем плане здания КЖАТ

- крано-тракторная база;
- механическая мастерская.

Материальная база автотранспортников сформировалась отдельным островком с восточной стороны территории станции Южная. В неё входили: – барачное здание конторы, профилактическое помещение автобазы, кирпичный ремонтный объект крано-тракторной базы и другие подсобные помещения. Автомобили и трактора хранятся под открытым небом. Для предотвращения угона техники, территория обнесена дощатым забором с широкими въездными воротами и проходной для выпускающего механика.

В барачной конторе наряду с отделами автобазы, соседствовали сотрудники базы реагентов. Службы и отделы управления лишь численностью отличались от современной структуры администрации: отдел труда и зарплаты – 2 человека, экономический – 2 человека, эксплуатации – 11 человек, инспектор ОК и отдел безопасности, включающий специалиста по безопасности движения. Еще раз повторим главных специалистов и начальников подразделений, указанных в приказе образования КЖАТ: Бухин Н.Н, Жаринов, Терентьев, Воронин, Поленок, Куликов. Это ядро, вокруг которого собирается коллектив.



Контора автобазы КЖАТ

Водителями автомашин конца пятидесятых являются: И.М. Сорокин водитель грузового автомобиля «МАЗ». Х.М. Смаков, Н.Е. Немишкура, К.В. Албаев, П.И. Пиженко водят автомобили «ЗИС»-самосвал. «ЗИС-5» водит П.Е. Кладов, «ЗИС» бортовой – К.Н. Шумский, Ф.А. Цаплин. Автобус закреплен за И.А.Диановым. Кроме перечисленных выше, шоферами работают: Греков, Адлер, Володин, Федоров, Родионов. Старший механик гаража В.А. Ступин, механик Спиридонов. В мехмастерской в числе других работали прекрасные специалисты – слесарь И. Кийко, моторист – П. Аверин, токарь – Ф. Терехин.



Первый водитель А.М. Франгуляна



Паровоз серии «СО-17»

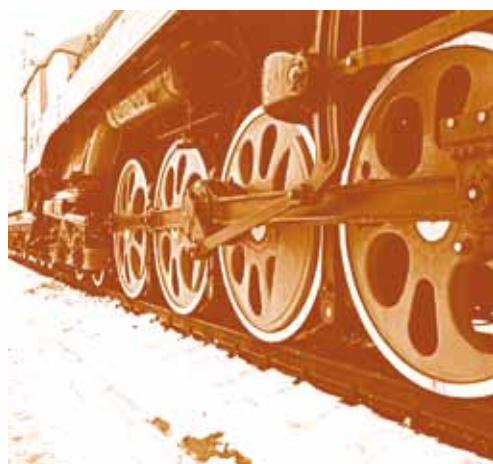
Железнодорожная составляющая во вновь созданной конторе была представлена весьма скудно, этот придаток особо не влиял на выполнение задач коллектива. Видимо поэтому параграф передачи основных средств обозначил А.Н. Личагина как и.о. руководителя КЖАТ, он был железнодорожником по профессии и позже стал руководить железнодорожной структурой. Локомотивный парк депо, которым с 01 февраля 1952 года руководит Александр Алексеевич Малышев,

состоял из одного паровоза серии «СО-17» и трех паровозов малой мощности. Железнодорожное хозяйство станции Южная и контора КЖАТ заняли несколько зданий на западной части территории. В 1952 году на пустыре северо-западнее станции Южная закладывается здание капитального паровозо-вагонного депо. Здание оказалось без путевой привязки, а вернее всего работы прекратили в связи с оттоком заключенных в 1953 году. Строительство быстро затухло, чего мы касаемся лишь вскользь, ибо это сфера железнодорожников.

В задачи автотранспортников входило обеспечение комбината №18 сырьем, строительными и другими материалами; обеспечение строительных работ землеройной и грузоподъемной техникой; доставка работников из жилмассива «на верх», на территорию предприятия и обслуживание специальными машинами и легковыми автомобилями объектов общепита, вспомогательных подразделений и руководящего корпуса.

В летнее время наряду с удовлетворением потребностей предприятия в перевозках, транспортники ежегодно принимают участие в уборке урожая, заготовке картофеля и овощей для объединения и города. Вопрос культуры в те годы, разумеется, вообще не ставился.

ГОДЫ СТАНОВЛЕНИЯ



Первые годы становления характерны своими, присущими тому времени особенностями. Их много и в большинстве они негативного характера. Автомобили и другая техника были несовершенных конструкций без наличия элементарного комфорта. Водители без должного образования и опыта работы, а сам коллектив без накопленных годами традиций, правил и обычаев. Не существовало специализированных приспособленных для починки и технического обслуживания механизмов зданий. Автомобили простаивали из-за отсутствия резины, аккумуляторов, запасных частей и в ожидании места для ремонта.

Наиболее крупные грузоперевозки выполняли железнодорожники. Возрастает интенсивность добычи гравия – теперь его доставка прямая обязанность коллектива КЖАТ. Первые составы из десятка думпкаров за их прыткую обрачиваемость называли вертушкой. Их тянули

наверх паровозами старого типа дореволюционной постройки. Это были паровозы серий: «Оа», «Ов», «Од» – 1898–1912 годов постройки. Дореволюционные паровозы персонал называл простонародному – «овечки». Позже были на балансе паровозы серии «Э». Их уже называли «Ишаки». Потом поступили два немецких паровоза серии «Т» №№ 2117, 4769. Вертушку водили составитель, сцепщик, вагонный мастер, машинист с помощником и кочегаром.

Все-таки на этом периоде КЖАТ более ориентирована на автотранспорт. Для автомобилистов на восточной окраине станции Южная конторой «РВК» еще до реорганизации был построен просторный дощатый гараж (как помним на 100 автомобилей). Около дороги примерно на месте нынешнего треста «УМР» установили пару резервуаров и смонтировали первую заправочную станцию. Топливо завозили в автоцистернах и сливали в резервуары. Против заправочной стан-



Панорама КЖАТ

ции проходил первый околоток железнодорожного перегона на станцию Салават. Там же стояла небольшая будка, приспособленная под остановку пассажирского транспорта. Сюда собственным транспортом прибывали и отсюда отъезжали работники КЖАТ. Первый пассажирский маршрут пролегал от управления комбината №18 на улице Белорецкая до промплощадки. Проездным документом служил выдаваемый работникам проездной талон. Собираемые кондукторами талоны служили главным мериллом при начислении заработка водителям. В тесных и необорудованных кон-торках, условий для переодевания на рабочих местах организации не имели, ездили в чем трудились, отчего культура в пути следования пассажиров желала быть лучшей.

В первой половине 50-х годов, строительные рабочие и инженерно-технические руководители промышленной площадки, оказавшиеся вдали от основного жилого массива, доставлялись на работу в переоборудованных грузовых автомашинах. Разумеется, осталась в памяти масса нареканий на культуру обслуживания. Это было весьма неудобно, в зимнее время холодно, а дисциплина водителей низкой и в городской прессе нередко появлялись жалобы на начальника ГКЖДП В. Чумакова за бездушное отношение к работникам.

Вот что пишет в статье «Неисправные машины выпускают на линию» рабкор И. Шарифжанов (Ленинский путь от 12 ноября 1954 года):

«3 ноября в 7 часов утра работники ГКЖДП собрались на улице Горького, чтоб к 8 часам прибыть на работу. (Там, около кинотеатра «Родина», стояла деревянная будочка первого автовокзала. Прим. автора). Только в 9-м часу пришла машина под номером БХ – 69-59. Рабочие заняли места, но водитель Ляпичев не смог завести двигатель и,

после длительного ожидания, рабочие вынуждены были добираться на «перекладных». Как только рабочие отошли от машины, Ляпичев, тут же уютно устроившись в кабине, лег отдыхать. Начальник контрольно-пропускного пункта ГКЖДП Карцов выпустил на линию неисправный автомобиль, забыв о своевременной доставке работников».

Опустив вполне объяснимые причины неудобств, примем к сведению: по направлению критики лично к персоне В. Чумакова, можно сделать вывод, что ГКЖДП: а) распоряжается автомобильным парком; б) доставляет своих рабочих собственным транспортом.

Неудобства были – их не отрицаем. Но показатели автомобилистов при наличии приведенных недостатков, выглядят неплохо. Приведем в качестве иллюстрации успехов их деятельности три отчетные цифры за 1954 год. План объема грузоперевозок в тонно-километрах по году выполнен на 106,2 процентов, коэффициент использования автотранспорта по сравнению с 1953 годом прирос на 102,3 процента. Немало сделано для снижения себестоимости тонно-километра и пассажиро-километра. Для этого внедрен хозяйственный расчет на одну машину. В результате за год сэкономлено 115 тысяч рублей. Систематически занимается рационализацией и изобретательством токарь Ф.Терехин. Он внедрил в производство несколько оригинальных приспособлений: по обработке поршней разных марок, сателлитов и клапанов.

Однако, в системе зарождается и царит «триумвират» вернее многовластие: В.Г. Чумаков руководит ГК ЖДП, В.Б. Билик автотранспортной ветвью, А. Хохлов руководит конторой КЖАТ. Мы не скрываем недостатков – они имели место. Качество ремонта машин и тракторов в некоторых



Доставка рабочих на промплощадку

случаях было низким. На городских совещаниях часто критикуют руководство за невыполнение плана сдачи металлолома, за срыв графика движения, за перепростои в ремонтах. В конторе за 1954 год допущен перерасход 8,5 тонн горючего.

Случаются и более серьезные упущения. В ноябре 1954 года на автозаправочной станции КЖАТ при заливке бензина загорелся автомобиль. Только благодаря оперативным действиям шоферов Тупицына, Марченко, заправщицы Чуприновой и Матюшкина удалось избежать крупных неприятностей. Пожар был ликвидирован, за что вышеперечисленные работники получили благодарность руководителя КЖАТ Хохлова.

Выявляются недостатки в организации быта. Рабочие на профсоюзных собраниях требуют создания уюта в бытовых помещениях. Чего уж греха таить, до организации отдыха у руководителей руки не доходили. Например, в запущенном состоянии находится красный уголок КЖАТ – начальник Хохлов секретарь партбюро Дубовцев. Он плохо оформлен, имеется лишь несколько

портретов и лозунгов. Не хватает столов, стульев, настольных игр – к зиме красный уголок не готов. Но руководители конторы, к сожалению, не озабочены таким положением, не принимают мер по организации ремонта и оборудования красного уголка. Подобное положение на станции Салават, где начальствовал, как помним, Ю. Шаламов. По всей видимости, накладывает отпечаток многовластие, и разъездной характер работающего в коллективах персонала.

Кстати, по результатам критики, красный уголок для транспортников соорудили: укомплектовали его музыкальными инструментами, свежими газетами и настольными играми. Уже осенью 1955 года самодеятельные артисты радовали коллег своими выступлениями.

Была еще одна, сегодня, к счастью, изжитая из восприятия беда – низкий уровень образованности персонала. Некоторые работники не имели даже четырех классов. Пришлось им садиться за парты в солидном возрасте. Предприятие все-



Мастер Сокуренко обучает стажера токарному делу

ми мерами содействовало повышению образования. В поселке срочно создавались ШРМ для взрослых. Вначале брошен клич: всем работникам КЖАТ закончить четыре класса! И наверстывали пробелы образованности в начальных классах вполне взрослые дяди и тети. Некоторые без отрыва от производства обучались в техникуме или институте. Транспортная тема частая гостья

тогдашних форумов и совещаний. Уже на втором своем бюро в декабре 1954 года работу транспортников обсуждает новоиспеченный горком КПСС. Начальнику ГКЖДП В. Чумакову и начальнику станции Салават Ю.Шаламову предложено укрепить производственное содружество. Руководителю строительного района №1 Зибинину установлен срок сдачи затянувшейся постройки локомотивного депо – март 1955 года. Имеется в виду депо, заложенное за дорогой в 1952 году, строительство которого приостановилось в связи с амнистией заключенных.

На основании критических замечаний железнодорожники Конторы «ЖДП» и станции Салават принимают почин сократить льготный вагонный парк на 75 учетных единиц, собственный вагонный парк на 100 единиц и 4 паровоза широкой колеи.

В то же время обращаются к руководителям предприятий обеспечить ритмичную погрузку-разгрузку в ночное время и в праздничные дни.



Группа выпускников 4-го класса

САЛАВАТ ПРЕВРАЩАЕТСЯ В ГОРОД



В то время розовой юности все в городе формируется одновременно – жилмассив, транспорт, сфера услуг и предприятия. Более года поселок существовал без имени. В народе его величали по-разному: «Новостройкой», «Стройкой комбината», «Новой площадкой», «Промплощадкой комбината». Косвенно коснемся этого лишь потому, что отсутствие названия накладывало специфические трудности в адресации грузов. Грузы адресовались: город Ишимбай п/я 5515 или «Новостройка».

Настало время дать поселку постоянное собственное имя. Выносились на обсуждение различные варианты: «Агидель», «Ашкадар», некоторые предлагали имя Салавата Юлаева. После обсуждения предложений на общих собраниях строителей, монтажников и будущих работников комбината пришли к единому мнению – назвать поселок именем национального башкирского героя – «Салават Юлаев».

Название «Салават Юлаев» утверждено Указом Верховного Совета РСФСР от 7 июля 1949 года, опять-таки с подчинением его Ишимбайскому городскому Совету народных депутатов.

1 сентября 1949 года, решением исполкома Ишимбайского городского Совета, председателем Салаватского поселкового Совета был утвержден С.Ш. Субхангулов. Его не освобожденным заместителем – фронтовик, Герой Советского Союза А.Я. Сухоруков.

Кабинет вновь избранного председателем Субхангулова располагался в бараче первого квартала, напротив кабинета начальника телеграфно-телефонной станции. Чего уж греха таить, и должность его была чисто номинальной.

17 декабря 1950 года проведены первые выборы в поселковый Совет. Избрано 35 депутатов. 4 января 1951 года состоялась первая сессия Салаватского поселкового Совета. Там же был избран исполнительный комитет поссовета из семи человек.



Площадь Сталина

Учитывая быстрый рост рабочего поселка и его блестящие перспективы, Президиум Верховного Совета РСФСР Указом от 12 июня 1954 года присвоил ему статус города. К этому времени население Салавата достигло почти 32 тысячи человек, и он становится городом республиканского подчинения.

12 августа 1954 года состоялась первая сессия, где председателем городского Совета народных депутатов избран Р.А. Ишмухаметов. Его заместителем становится М.В. Шамаев.

Месяц спустя, 15 сентября состоялась городская партийная конференция, где избраны члены городского комитета партии в составе 49 человек. Секретарями горкома КПСС избираются – В.Н. Якимов (первый секретарь), С.С. Анисимов и А.Т. Минаев.

Усиленными темпами строятся железнодорожный вокзал, который принял пассажиров осенью 1956 года. Вплоть до введения в эксплуатацию нынешнего автовокзала в 70-х годах, меж-

дугородние рейсы отправлялись тоже с железнодорожного вокзала. К поездкам междугородних маршрутов добавился ежедневно курсирующий поезд «Салават – Уфа».

Урожайным на ввод новых объектов оказался юбилейный 1957 год. Возведен автовокзал в северном конце улицы Первомайской и по территории города организовано регулярное автобусное сообщение. Закончилась прокладка рельсовых путей, и вступило в действие регулярное трамвайное сообщение, надежно связавшее промышленную площадку с городом. Попутно и с гордостью отметим – техническая оснащенность жителей неуклонно повышалась по многим направлениям жизнеобеспечения. С пуском «ТЭЦ» были ликвидированы квартальные котельные. На месте узкоколейной ветки с растворобетонным узлом появились улицы Чапаева и Парковая. В городе уделялось большое внимание озеленению улиц и благоустройству жилого массива.

Часов у населения не было, на работу вставали по заводскому гудку, который звучал за час до работы. Для удобства жителей, некоторые городские улицы и более значительные здания центральных улиц украсили электрические часы с крупными циферблатами. Обслуживали их работники конторы связи.

Первая автоматическая телефонная станция появилась на комбинате в 1954 году, в городе в 1956 году. Параллельно с ними население и промпредприятия обслуживали коммутаторные станции – «Волга», «Город»... В 1958 году в городе появились первые пять будок с телефонами-автоматами. Два коммутатора связи работали на Главную контору «ЖДП», что подчеркивает её важность и величие.

С автовокзала, принятого в эксплуатацию в 1956 году ГорТЭК организовала 6 регулярных городских маршрутов.

На 1 января юбилейного 1958 года город населяет 60 тысяч жителей при плановой численности по первому генплану, как помним всего 25 тысяч. Несмотря на значительное опережение роста населения, проблемы грузо- и пассажирских перевозок в городе остро не стояли. В январе 1958 года Городская транспортно-экспедиционная контора (ГорТЭК) поделилась на две автоколонны. Первая колонна грузо-пассажирская имела на балансе легковые автомобили, грузовые машины и пассажирские автобусы, всего в количестве 50 единиц. Вторую колонну укомплектовали 40 грузовыми автомобилями «ЗИС-585». Кстати, на этом периоде появилась своя автоколонна в строительном тресте.

ИЗ ВОДИТЕЛЕЙ В ДЕПУТАТЫ



Случались в среде водителей приведенные выше нерадивые работники. Но в большинстве своем там трудились люди добросовестные, люди высокого долга и порядочности. Потому коллектив и его работники пользовались авторитетом у жителей города. Одним из них является молодой шофер Иннокентий Устинов.

Когда 18-летним юношей Иннокентий Устинов приехал в Салават из Мелеуза, главным признаком поселка являлись строительные леса. Окончив курсы шоферов, парень сел за руль самосвала. Свою карьеру Устинов начал на строительстве кирзавода. Затем были организации:

«ДОК», «КПП», «РМЗ», «ТЭЦ» – в общем все те объекты, которые стали впоследствии базой комбината.

Десятки тысяч тонн перевезенного бетона, гравия, раствора, кирпича числится на счету водителя Устинова. В его руках машина работала безотказно. Уже в первые дни своей работы молодой водитель показал себя трудолюбивым и дисциплинированным работником. Он сразу уяснил себе полезную заповедь: если хочешь хорошо работать – люби свою машину, береги её, ухаживай за ней. Устинов так и делал. И когда он пригнал свой самосвал, после



101 тысячи километрового пробега на капитальный ремонт, бывалые слесаря удивились: после такого пробега машина прекрасно сохранила свой вид, даже вмятины ни единой не было!

Устинов прекрасный общественник: он ходит на дежурства в народной дружине, член редколлегии стенной газеты, учится в вечерней школе. Мечтает по окончании десятилетки поступить в институт. Портрет Иннокентия Устинова не сходит с Доски Почета КЖАТ. Сейчас он борется за почетное звание ударника коммунистического труда. Честным и добросовестным трудом Устинов заслужил уважение коллег по работе, и они выдвинули его депутатом городского Совета народных депутатов от коллектива КЖАТ.

КЖАТ ВТОРОЙ ПОЛОВИНЫ 50-Х ГОДОВ



Пятидесятые годы остались в истории страны, как годы массового энтузиазма. Основным источником увеличения производительности труда на том периоде становится его интенсификация. Организовываются и афишируются всевозможные соревнования с широким освещением показателей и передовиков в прессе. Публикации о транспортниках на полосах прессы печатаются весьма обильно. Даже критика недостатков говорит о весомом значении КЖАТ в общей хозяйственной системе города.

Вот как пишет городская газета «Ленинский путь» о состязаниях железнодорожников в статье «Соревнование железнодорожников» от 3 августа 1955 года.

«Развернуто предпраздничное соревнование в ГКЖТ на 1955 год. Примером в труде служит помощник машиниста А.Тестов, бригадир путейцев М. Тишина, стрелочник П. Володина. Дружными усилиями они обеспечивают бесперебойное продвижение составов, в образцовом порядке содержат путевое хозяйство. Самоотверженно также трудятся слесаря Р. Муфтаруллин и токарь А. Зиновьев. Производственные задания они выполняют не меньше чем на 200 процентов».

Тем временем расширились работы по возведению объектов комбината №18, и связь промплощадки с жилым районом становилась все более жесткой. В 1955 году создана ГортЭК



Будка выпускающего механики КЖАТ

или городская транспортно-экспедиционная колонна. По подобию железнодорожников образуется Главная контора автотранспорта, объединившая автомобильный транспорт. Возглавил Главную контору автотранспорта небезызвестный нам В.Б. Билик. Она берет обязанность по доставке рабочих на промплощадку. В 1955 году начались пуски, а за ними и круглосуточная работа производств комбината. Понадобилось устойчивое и регулярное сообщение с промзоной (до появления трамвая еще целых два года). На этом этапе городская специализированная транспортно-эксплуатационная контора «ГорТЭК», стала опасным конкурентом для КЖАТ. Она организовала регулярные рейсы по маршруту «Салават – Кирзавод» и взвалила на себя часть грузоперевозок. Маршрут «Салават – управление комбината – семисотые объекты» обслуживает КЖАТ. Для выполнения этих задач контора закупила 22 автобусов.

Объемы грузооборота, масштабы транспортировки и рост технического обеспечения требовали серьезной структурной реформы. Такая реорганизация проводится в 1955 году. КЖАТ условно поделили на два самостоятельных подразделения – автотранспортная база во главе с И.П. Прытковым и цех железнодорожных перевозок под руководством А.Н. Личагина, с 1959

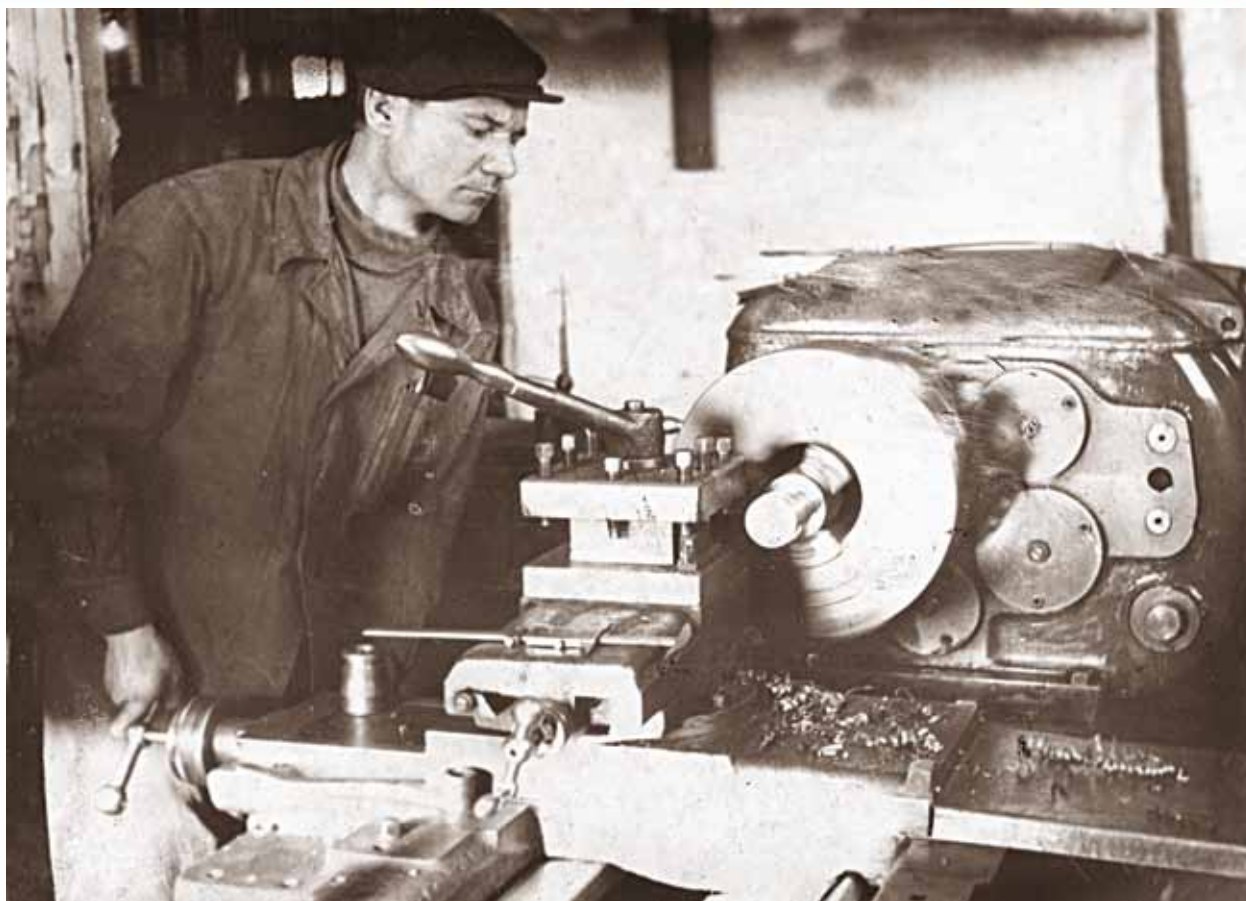
года В.Г. Чумакова. Признаться, автотранспортная база всегда занимала обособленную и огороженную территорию, где включила в состав кранотракторную базу и ремонтно-механическое подразделение. Для ремонта автомашин и автобусов там построен капитальный кирпичный гараж.

Заострим внимание на названии изучаемой нами структуры: автотранспортная база! То бишь, она по инерции является подразделением КЖАТ, начальник автотранспортной базы И.П. Прытков находится в прямом подчинении В.Н. Лобза.

Улучшилась ли перевозка рабочих? Вот как красочно нарисовал картину рабкор газеты «Ленинский путь» в 1955 году: «... вы хотите уехать утром по маршруту «Салават – Кирзавод»? На первой остановке в городе толчея, давка, истошные крики кондуктора: – Граждане! Автобус переполнен, мест нет!

«Ну, – подумаете вы наивно, – пройду до следующей остановки. Там народ сойдет, салон освободиться». Но, увы! Автобус на всех парах промчался мимо этой, следующей, и так до конечной остановки – Кирзавод.

А вот обратная картина. Конец рабочего дня. Вы со всех ног торопитесь на автобус на остановке «АРЗ». Проходит 10, 20, 30, 60 минут – автобуса нет. Вдруг взор останавливается на приближающемся автобусе. Вы уже видите себя



Изготовление запчастей

пассажирам в уютном салоне, но автобус с ревом пролетает мимо остановки – он тоже переполнен». Нет нужды далее цитировать статью, транспорта явно не доставало! И виновны в этом были вовсе не руководители, хотя критика и жалобы потоками направлялись в их адрес.

С 1956 года КЖАТ возглавил В.Н. Лобза. На период его руководства выпало время борьбы за улучшение качества перевозки пассажиров.

Середина 50-х годов пусковой этап для многих технологических установок. Организаторы производства всерьез взялись за укрепление порядка во всех областях труда. Технология требует четкого порядка. В июле 1956 года прошла первая на комбинате реорганизации с сокращением количества цехов и штатов. Пользуясь случаем, трудовики ввели единый график работы для всех производств и организаций. До сего времени многие организации трудились по самовольно установленному графику. Бесспорно, нововведе-

ние резко ударило по перевозчикам. Хотя их на тот период уже два – ГорТЭК и КЖАТ, всем было абсолютно ясно – пустыми словами с задачей не справиться. Тем более приближалась осень, а в осенне-зимний период выход машин из строя всегда повышается в сторону увеличения.

Администрация города ставит КЖАТ задачу: упорядочить доставку работников на производства комбината, то есть сделать её бесперебойной. Бесспорно, в первую очередь это касалось повышения производственной дисциплины со стороны водителей и кондукторов и отдела эксплуатации КЖАТ, так как имеется немало фактов нарушения установленного порядка и срыва графика вывоза.

Упорядочивается работа рейсовых машин. Помимочасов пик, они начинают курсировать с 10 часов утра до 11 часов вечера строго по расписанию с остановками: улица Богдана Хмельницкого – управление комбината – Ново-Ишимбайский

завод – семисотые объекты. В часы вывозки вахтовых смен количество машин увеличивалось, рейсы добавлялись как утром, так и вечером. На конечных остановках установили диспетчерские будки с телефоном, в каждом автобусе закрепили кондуктора. Посадочные площадки оборудовали барьерами ограждения и осветительными мачтами. Мы помним, Ново-Ишимбайский завод еще не входит в систему комбината, поэтому вывозку с объектов Ново-Ишимбайского завода и семисотых объектов разделили, и стали проводить отдельными автобусами, которым нарисовали отличительные надписи.

Нарекания были не только лишь на недостатки транспортников, в той толчее доставало грубости и бескультурия при посадке со стороны пассажиров. Пришлось для предотвращения случаев хулиганства на остановках привлечь службу Государственной автоинспекции и отдела внутренних дел. Нашлась работа и для ЖКУ города – их озадачили наведением порядка на дорогах – укомплектовали дорогу знаками и сократили движение грузового транспорта. В это же время пересмотрены принципы оплаты шоферов по перевозке рабочих. В то время учет велся талонами, которые собирали кондукторы, и по количеству набранных талонов производилась оплата труда водителей и кондукторов. Руководителя дорожно-эксплуатационного цеха Шишпанова и руководителя КЖАТ Лобзу обязали содержать в исправном состоянии дороги с подсыпкой песка в зимнее время на поворотах.

Много дел выполнено для улучшения качества перевозок рабочих, но недостатки остались и главный из них – несовершенство материальной базы. Имели место частый выход из строя автомобилей и дефицит запасных частей. Механик Новиков постоянно жалуется, что механическая мастерская вечно испытывает дефицит металла и простых наждачных кругов для заправки резцов. Оставляла желать лучшего профессиональная подготовка самих водителей, многие имели стаж работы менее года и не имели практически никакого опыта вождения в зимних условиях. Кирпичный гараж с боксами для ремонта в эксплуатацию принят, но не смогли на том периоде организовать пароподогрев двигателей на зимней стоянке автомобилей.

Упорядочивалась ли разгрузка, складирование и обработка железнодорожных грузов? Мно-



Автобус ЗИС-155

гоступенчатая система взаимодействия и здесь значительно усложняла прием грузов.

В качестве образца ведомственной несогласованности приведем выдержку из статьи в газете «Ленинский путь» того времени. «...Ежедневно на станцию Салават прибывают десятки вагонов с важнейшими народнохозяйственными грузами. Своевременная доставка их к местам назначения зависит от четкой и взаимосвязанной работы железнодорожников. 11 января 1955 года в 14 часов 30 минут на станцию Салават прибыл поезд с материалами для Главной конторы железнодорожных перевозок. Только в 17 часов была произведена разметка состава из 41 вагона для расформирования. Согласно договору о доставке грузов между станцией и конторой, состав должен быть поставлен на пятый или шестой выстовочный путь, однако его загнали на первый, откуда контора не может его забрать. Несмотря на требования конторы о его переводе, станция их не выполнила. Состав простоял четверо суток, что обошлось государству в 25 тысяч рублей».

КЖАТ автомобильным крылом на периоде 50-х годов являлся едва не основным перевозчиком пассажиров между промплощадкой и городом, и единственным на территории комбината. Разумеется, автомобилисты получали массу критических замечаний на плохое обслуживание. Не все негативные явления исходят от работников КЖАТ, этому способствуют иные и многие сторонние факторы. Мы уже упоминали о плохих дорогах, массовой амнистии заключенных после 1953 года. Влияние их лагерной морали на ат-



Ремонтные боксы



В ремонтном боксе



**Колонна КЖАТ
на Первомайской демонстрации**

мосферу тогдашней, в основе деревенской массы кадров, было значительным. К тому ж начались пуски производств, что вовлекло увеличение объема пассажиропотока на площадку комбината. Нагрузка на транспортников значительно увеличилась, и схему перевозки реорганизовали.

Доставку из города стали проводить до остановки управление комбината. Для развозки их по рабочим местам организовали курсирование 6 автобусов по маршруту «Управление – семисотые объекты» и 10 автобусов по маршруту «Комбинат – Ишимбай».

В морально-этическом плане транспортники тоже организовали собственную защиту. В ответ на многочисленные нарекания общественности, коллектив транспортников принимает «Обращение работников КЖАТ» к той самой общественности.

Назвали перевозчики свое обращение «Это касается всех» и опубликовали в газете «За передовую технику».

«...некоторые несознательные рабочие и служащие не соблюдают очередность при посадке. Это приводит к ненужной толкотне, хулиганским выходкам. Имеются случаи, когда отдельные элементы ломают дверцы, бьют стекла автомашин, портят сиденья. Некоторые товарищи некультурно ведут себя в салоне автобуса: курят, лузгают семечки. К сожалению, такие действия не встречают отпора даже от непосредственных руководителей, равнодушно взирающих, как подчиненные нарушают порядок. Мы не скрываем наших недостатков. Имеются еще нерадивые шофера, допускающие грубое отношение к пассажирам. Мы будем сурово наказывать их. Но мы обращаемся к общественным организациям помочь нам в наведении порядка при посадке. Хулиганские

выходки должны получать решительный отпор рабочих и служащих.

Нельзя умолчать и о таком факте. Многие рабочие приходят к остановке минута в минуту, то есть за полчаса до работы. Отчего на остановке скапливаются толпы народа, а мы не в силах одновременно вывезти всех людей. Этого можно избежать, если пассажиры будут выходить на остановку заблаговременно, пораньше.

Дорогие товарищи! Дело культурной перевозки дело не только коллектива и работников КЖАТ, это дело всех и каждого. Мы просим вас товарищи-нефтехимики помочь нам в организации четкой и бесперебойной работы транспорта».

Этот кричащий болью призыв от 1956 года подписали: начальник КЖАТ В. Лобза, секретарь партбюро Н. Большаев, секретарь ВЛКСМ Мустаев, предпрофкома А. Воронин. Много было причин у транспортников взывать к совести пассажиров. Труд водителя без того не легок. Летом буксуют, зимой буксуют, в кабинах «колотун». В зимнее время смазка так застывала, что автомашины даже с помощью буксирования по территории тракторами заводили часа полтора.

Разумеется, были и успехи. За 1956 год на новой территории построили двухэтажное здание конторы КЖАТ на той же станции «Южная». Ранее построили кирпичный профилактический бокс для автомобилей и кирпичное здание тракторной базы, здание механической мастерской, оборудовали наглядной агитацией красный уголок. Для отдыха работников во дворе автобазы соорудили уютный садик с беседкой и наглядной агитацией. Забота о работниках немедленно отразилась на показателях. За 4 квартал 1957 года переходящее Красное знамя среди транспортных организаций города осталось в КЖАТ. Руководители, способствующие процветанию коллектив – В.Н. Лобза, Н.Н. Большаев, председатель профкома Л. Гердт. В коллективе ремонтников четыре бригады одновременно борются за звание «Бригады Коммунистического труда». В том же году комитет ВЛКСМ комбината №18 награждает комсомольцев КЖАТ Почетной грамотой за хорошую передачу эстафеты культуры.

29 июля 1957 года пущен первый трамвай. Кстати, на начальном периоде своего становления трамвайное управление и конный парк во-

шло в предприятие «КЖАТ», после реорганизации 10 лет кряду трамвайное хозяйство находится в подчинении автотранспортного цеха.

Наряду с планировкой территории комбината, параллельно завязалось строительство дорог на территории комбината и подъездных путей к будущим цехам. Пусковые работы требовали доставки сырья, реагентов, тары и транспортировки готовой продукции. Автомобильный парк разрастался. Зрела необходимость нового отдельного гаража, с сильной ремонтной базой, оборудованной по требованиям времени.

Наступил 1957 год. Коллектив КЖАТ встречал его заметными трудовыми успехами: план пассажироперевозок прошедшего года выполнен на 104, 9 процента, по грузоперевозкам на 109 процентов. Увеличился коэффициент использования автомобилей до 110 процентов и механизмов до 119 процентов. Назовем еще одну отчетную цифру – общая экономия за счет снижения себестоимости в 1956 году составила 1 миллион 31 тысяча рублей (в денежном исчислении до 1961 года). В числе 18 награжденных правительственными наградами, за производственные заслуги оказался представитель КЖАТ К. Антонюк. В 1957 году для автомобилистов заложен новый гараж.

Напомним читателю, рассматриваемое время приходится на период хрущевского правления, когда пятилетку пробовали удлинить до семилетки. В воздухе витает «планов громадьё», ибо все находится в развитии.

Вот какие мысли и предложения вынес на обсуждение руководитель конторы В.Н. Лобза на партийной конференции 1958 года: «Грандиозная программа работ предстоит в предстоящем семилетии. Она не может быть выполнена без наиболее эффективного направления капиталовложений, без резкого увеличения производительности труда, без коренной реконструкции уже действующих предприятий, без окончания строительства незавершенных объектов».

Для более результативного использования подвижного состава надо закончить строительство пропарочной станции, завершить строительство комбинатской автобазы. Там заморожены большие средства, а транспортники лишены возможности отремонтировать уже поношенный парк».



Панорама комбината. Там вдали у дороги будет ПАТ и М

Далее товарищ Лобза предлагает построить на юге Башкирии два небольших шиноремонтных завода, а также две мастерские по капитальному ремонту аккумуляторов, электрооборудования автомобилей и тракторов. Он заостряет внимание, что транспортники остро ощущают недостаток запасных частей и предлагает построить завод по изготовлению комплектующих и запасных частей. Это поможет повысить коэффициент использования транспорта.

Некоторое время спустя упразднили Главную контору железнодорожных перевозок. В 1958 году вместе с новым паровозо-вагонным депо все железнодорожное имущество от строителей передается КЖАТ.

К сожалению, руководитель КЖАТ В.Н. Лобза совершил автокатастрофу и, едва не угодив в «места не столь отдаленные», выехал из города. Город и контора потеряли прекрасного специалиста. Виктор Никитич Лобза был не только опытным транспортником, но и весьма грамотным человеком. Он несколько лет совмещал основную работу с преподаванием предмета теоретической механики в филиале местного института. Руководителем КЖАТ назначен А.Н. Личагин, И.П. Прытков переведен начальником механических мастерских. Бывший руководитель ГКЖДП В.Г. Чумаков назначается заместителем управляющего В.Б. Билика по железнодорожному транспорту

комбината №18. В 1959 году он назначается заместителем начальника КЖАТ по железнодорожному транспорту одновременно исполняющим обязанности начальника железнодорожного цеха.

Мы несколько забегаем вперед, что вызвано логическим завершением рассказа о КЖАТ. Не все желания сбываются. Виктор Никитич Лобза выбыл из города, но некоторые его предложения оказались претворены в жизнь. В Салавате построен авторемонтный завод и с 1957 года его директором является А.А. Бекух, который пользовался огромным влиянием в Главной конторе автотранспорта. Эта контора объединила под своим крылом весь железнодорожный и автомобильный транспорт, АРЗ, конный парк, трамвайное хозяйство, и все в одной конторе.

С удовольствием сообщаем, что отдельный и капитальный гараж для автотранспорта комбинат все-таки построил. Это именно тот гараж, который сегодня реорганизован в предприятие «ПАТ и М» и возглавил его уже известный нам бывший парторг КЖАТ Николай Николаевич Большаев. С его сдачей начинается следующий этап жизнедеятельности автомобилистов.

ТРАМВАЙНЫЙ ЦЕХ



В силу сложившихся обстоятельств некоторое время в состав транспортной конторы входил непрофильный трамвайный цех. Он вошел незаконнорожденным придатком только на основании использования трамвая для доставки работников с жилмассива на комбинат. До того вывоз пассажиров с жилого массива на объекты промплощадки выполнялся транспортом КЖАТ. Мы приводили выше некоторые недостатки в обслуживании пассажиров на том этапе. Недостаток пассажирского транспорта сопровождал дела первостроителей много лет, и они искали любые возможные пути его решения.

Видимо первые разговоры о внедрении трамвайного сообщения возникли в 1952 году, но всерьез о нем заговорили в начале 1953 года. Амнистия заключенных, которые, как помним, добирались на работу пешим ходом, резко увеличила пассажиропотоки. Их заменивших гражданских специалистов необходимо было возить. Для перевозки людей конторе «ЖАТ» комбинат

закупил 22 автобуса «ЛАЗ», но их явно не доставало, и для вывозки людей широко использовались переоборудованные бортовые автомобили. Предпринималась попытка организации перевозки пассажиров железнодорожным транспортом, но это связывалось с громадным количеством ограничительных правил по службе безопасности, отчего МПС идею не поддержало. Решено было остановиться на организации трамвайного сообщения и к середине 1954 года институт «Ленгипрогаз» выдает рабочие чертежи проекта.

Отсыпку полотна вели долевым участием всех промышленных предприятий и заинтересованных организаций. Каждая организация выполняла свой профиль работ – энергетики вели энергоснабжение, металлообработчики занялись изготовлением металлических изделий, ЖБЗ – бетонных. Пик строительства пришелся на 1956 год. Строительством полотна и укладкой шпал и рельс занялся третий строительный район. Имен-



Пошел первый трамвай

но третий строительный район, далее СМУ-3 поэтапно проложил все 16 километров пути от стеклозавода до семисотых объектов.

Строительство затянулось и велось в четыре этапа. Первая задержка случилась ввиду расположения на пути одного из неплановых поселков с частными домами и надворными постройками. Пришлось в срочном порядке переписывать население, учесть все постройки и организовать переселение с возмещением ущерба.

В известной книге «Комбинат» приводится воспоминание геодезиста Ф.Е. Сергеева, как он проводил геодезическую разбивку под строительство депо и на все пути. В частности он приводит эпизод: «Между монтажниками опор контактной энергосети и укладчиками рельсов возник спор. БЭМовцы утверждали, что правильная их ось, а строители доказывали, верная их ось. И

только когда я разбил окончательно ось на участке от комбината до совхоза, спор прекратился.

Проводя пути, я обнаружил несоответствие проектного угла кривой путей между остановками трамвая «УМР-5» и «РМЗ». Сомневаюсь, что кто-то сегодня об этом догадывается».

Первую партию трамваев закупили из бывших в эксплуатации в городе Уфе. Первый трамвай появился в Салавате в 1956 году. К вводу в эксплуатацию трамвайного сообщения город имел 14 вагонов. Одновременно велась профессиональная подготовка водителей и ремонтников. За 1956–1957 годы в городе Уфа прошли обучение и стажировку более 30 работников трамвайного парка. Тогда этот вид транспорта существовал лишь в Уфе. Любопытно будет заметить – на сегодня в республике трамваи курсируют только лишь в двух городах: Уфе и Салавате.

В июле 1957 года первые 7,5 километров пути от колхозного рынка до управления комбината были приняты в эксплуатацию.

29 июля, после торжественного митинга, первый украшенный транспарантами трамвай, разливая непривычные для горожан трели звонка, повез почетных пассажиров. Разумеется, первыми пассажирами были руководители СМУ-3, передовые строители и представители общественности города.

Не только лишь работой славились трамвайщики. Там быстро сложилась прекрасная самодеятельная группа, голосистый женский хор. 28 июня 1958 года самодеятельность дала концерт в подшефном колхозе «Новая жизнь» Федоровского района. Тепло принимали хлеборобы выступления водителей и кондукторов на сцене сельского клуба.

В 1959 году начальник конструкторского бюро комбината В.Г. Никитас получил от начальника комбината №18 И.А. Березовского задание на проектирование второй очереди до остановки «13 цех». Третьим этапом явилось продление дороги до стеклозавода в 1962 году. В 1971 году, в связи с развитием нефтехимии и строительством Ново-Салаватской ТЭЦ, пути продлили до «Семисотых объектов». Позже в решениях городских властей несколько раз мелькали предложения о проведении трамвайных путепроводов по южной части города, но планы оказались не реализованы. Завершая тему стальных колес, напомним, что в 1967 году в связи с интенсивным строи-

тельством объектов нефтехимии руководство вновь возвращалось к идее железнодорожной перевозки рабочих. Она была организована поездом из шести вагонов курсирующим с железнодорожного вокзала. Поезд водил высококвалифицированный машинист, имеющий право на вождение пассажирского состава А.А. Малышев. Но по упомянутым ранее строгим правилам, связанным с большой и затратной реорганизацией железнодорожно-путевого хозяйства от идеи вновь отказались. Доставку рабочих из жилого массива полностью взвалило на себя городское пассажирское предприятие «СПАТП».

Трамвайный парк вошел в административное подчинение КЖАТ структурным подразделением «Трамвайный цех». Руководил трамвайным хозяйством Г. Пономарев. З.Г. Давлетбаев стал старшим инженером, Г.Х. Субхангулов старшим инженером депо, Л.К. Рябова старшим инженером электрохозяйства.

После вывода из КЖАТ железнодорожного цеха, трамвайный цех продолжал входить в состав автотранспортной конторы, позже цеха «АТ и МР». В 1971 году трамвайный цех передан городу и преобразован в трамвайное управление.

ПЕРВЫЙ ЮБИЛЕЙ ТРАМВАЙЩИКОВ



В 1967 году трамвайному парку справили первый юбилей – ему исполнилось десять лет. Неузнаваемо изменился коллектив этого цеха. Во-первых, в нем осталось всего 25 процентов работников, работающих в подразделении со дня основания. Изначально складывалось так, что в трамвайном хозяйстве доминировал женский труд. Работницы, начинающие трудовой путь при пуске трамвая смазчицами и кондукторами, сегодня трудятся водителями трамвая 1 класса. А.В. Балабаева, А.В. Буренина, Е.В. Вантяева, Е.К. Варкентин, П.П. Батршина, Т.И. Гусева, В.И. Крыгина, Е.С. Савченко, А.И. Третьякова – ныне золотой фонд водительского состава. Слесари ремонтной группы и электрослесари низшей квалификации А.А. Усманов, Н.А. Кувайцев, М.В. Гайнанов, Р.С.

Иксанов, В.Н. Казадеев, Ш.Г. Аитов выросли до высококвалифицированных мастеров и бригадиров.

Намного увеличился подвижный парк: если в 1957 году на линию выходило 14 трамвайных вагонов, то в 1967 году их стало уже 86. Разумеется, изменились в сторону улучшения экономические показатели – себестоимость перевозки одного пассажира снизилась с 11 копеек, до 3,9 копейки. Если в 1957–1958 годах перевозили 2 миллиона 50 тысяч пассажиров, то в 1967 году цифра выросла до 17 миллионов.

В коллективе много рационализаторов, которые улучшают условия и облегчают процесс труда. В числе лучших рационализаторов можно назвать М.В. Гайнанова, А.А. Усманова, З.Г. Дав-



Самодеятельность КЖАТ

летбаева, Р.С. Иксанова, Б.В. Тараканова, Ш.Г. Хайрутдинова, И.Ф. Заикина, И.Е. Янситова.

160 работникам присвоено звание ударников коммунистического труда, это 40 процентов всех работающих.

Трамвайный парк настолько увеличился, что тесно стало в ремонтном депо, которое при его

основании рассчитывалось на 25 вагонов. Не достает ремонтной базы и не хватает мощности тяговых подстанций. Но эти недостатки трамвайщики будут устранять уже в иной административно-хозяйственной формации. В 1971 году они реорганизуются в городское трамвайное управление.

ДВА ВЛАДИМИРА



Не измерить, сколько радости работникам и администрации комбината, принесло сообщение в 1957 году об открытии трамвайного сообщения промплощадки с городом. Почти полтора десятилетия своей биографии трамвайный цех входил в состав транспортного цеха. Их производственные дела нами раскрыты выше. Здесь нарисуем два портрета там работающих специалистов. Для этого используем статьи рабочего корреспондента с довольно экзотической для нашей местности фамилией – В. Лю Фа Тай. Весьма живописно изобразил явно не русский корреспондент В. Лю Фа Тай добросердечность русской души и его добросовестность в работе.

Владимир первый: – «Тепло души». «В красном уголке трамвайного цеха кипела работа. Две девушки, взобравшись на стол, занимались приятным делом – украшали елку. Им помогали два парня, которые нанизывая на нитку ватки, делали снег.

Все так увлеклись приятным делом, что не заметили, как в красный уголок вошел высокий парень. Он был высокого роста с добрым, улыбающимся лицом. Внимательно оглядев присутствующих, вошедший воскликнул:

– Ой! Что же у вас наверху не горит!

Не успели ребята и глазом моргнуть, как паренек вскочил на стол, что-то подкрутил в патроне, что-то подсоединил, и наверху заплясали веселые огненные зайчики.

– Ну, что уставились? – парень сделал на лице озорную гримасу, – не узнали, черти?

– Ой, Володька! – присев от неожиданности, ахнула одна из девушек, – откуда ты взялся?

Но Володьку уже со смехом стащили со стола товарищи и наперебой расспрашивали, что он видел в своей туристической поездке. Володю Григорьеву, токаря механической мастерской транспортной конторы любят все. Всегда жизнерадостный, расторопный, он душа коллектива. А

его готовность прийти на помощь товарищу просто безгранична.

Как-то вечером молодой человек возвращался с работы особенно уставшим. Он шел и мечтал, как придет, помоется, поужинает и займется лю-бимым делом – книгами. И усталость пройдет.

Парень задумался, и сам не заметил, как ускорил шаг. Вдруг его окликнули:

– Здравствуй, Володька!

На пути стояла знакомая кондукторша из трамвайного парка Люба. По лицу было видно, что она расстроена.

– Ты что, Люба, заболела? – забеспокоился Володя.

– Да нет, ходила к брату, чтоб помог кровать перевезти, а его дома нет.

– Э-э! – усмехнулся Володя, – нашла из-за чего расстраиваться. Идем, помогу!

Забыв о покое и ужине, он развернулся и пошел с девушкой. В пути разговорились. Люба поделилась, что её подруга – водитель трамвая Катя Нурчкова – уже третий день болеет. Лежит одна в холодной комнате, и некому о ней позаботиться.

Наскоро перетаскив кровать. Володя заторопился помочь больной девушке. Каких-нибудь десять минут спустя, уже были наколоты дрова. А еще через две-три минуты в печке весело загудело пламя.

Вот такой парень работает в механической мастерской Володя Григорьев. И не потому он ввинчивает лампочки, носит кровать или колет дрова у больной женщины, бежит за молоком для грудного ребенка, что у него крепкие руки и он полон молодого юношеского задора. Просто когда он делает что-то приятное людям, он знает, что этим он несет им радость. Несет людям радость, а значит сам получает частичку их тепла от их признательности.

Чувствовать, что ты нужен другим, так же как они тебе, быть другом другу, это и есть новая жизнь, которая так распространена в Салавате».

Владимир второй: – «Это называется работать с душой»

«Тишину окраины города нарушают трамвайные звонки. Бригады, отработав часы утреннего пика, загоняют вагоны в депо. Через несколько минут откроют ворота цеха и на ремонтную канаву зайдут вагоны на нулевой осмотр. И

тогда в кабине водителя над панелью с приборами склонится человек. Он будет вертеть рукоятками, что-то переключать, к чему-то присматриваться.

– А еще у меня, Володя, двери плохо открываются, заедает где-то, – чуть смущенно скажет слесарю водитель.

– Вижу. Только не пойму, почему бы тебе самой не исправить. Тут дел всего одну гайку подтянуть, чтоб воздух не стравливался.

Но так слесарь Владимир Гавриков поступает лишь в том случае, если неисправность действительно пустяковая и её легко может устранить водитель. Когда же требуется покопаться, попотеть, он и на версту не подпустит водителя, сам сделает все, да так, что любо будет посмотреть, как это хорошо у него получается.

Не может Гавриков равнодушно и без дела ходить по цеху. То он копается в кабине водителя, то лезет под вагон и тотчас оттуда раздаются дробные удары металла о металл.

Четвертый год работает в трамвайном парке Володя Гавриков. Начинал слесарем, сейчас бригадир передовой ремонтной бригады. Всю душу вкладывает в работу Владимир Степанович, за что уважают его в коллективе и любят товарищи по работе, а многие берут с него пример».

НА НОВОМ МЕСТЕ



ОБУСТРОЙСТВО СВОИМИ РУКАМИ



В ноябре 1960 года автобаза КЖАТ переезжает на новое место с восточной стороны управления комбината №18. Это её собственная база и она сохранит её при значительном развитии до сегодняшнего дня.

Основные здания построены по типовым проектам, чертежи привязки выполнены местным отделением института «Ленгипрогаз». Ввиду того, что силы строителей были раздроблены по многим производственным объектам, строительство базы затянулось. Велось три года, но к моменту переезда оставалось далеко не завершено. В конце пятидесятых годов строился химический завод, возводились: производство бутиловых спиртов, вторая очередь катализаторной фабрики, установки «ЦГФУ» и «АВТ-4».

Ввиду незаконченности базы строительством, на новое место переехали лишь контора и подвижной автопарк. Новая база спроектирована по самым современным по тому времени требованиям. К сожалению, многие объекты пришлось почти год достраивать собственными силами. Ввиду этого ремонтные цехи, механи-

ческая мастерская и тракторный парк еще долго оставались на старом месте.

После барачных, новые помещения кажутся поистине царскими. Имеется паровая эстакада. По проекту в холодное время автомобили встанут на пароподогрев. Сооружены просторные цехи ремонта и механической покраски автомашин, оборудованная диспетчерская, двухэтажное здание конторы, кирпичные боксы для ремонта автомобилей и другие подсобные помещения. Признаться, многое пришлось доделывать и приводить к достойному виду работникам своими собственными руками.

Вот как описывает переселение секретарь парткома Н.Н. Большаев в публикации газеты «За передовую технику»: «На днях транспортники КЖАТ справили новоселье. Мы перешли в новую контору, которая находится недалеко от управления комбината. Правда, во всех производственных зданиях еще зияют пустые окна, но водители вздохнули свободно. Не сидеть же им сложа руки и ждать, когда строители окончат все работы. Мы и сами можем сделать многое. И первое что



Здание управления транспортной конторы

сделали, это соорудили пароподогрев на 120 точек. Это очень удобно. Шоферы не нарадуются. Приходят машины из рейса и встают на пароподогрев. Утром шофер садится в кабину, нажал на стартер и поехал в новый рейс. Никаких факелов и разогревов.

Коммунистическая новь у транспортников прочно входит в труд и жизнь. Сейчас у нас за почетное звание ударника коммунистического труда соревнуются 75 человек, из них 34 уже имеют это звание. Среди них лучшие водители – Григорий Федоров, Иван Дианов, Иван Гусев. Во всех



Внутренний вид бокса ремонта автомобилей №2



Здание ремонта и стоянки легкового парка



Здание капитального ремонта автомобилей



Обеденный отдых работников



Художественная самодеятельность

хороших делах впереди идут коммунисты. Как-то на партсобрании зашел разговор о том, что много шоферов имеют низкое начальное образование.

– Надо заставить людей учиться, – сказал коммунист В.Н. Лобза. – Наш долг убедить людей пойти в школу.

Сейчас более 70 автотранспортников посещают 5 и 6-е классы. Среди них Карпунькин, Привалов Дорофеев, Гусев и другие. Задача теперь в том, чтобы не было ни одного человека с начальным образованием. Эта, вторая заповедь бригад коммунистического труда сейчас воплощается в жизнь».

Автотранспортники тотчас приступают к созданию уюта: они с удовольствием украшают территорию модными идеологическими лозунгами и призывами.

Красный уголок в цехе является местом отдыха в обеденный перерыв и местом сбора коллектива на собрания и лекции. Совсем недавно общественность и руководителей КЖАТ укоряли за плохо оформленный красный уголок. Теперь все обстоит иначе. Администрация конторы много сил вкладывает в благоустройство собственного красного уголка.

Нарушители трудовой дисциплины едко пропесочиваются в сатирической газете с юмористическими картинками. За 1960 год лекторами общества «Знание» прочитано несколько лекций на международные темы, проработаны доклады Н.С. Хрущева. Начальник конторы и секретарь парткома находят еще один мощный резерв подстегнуть созыательную инициативу работников. 7 января 1961 года в красный уголок были приглашены все жены работников конторы, с которыми состоялась продолжительная беседа.



Собрание коллектива с женами работников



Партийное собрание коллектива транспортников



Работники у стенда с сатирической газетой



Веселые старты. Команда КЖАТ

Говорили о взаимопомощи, о дисциплине, о пользе социалистического соревнования. После столь откровенного разговора значительно повысилась дисциплина в среде водителей. Так завязался почин за связь семьи с производством.

Забота о людях повышает трудовую активность. Коллектив КЖАТ выступает инициатором почина по приданию образцового порядка на своих и подшефных объектах и посадке зеленых насаждений. Это обозначает, что десятки работ-

ников в свободное от работы время выходят на улицы города и наводят там чистоту и порядок.

На территории оборудован спортивный городок, где регулярно проводятся спортивные состязания по легкой атлетике и некоторым видам многоборья.

Все больше желаний у коллектива освоить ту механизацию, которая облегчает труд. Активно работают рационализаторы. Внедряется система механической покраски автомашин. Местные



Команда конькобежцев КЖАТ



В. Легких толкает ядро, 1961 год

новаторы внедряют приспособление по автоматической смазке узлов машин, и механическое приспособление по демонтажу колесных шин. Активно участвуют в рационализации ремонтники: Н. Климентьев, Казадоев, Давлетов, Булатов, Трунин, Иванов, Елисеев. Новые веяния взывают к новым горизонтам в образовании. В вечерний техникум поступают – Леонтьев, Елисеев, Панков, Стулин. На вечернем отделении нефтяного института обучаются Бикмаев, Алахин.

С 01 февраля 1961 года КЖАТ переименовывается в транспортную контору. Железнодорожная структура выделяется в железнодорожный цех. Тут последний раз заострим внимание читателя на названии подразделения: Транспортная контора уже структурная единица комбината №18. То есть с сегодняшнего дня это подразделение непосредственно входящее в структурно-цеховое деление комбината.

ТРАНСПОРТНАЯ КОНТОРА



К февралю 1961 года на новую территорию переселились все три колонны автотранспортной базы. С 1 февраля 1961 года КЖАТ «приказала долго жить». На этом эпоха совместного существования автомобильного и железнодорожного транспорта завершилась. Автобаза получив имя «Транспортная контора», поделилась на четыре колонны. Три автомобильные, где сосредоточены: легковой, грузовой, автобусный и специальный транспорт.

Четвертой колонной остается кранотракторная база. Она выполняет все виды земляных и погрузочно-разгрузочных работ. К сожалению крано-тракторная колонна продолжает ютиться на старой территории. Каждую колонну курирует дежурный механик. Непрофильным подразделением в транспортную контору входит трамвайное хозяйство.

Руководителем автобазы, вместо выбывшего из города Н.Н. Большаева, становится Н. В. Панин.

Транспортная контора на новой территории получила мощную материальную базу: здание склада и крытого парка стоянки машин, здание механической мастерской, здание ремонта автомашин и здание подсобных цехов. В механической службе появляются собственные цехи: токарный, монтажный, ремонтный, плотницкий и малярный.

После тесных барачных площадей в старом автопарке, работники получили прекрасно оборудованные бытовые помещения в отдельном здании.

Многие удобства получены автомобилистами на новой территории, но они не успокаиваются на достигнутом, а засучивают рукава и улучшают



Транспортники на субботнике



Токарно-инструментальное отделение



Бокс №2 ремонта автомобилей

условия. При переезде вспомогательные объекты не были завершены строительством. Работники автобазы организуют субботники и воскресники, выделяют в помощь строителям бригады из коллектива и оказывают содействие в обеспечении транспортом.

Летом 1962 году транспортники приступают к облагораживанию территории базы. К лету 1963 года она имеет совсем преобразенный облик. Получив все новое, транспортники сначала создают уют. Признаться, улучшить условия за продолжительную биографию транспортникам придется много раз. К этому будут неустанно подвигать требования времени и меняющиеся в сторону ужесточения нормативы выбросов.

Автомобильное и транспортное хозяйства значительно увеличились, имеются перспективы для дальнейшего роста. Территория перепланирована, сделаны бетонные дороги, в два раза увеличена площадка для зимней стоянки, смонтированы стенды сатирической газеты «Крокодил», Доска Почета и щит производственных показателей.

Намечено выполнить трубопроводы пароподогрева изолированными. Забетонирована площадь вокруг корпусов техходов с целью увеличения летних постов осмотра автомобилей, построены ранее не предусмотренные дороги вокруг корпусов механического цеха, реконструирована зимняя стоянка автомобилей, построена

железобетонная эстакада с площадкой и подземным трубопроводом для мойки автотранспорта с механической чисткой отстойников. Забетонирована площадка на въезде в автобазу. В строгом порядке высажены деревья и кустарники, намечено разбить небольшой собственный парк.

Все перечисленные мероприятия значительно улучшили условия труда – коллектив ремонтников работает в обогреваемых помещениях, ремонтники получают машины в ремонт в отмытом состоянии. Выделена площадка и ведутся работы по оборудованию главного поста смены масел. На въезде в парк для работников открыт буфет с горячей пищей. В диспетчерской комнате для дежурных водителей предусмотрено строительство комнаты отдыха с правом сна в ночное время. В каждом цехе организовываются уголки отдыха, для проведения политической и технической информации и места приема пищи. Построен душевой павильон, бытовые помещения в тракторном парке.

В организационном плане организовано обучение и повышение квалификации специалистов. Подготовлено 17 новых водителей второго класса. Ныне из 200 водителей права третьего класса имеют 40 человек, второго – 100 и первого 60 шоферов.

Силами местных инженеров ведутся работы по организации шиноремонтной мастерской с восстановлением протектора производитель-



Получение новой техники

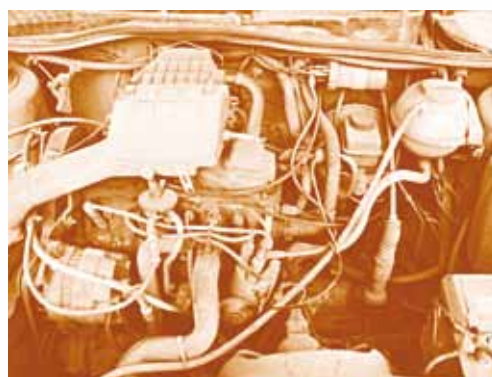
ностью 1500 покрышек в год. Большие работы ведутся по монтажу и устройству вентиляции на рабочих местах.

Обновление подвижного состава при социалистических методах хозяйствования происходило по так называемому «остаточному принципу». То есть новые автомобили и механизмы поступали единично, но поступали. В начале шестидесятых парк обновился пятью автомобилями «ЗИЛ», с обогревом кабины и оборудованных стартерами запуска двигателя.

Получили 16 тонный кран с механическим приводом стрелы на базе автомобиля «КРАЗ». Коллектив автобазы отказался от средних ремонтов и перешел на эксплуатационные ремонты методом замены агрегатов, что значительно сократило простои транспорта в ремонте.

Результатом улучшения условий стало бесперебойное обеспечение комбината транспортом, механизмами и оказание максимальной помощи сельскому хозяйству.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСМОТРЫ



Ведя разговор о техническом содержании подвижного состава, нельзя не остановиться на технических осмотрах. Техническому осмотру любое транспортное средство подвергается ежедневно – его осматривает сам водитель и выпускающий на линию механик – контролер ОТК.

Крупным профессиональным экзаменом для водителей является государственный технический осмотр. Он проводится дважды в год. Весной его проходят все автомобили транспортной конторы, осенью – транспорт, перевозящий опасные грузы и пассажиров. Разумеется, к этому мероприятию работники конторы относятся весьма ответственно. В подготовке участвуют не только сами водители, но весь вспомогательный персонал механо-ремонтной службы и безопасности движения.

Подготовка к техосмотру начинается загодя, за два месяца до его проведения. Машины становятся на техобслуживание: внешние детали моются и подкрашиваются. Готовить материальную часть помогают ремонтная служба и отдел снабжения.

Зато сам процесс прохождения осмотра превращается в праздник. Автомобили выстраиваются на территории автобазы стройными

шеренгами, согласно марок и типа механизма: ЗИС образует свою шеренгу, краны свою. Военная строгость построения придает мероприятию соответствующую случаю торжественность. Возбужденно-озабоченные водители на ходу устраняют мелкие неполадки. Важная комиссия с инспекторами ГАИ, проходя ряд за рядом, деловито заглядывает под капот, щелкает тумблерами переключателей в кабине, проверяет четкость работы тормозов, световой сигнализации. Здесь нет мелочей, в дороге всякая неисправность может привести к беде. Это знают проверяющие и



Легковой парк на техосмотре



Перед техосмотром, 1951 год

понимают водители. Поэтому беспрекословно устраняют выявленные замечания. Государственные технические осмотры обязательный и непреложный атрибут для автомобилистов незыблемо существующий много десятков лет.

Что водители ответственно подходили к техническому осмотру всегда, подтверждают строки из газет различных временных отрезков. Приведем пример начала 60-х годов: «...Хорошо подготовили свои машины водители: Греков, Адлер, Володин, Федоров, Радионов, Немишура. На новом месте технический осмотр 1960 года прошел более организованно и в сжатые сроки...».

Более позднее откровение начальника АТК И.П. Прыткова не умаляя заслуг, наводит на мысли о повышении качества обучения. Прошло время начального образования. «В результате большой кропотливой работы коэффициент готовности автопарка в 1966 году составил 0,82. Образцового технического состояния машин добились опытные водители: Миргаляутдинов, Степанов, Севрин, Мельник и другие. Много труда в процессе подготовки к техосмотру вложили ремонтники во главе с бригадирами В. Труниным

и П. Плотниковым. Лучших результатов добился коллектив колонны №1 руководитель К.Е. Спиридонов и механик И.Ф. Гусев.

Но технические осмотры выявили замечания по технической подготовке некоторых, менее опытных водителей. С целью повышения квалификации организованы курсы. В настоящее время на курсах обучается более 400 специалистов – шофера, водители трамваев и трактористы. Такие курсы предполагают не только контроль основных технических знаний, но и изучение новой техники поступающей в цех и совершенствование знаний правил дорожного движения. Занятия проводятся без отрыва от производства и после сдачи экзамена, дают возможность водителям повысить свою классность».

Видимо прав Иван Павлович. С повышением квалификации растет коэффициент сдачи автопарка.

Вот показательный факт более позднего периода: «20 октября 2008 года, накануне своего профессионального праздника, 99,9 машин прошли техосмотр с первого предъявления. Это говорит о многом».

В БИТВАХ ЗА УРОЖАЙ



В обязанности автотранспортников исконно входила помощь хлеборобам. Мы помним, в приведенной выше справке по наличию машин РВК указано, что «пять автомобилей работают на уборке урожая». Пять из 19-ти составляет около 20 процентов. Неписанная традиция укорени-

лась и выполнялась много лет. Ежегодно около 20 процентов подвижного состава трудилось на хлебоотгрузке.

Надобно отметить, к столь важному мероприятию контора готовилась загодя. Предназначенные к командировке на уборку автомобили



Построение перед отправкой на хлебоуборку

обшивали кузова бельтингом, борта наращивались свежеструганными досками. Автоколонна включала в состав летучку с автомастерской, несколько человек ремонтного персонала, механика, диспетчера и руководителя колонны. 30-40 машин ежегодно отправлялись в колхоз. Диспетчером от предприятия длительное время ездил Барый Самеевич Якупов. Оставшиеся во время продолжительных командировок коллеги выполняли всю текущую работу и справлялись. Кто плохо работал на вывозке хлеба, из колхоза изгонялись. Прощтрафившихся водителей в качестве наказания направляли для работы на овощную базу.

Акция имела большое политическое значение. Обычно командированные работники съезжались на площадку управления. Автомашины украшали лозунгами, митинговали, устраивали праздник. Выезд обставлялся празднично, с флагами и транспарантами. У транспортников комбината №18 имелись традиционно закрепленные колхозы в Зилаирском, Мелеузовском и Федоровском районах. Приходилось выезжать и по другим колхозам, а также обслуживать подведомственный совхоз «Химик».

Место дислокации автомобилей обычно на полях огораживали проволокой, устанавливали в нем парочку передвижных вагончиков для ремонтников и отдыха водителей и полевой стан готов. Персонал и водители квартировали в домах колхозников.

Если верить многим почетным грамотам и благодарственным вырезкам из газетных публикаций, водители трудятся в подшефных колхозах на уборке урожая ударно. В 1960 году при оказании шефской помощи колхозам и совхозам участвовало 267 человек, всего отработано 845 человеко-часа. Осенью этого года автоколонна КЖАТ награждена Почетной грамотой Зилаирского райкома. Особо отличились водители М.Б. Самборский – перевезший на автомашине «ЗИЛ-585» 14610 тонно-километров грузов и водитель Р.Х. Миргальяудинов перевезший на машине «ЗИЛ-150» 13423 тонно-километров грузов. Водитель Федор Абросимов на «ЗИС-5» перевез 11763 тонно-километров, Рашит Хабибуллин на автомобиле «ЗИЛ-150» – 10000 тонно-километров.

80300 тонн зерна и силоса вывезено водителями конторы «КЖАТ» в 1960 году только с полей Зилаирского района.

Вот выписка из приказа, изданного двадцать лет спустя. За активное участие в перевозке зерна в 1980 года почетными грамотами Зилаирского райкома награждены: водители – Р.Х. Миргалиутдинов, А.Ш. Галлеев, П.Е. Кичигин, М.Г. Станкин, Г.А. Шиповалов. Награждены также начальник автоколонны В.Г. Легких, бригадир слесарей П.И. Пильманов и диспетчер К.И. Мурахтина, а остальным 32 работникам объявлена благодарность с выдачей денежной премии.

Почетных грамот, полученных в разные годы от руководителей колхозов и благодарных сельчан, в профкоме коллектива хранится большая пухлая папка.

Не одними только грузоперевозками ограничивалась помощь колхозникам. К примеру, в 1962 году транспортники капитально отремонтировали в колхозе «Новая жизнь» Федоровского района токарно-винторезный станок, поставили к нему мотор, обеспечили резцами и измерительными приборами. Отремонтировали и осна-



На уборке силоса



На уборке урожая



Транспортники на уборочной

стили автогенный аппарат и обучили нескольких колхозников профессии токаря и резчика. Транспортники помогают механизировать грузоподъемные работы. Установили таль в мехмастерской, обучили правилам пользования грузоподъемными механизмами. Несколько дней в колхозе «Новая жизнь» безвозмездно работал трактор «С-80». Он ровнял и укатывал силос в силосной яме. Помогали тракторами в подвозе кормов колхозу «Путь Ленина» и Пугачевскому совхозу.

Помогли решить затруднения с кормами в том же Федоровском районе, организовав безвозмездную доставку нескольких сот тонн жома с Мелеузовского сахарного завода. А для живот-

новодов Юмагузинского, Федоровского и Мелеузовского районов вывезли в колхозы арочные коровники. Затем выделили автокраны для их монтажа.

В подшефные колхозы нередко выезжали так называемые «Агитбригады». Сначала молодые работники, участники самодеятельности давали в деревне концерт. Селяне с удовольствием принимали выступления ведущего концерты Гумерова. Бурно аплодировали баянисту Володе Василенко и солистам Митясовой и Сидоренко.

На другое утро артисты и члены агитбригады выходили в поле и трудились бок о бок с рядовыми хлеборобами на сельхоз работах.

ОТЛИЧНИК БЕЗАВАРИЙНОГО ДВИЖЕНИЯ



Коллектив автотранспортной конторы старательно трудится, чтобы выполнять принятые социалистические обязательства и обеспечить развивающийся комбинат грузоперевозками. Начало 60-х годов для комбината №18 знаменательно очередной волной возведения ряда новых объектов: в полную силу строится химзавод, кипит работа на площадке реконструкции газового завода под мочевины, заложены установки на

ЗНХП и первой очереди производства бутиловых спиртов. Работы транспортникам достает, потому обязательства грузоперевозок за десять месяцев они перевыполняют на 150,9 процентов.

Еще летом 1961 года коллектив конторы вступает в борьбу за звание «Коллектива коммунистического труда». Примечательный пункт принимается в числе прочих обязательств: – всем малограмотным работникам возрастом до 40 лет

идти учиться, и в течение 2-3-х лет повысить образовательный уровень до семилетки! Направить на обучение в школы рабочей молодежи 55 человек. Таковы были приметы того времени.

Тем временем интенсивная работа автотранспорта рождает новую инициативу. Вернее вызвано решение оторванностью водителя от коллектива ввиду разъездной специфики труда и сложностями воспитательной работы среди шоферов. Администрация и общественные организации долго искали способы повышения культуры в среде водителей. И нашли достаточно действенный метод. Было решено начать движение за получение каждым водителем знака «Отличник безаварийного движения». Разрабатываются основные пункты соревнования с целью повышения культуры вождения автомобиля: не нарушать правила уличного дорожного движения, строго придерживаться правой стороны улицы, не про-

изводить обгонов в неполюженном месте, обгонять впередиидущий транспорт только после ответного сигнала, ни в коем случае не обрызгивать пешеходов, содержать автомобиль в хорошем техническом состоянии.

Водители дружно включились в состязания. Повысилась культура вождения на дорогах и заметно убавилось количество дорожно-транспортных происшествий. Если в прошлом году за грубые нарушения дорожного движения прав лишились восемь водителей, то в настоящем только два!

Спустя несколько месяцев подвели итоги. Первым знак «Отличник безаварийного движения» получил водитель «ЗИС-155» Н.Ф. Гусев, затем этого высокого звания удостоились водитель самосвала Федоров и водитель автобуса Дианов. Всего к концу года знак «Отличник безаварийного движения» маляр конторы Г.М. Сиротов с удовольствием изобразил на 40 автомобилях.

РАССКАЗ ВОДИТЕЛЯ Б.П. ТЕПЛЫХ

Даже при тех бездорожных условиях работники конторы изыскивали различные возможности экономить народные денежки и повышать отдачу транспортных средств. В развитие вышеприведенного почина, в газете «Ленинский путь» в октябре 1961 года есть публикация рассказа, в котором передовой водитель делится опытом, как продлить сроки службы автомобиля. Откровения новатора и сегодня не устарели, потому приведем повествование Б.П. Теплых полностью.

«—150 тысяч километров без капитального ремонта? Иной водитель, прочтя эти строки, скажет: «150 тысяч? Ну, это невыполнимо дорогой товарищ Теплых! Шутка ли 150 тысяч! Ведь это же почти две нормы! А нормы у нас не мягкие, чтобы выполнить её надо много потрудиться».

Правильно! Технические нормативы у нас достаточно обоснованные и есть водители, которые не справляются с ними. Но все же я скажу, что такую норму можно не только выполнить, но и перевыполнить.



**Чемпион республики по вольной борьбе
водитель Б.П. Теплых**

Этого можно добиться, если в своей работе ровняться на передовиков производства, мастеров вождения машин, работать старательно, а не лениться. Да, да! Именно не лениться! Скажем для примера: в инструкции говорится, что через каждые столько-то кило-метров требуется менять масло. Иной водитель махнет на это наставление рукой: «А, мол, поработаю еще», и невдомек ему, что масло негодно, и что оно лишь портит мотор. И получается, что такой горе-шофер работает на износ машины.

Или взять техуходы. Ведь не напрасно же их «заставляют» производить. Что нужно выполнить во время техухода – ясно каждому, но не все выполняют эти правила. А что получается в итоге? Там недосмотрел, здесь сделал не так и все это ведет к преждевременному износу машины.

Уход за машиной одна сторона дела. Другая и не менее важная – правильная эксплуатация автомобиля. И опять скажу банальную истину – надо ездить нормально. Можно тормозить на полном ходу, с шиком. Только не надо забывать, что при таком «торможении» резина быстро сгорит. Машина «обезножится». Всякий уважающий себя шофер не будет так делать. Мои производственные успехи как раз в том, что я стараюсь точно выполнять все правила и инструкции, не нарушать требования производственной дисциплины.

Я поставил перед собой цель – довести пробег автомашины без капитального ремонта до 150 тысяч километров, и уверен, что справлюсь с этим. Машина уже прошла 50 тысяч километров и находится в хорошем техническом состоянии. Призываю к этому всех шоферов комбината. Тем самым мы внесем посильный вклад в дело досрочного выполнения плана великой семилетки».

Надобно отметить, что почин Б.П. Теплых быстро нашел последователя в родном коллективе. Очевидцы монтажа производств прошлых лет прекрасно помнят методы доставки крупногабаритного оборудования – два, три дизельных трактора тащат тяжелый аппарат на трайлере либо на металлическом листе по так называемой «пене».

Такой доставкой негабаритных аппаратов в цехе занимался старейший дизелист тракторной базы Александр Гавриков. Более восьми лет работает он на тракторе С-80, где показывает образцы ударного труда. Дизелисты Александр

Гавриков, Халит Сайранов, трубоукладчики Николай Гусев и Александр Голяков систематически перекрывают нормы межремонтного пробега в полтора раза. Но именно Александр Гавриков, внимательно изучив наставления Теплова, принял решение поддержать почин сибайского экскаваторщика Габитова, который обязался поработать на своей машине без капитального ремонта 10 лет. Два года дизель «С-80» Гаврикова работает без ремонта и, хотя по графику машина должна встать на ремонт, он заявляет: отработаю без капитального ремонта еще один год!

Забегая вперед, подтвердим – сдержал свое слово Гавриков! Сдержал благодаря советам Теплых, и аккуратному отношению к техническому обслуживанию трактора.

ЦЕХ «АТ И МР» САЛАВАТСКОГО НЕФТЕХИМИЧЕСКОГО КОМБИНАТА



В 1964 году на базе транспортной конторы организован цех автомобильного транспорта и механизированных работ комбината №18. Это связано с укреплением подчиненности и связи с головным предприятием. Принципиальных изменений в структуре не производилось: три автотранспортных колонны и крано-тракторная с механическими мастерскими составляют подразделения реорганизованного цеха. По своему эксплуатационному назначению он входит в число вспомогательных цехов комбината. Разумеется, обладая большой численностью работающих, множеством разнообразной техники, коллектив испытывал некоторое моральное неудовлетворение от термина «подсобное подразделение».

Но транспортники привыкли престиж поднимать делами. К трудовым успехам автомобилистов часто обращается газета «За передовую технику». Ознакомимся с одной из статей «Се-

милетку досрочно» рабкора А.Т. Егорова. Она посвящена делам автотранспортников в новой структуре.

«К 1 мая 1965 года коллектив транспортного цеха «АТ и МР» рапортовал о досрочном выполнении семилетнего плана – как по тонно-километрам, так и тоннажу перевезенного груза. Вернее по основному производственному показателю тонно-километрам семилетку выполнили значительно раньше, а к первому мая перевезли на 1 миллион тонно-километров груза больше семилетнего плана.

Не легко далась эта производственная победа. Она зависит от добросовестного исполнения своих обязанностей каждым членом коллектива. В цехе трудятся 305 ударников коммунистического труда, весь водительский состав участвует в конкурсе за безаварийное движение. Первое ме-



Работники АТ и МР на первомайской демонстрации



сто в конкурсе занял водитель, ударник коммунистического труда Борис Петрович Теплых. В цехе большая армия рационализаторов и изобретателей, которые внесли свой вклад в достижение производственных успехов.

Говоря о замечательной трудовой победе нельзя не упомянуть работников цеха: шоферов И.П. Загороднева, Н.Е. Неудакина, В.Д. Самарина; бригадиров слесарей А. Трунина, А. Верховского; замечательных токарей А. Коростова, А. Изотова, М. Парамонова, и многих других, чьи усилиями вершатся славные дела цеха и трудовые успехи.

Коллектив может не только хорошо трудиться, он умеет культурно отдыхать. В цехе прекрасная самодеятельность, которой на этом периоде руководит водитель Борис Марфин. Немало среди шоферов, трактористов и ремонтников титулованных спортсменов. Борис Теплых прекрасный водитель, он же прославленный спортсмен. В прошлом году он занял первое место в соревнованиях на первенство республики по вольной борьбе в тяжелом весе. У Геннадия Михайловича Сиротова скромная, но весьма нужная профессия – он маляр и художник-оформитель. Он является членом Совета красного уголка, членом редакции стенной газеты и руководителем секции конькобежного спорта. Мастер цеха Суворов

№36 на лыже, 37 соревнования по конькобежному спорту.

если есть возможность отсканируйте/сфотографируйте еще раз

руководит спортивной секцией городошников. Успехи в труде сопутствуют успехам в спорте или наоборот – спортивные достижения помогают в работе».

1965 год – это год взлета организованного отдыха молодежи на туристической базе. 5 сентября 1965 года Салаватские нефтехимики отмечали там свой профессиональный праздник. Более 1000 человек вывезли в этот день работники автобазы на различные спортивные и праздничные мероприятия. Кроме того в праздничных мероприятиях оказались задействованы автомобили обеспечения общепита, спортивного и других хозяйственных дел.



Панорама АТ и МР

СЕМИДЕСЯТЫЕ ГОДЫ



Шестидесятые годы автомобилисты проводили двумя отрядными событиями: впервые по итогам работы за 1968 год более 500 работников коллектива получили тринадцатую зарплату; новым обращением к нефтехимикам, вышедшим в 1969 году. Теперь они клянутся повышать безаварийность и просят нефтехимиков «по силе возможности» в этом способствовать: не нарушать правил дорожного движения, не ходить по проезжей части и переходить дороги только в указанных местах, не мешать закрытию дверей и обходить трамвай спереди, автобус сзади. То есть транспортники просят соблюдать правила пользования транспортными средствами и обучать этому детей.

Начало семидесятых характерно для Салаватского нефтехимического комбината массовым строительством новых производств: стирол, полистирол, «ДДМ», «ЭП-60», фталевый ангидрид, пластификаторы и другие. Кстати продукция этих цехов шла в ширпотреб и пользовалась спросом у массы потребителей.

Подразделение, что с 1964 года называется цехом «АТ и МР», принимает самое активное участие в работах связанных с доставкой материалов, обеспечением механизмов, землеройной и грузоподъемной техникой. Руководит цехом Иван Павлович Прытков. Иван Павлович в числе первых работников стоял у истоков организации начальника гаража автобазы «Ишимбайжилстрой», конторы «ЖАТ», являлся заместителем начальника по эксплуатации. Современники о нем отзываются как о строгом, требовательном руководителе, но чутком человеке.

С октября 1974 года цехом руководит Николай Иванович Поворотов. Николай Иванович имел более мягкий характер, но являлся прекрасным организатором. Он направлен в цех из РМЦ-7, где около 6 лет трудился начальником цеха. Стоял у истоков его образования и имел хороший организаторский опыт

Начальником отдела эксплуатации был Евгений Федорович Федосеев, после него заместитель начальника цеха по эксплуатации Рафкат Абдулхаевич Кантюков.

Надобно признать, что структура предприятия, несмотря на прошедшие реорганизации, оставалась неизменной – три автотранспортных и крано-тракторная колонны, механическая мастерская.

Практически не изменяется штат управленцев. Издревле существовали отделы – труда и зарплаты, планово-экономический, отдел эксплуатации и производственно-технический. За безопасностью наблюдал отдел охраны труда и безопасности движения.

Лишь некоторое усиление в численности штат управленцев претерпел.

Отдел труда представляли 4 человека – Юрий Павлович Колесов нач отдела. По воспоминаниям современников он много курил и обладал беспокойным нравом. Татьяна Ивановна Волкова – обрабатывала путевые листы крано-тракторного гаража, Валя Верховская, и Клавдия Александровна Губина обрабатывали путевки всех машин автотранспортного гаража. Ишимбайская женщина Ольга специальные машины

обрабатывала. До Колесова отдел возглавлял Николай Дмитриевич Столяров.

После эксплуатации Евгений Федорович Федосеев длительно возглавлял производственно-технический отдел.

Кадровую политику вела инспектор отдела кадров Ирина Петровна Зеброва.

Планово-экономический отдел представляли – два экономиста: Раиса Ивановна и Мартынова.

Дополнительно введена служба учета резины, где работали – Нина Григорьевна Шапилова и Любовь Григорьевна Грекова.

Анна Васильевна вела отдел охраны труда, Чепойда, А.И. Зебров – безопасность движения. Четыре диспетчера автобазы работали по сменам, они административно входили в отдел эксплуатации. Крано-тракторный парк обслуживал свой диспетчер, который координировал рациональное использование техники в дневное время.

С 1977 года цех начал сотрудничество с камским автозаводом, приобретая небольшую партию автомобилей «КамАЗ».

ВОСПОМИНАНИЯ ВЕТЕРАНОВ



Дабы оживить сухое повествование, приведем несколько воспоминаний современников тех давних событий. Мы не выбирали для этого специально подготовленных передовиков производства, просто беседовали с ныне здравствующими ветеранами различных профессий. В их простосердечных рассказах явно просвечивает, что элементарные рабочие обязанности в кол-

лективе цеха «АТ и МР» ничуть не поколебали их иллюзий. Они меняли работу, повышали образование, к житейскому со временем приходил производственный опыт. Но коллективу работники не изменяли и многие трудились в цехе до выхода на пенсию.

По рабочей бесхитрости они открывают не парадную сторону, а имевшие место недоче-

ты, которых тоже хватало на тернистом пути автотранспортников.

Кадры в цехе «АТ и МР» всегда отличались многообразием специальностей – здесь имеются шофера, трактористы, бульдозеристы, крановщики и ремонтники различных ремесел – слесари, токари, сварщики, то есть полный букет различных профессий. В этом многообразии можно выудить массу удивительных историй. Остановимся лишь на непосредственно касаемых истории предприятия.

Признаться, в годы становления города готовить такую гамму специальностей город не мог. Для подготовки водителей, мы помним, еще на

заре появления рабочего поселка организовалась автошкола. Труднее приходилось с освоением азов профессий крановщикам и трактористам. Обучение специалисты проходили на ходу, на своем же рабочем месте.

Очень примечательным в данном контексте является рассказ ветерана цеха Миннахмата Абдулхаевича Яркаева. За годы своей работы в крано-тракторном цехе он прошел многие специальности – работал трактористом бульдозера, на автопогрузчике и на кранах различных марок. Мы приводим его подробную исповедь, как наиболее показательный пример обучения профессии и обеспеченности тракторного парка запчастями.

Вспоминает Миннахат Абдулхаевич Яркаев

Как нас обучали

«Я устроился в КЖАТ, когда он базировался около железнодорожной станции Южная, в марте 1961 года». Здесь мы вмешаемся и сделаем две небольшие поправки в воспоминания ветерана: а) КЖАТ как подразделение уже не существовала, видимо в просторечье цепко хранилось бывшее название конторы; б) крано-тракторная база еще ютилась на территории станции Южная.

Обучение тогда было очень простое.

После того, как выполнил все необходимые формальности по приему на работу, я явился к начальнику тракторного парка Ивану Григорьевичу Бондаренко.

– Вон, за зданием стоит бульдозер, садись, заводи. Заправишься и подъезжай сюда. Мы тебя в командировку направляем, – без всяких вступлений говорит Иван Григорьевич.

Я вообще-то бывал на целине в Казахстане, трактористом на «ДТешке» приходилось работать. Но «С-80», да еще бульдозер, видел в первый раз. Он стоял, упершись ножом в стену забора. Чтобы отогнать, нужно сдать немного назад, и развернуться. А там рычагов несколько и до стены сантиметры. Завел я двигатель и сажу, какой рычаг тянуть не знаю. Все-таки нашел реверс,

сдал назад и поехал на заправку. Заправка была около ЖБЗ напротив УМР-5. Заправился, вернулся в кабинет Ивана Григорьевича. Пригласил он тракториста Смирнова и дает указание:

– Проводи новичка к месту работы!

Мы поехали своим ходом на рабочее место. Оказывается, колонна за Зирганом дорогу строила. Там уже работали бульдозеристы: Коновалов, Юхин, Смирнов. Корниенко был начальником колонны, а Мустафа Кутлубердин работал на прицепном грейдере.

– Ты чей сынок? – спрашивает Коновалов.

– Ни чей, зачем спрашиваешь? – в свою очередь удивился я.

– Да так... В нашем гараже бульдозер не каждому дают.

Однако же, ребята хорошие оказались. Узнав, что ранее я на бульдозере не работал, поставили меня снимать дерн, а сами, сталкивая грунт в кучу, насыпь возводили. Вот тут пришлось помучиться. Дерн срезать надо ровно тонким слоем. Сел я и начал снимать дерн. Работа ювелирная, а у меня нож то глубоко залезет, то выскочит из грунта. Потом я научился. Оказалось, управлять рычагами при выполнении той опе-

рации нужно стоя, иначе не получается. Уставал первые дни до невозможности. Приходил с работы и падал в кровать. Ребята на танцы, в кино, а я не могу – сразу спать ложился.

Потом товарищи поставили меня между двумя бульдозерами и стали толкать грунт в строю. Легче, конечно, было, только лебедкой управляешь. Освоился с лебедкой, на край перевели. Вот так нас обучали. Кроме того ведь еще с запчастями было трудно – катки слабые, гусеницы часто разувались. А у бульдозера плохая особенность в таком случае – если разувается, то гусеница внутрь, под трактор уходит. Один её не обуешь, всей бригады помощь нужна. Бились, бились и поставили мой трактор в ремонт.

Здание ремонтного гаража еще и сегодня стоит, оно, хотя высокое, но ни полов ни переборки в нем нет. Выберешь место, где посуше, там и встаешь, лично сам приспособляешься к ремонту. Мирошниченко тогда ремонтировал двигателя, после он стал начальником колонны. В ноябре тракторный и автогараж еще располагались на старой территории. На новую территорию до армии меня несколько раз направляли делать планировку площадок. Ремонтный бокс КТГ по ту пору еще не достроен был. Именно вокруг него довелось мне грунт снимать и песок разравнивать под укладку асфальта. Но к этому времени уже некоторый опыт набрался. Наташа Кальянова в те годы диспетчером автогаража работала. Кто в тракторном диспетчер – не помню, потому что Иван Григорьевич сам путевки выписывал. Был он не очень грамотный, но руководил нормально.

Вот так учили нас профессии трактористов. На других профессиях сноровка и навыки также прививались самостоятельным обучением в процессе исполнения обязанностей.

После демобилизации из армии в 1964 году, я прибыл в крано-тракторный цех, который находился на новой территории. Начальником колонны уже являлся Алексей Михайлович Абдульманов. Встретил он меня не очень ласково, почему-то хотел посадить на погрузчик, но я попросился на бульдозер – знакомая все-таки работа. Абдульманов подумал и поставил в напарники к бульдозеристу Володе Каргину. С ним довелось не мало через сутки потрудиться – сутки он, сутки я. Была зима и наша работа заключалась в чистке дорог от снега, очистке подъездов к цехам и территории комбината по заявкам техноло-



Ремонтный бокс КТГ

гических цехов. Чаще других мне выпадало чистить так называемые площадки: Б, В, Г, Е, что на семисотых объектах. Летом разные работы случалось исполнять, если в колхозе, то больше силос топтали: снимешь лопату и туда-сюда катаешь по силосной яме.

В 1965 году все-таки пересадили меня на автопогрузчик с раздвижными вилами. На погрузчике постоянно работал в цехе №1 на развозке поддонов с мочевиной на склад и в вагоны. Закрепленный в цехе погрузчик постоянно находился на его территории, мы водители, ютились совместно с грузчиками, которые в те годы административно относились к цеху реагентов. Выезжали с территории цеха разве лишь на ремонт. Напарником по смене со мной работал Рязап Губайдуллин. Как-то он уговорил пойти выучиться на шофера. Шофер профессия престижная, да и востребована она больше других, я, не раздумывая, согласился. Автошкола в те годы находилась в АТК-1, директором её был Салмин. Выучились мы с Губайдуллиным профессии водителя за собственные средства.

Посмотрел Бондаренко на новенькие права и в 1966 году посадили меня на автокран. Иван Федорович Гусев был начальником автогаража и меня уже знал давно. Крановщик Анвар Загитов стажировал. Осваивать и совершенствовать профессию преимущественно довелось на погрузке металлолома. После взрыва в третьем цехе (в мае 1965 г.), там организовали площадку погрузки металлолома по вагонам. Трехтонным автокраном «ЗИС-150» грузили в специальные корыта, а более мощный железнодорожный кран сваливал эти корыта в полувагон. Руководил организа-

цией работ дорожный цех. Откровенно сказать, обучал управлять рычагами крана не крановщик, который оказался запойным пьяницей, и совсем скоро с ним расстались, а бригадир стропальщиков, Фарит его звали. Залез я в кабину и полдня тренировался на трех рычагах, Фарит командует: «– майна, вира». На погрузке металлолома научился управлять краном вполне сносно. Требования к квалификации трактористов и крановщиков послабее были, чем к водителям. Удостоверение на допуск к работе на грузоподъемных механизмах за подписью местного руководства уже после получил.

С крановщиками в кадрах недостаток постоянный ощущался, для этого много причин было – заработки ниже, чем у шоферов, отношение по остаточному принципу, постоянный дефицит запчастей. Даже захудалую свечу, бывало, не добьешься. Клапана часто выходили из строя. Ответ у руководителей один имелся: – водителям на дальние рейсы не хватает, а вы при доме, обойдетесь. А у меня двигатель на малом газу совсем не тянет – клапана выхлопные выгорели. Случай как-то помог. Работал у нас Рифат Мазитов, у него дядя в «АРЗе» какой-то начальник был, он, слава богу, выпросил семь клапанов на восьмицилиндровый «ЗИЛ-130». Они мне долго после служили. Затем послали в подмосковный город Балашиху, откуда пригнал новый кран. Технику в комбинатский гараж давали с трудом.

С.Е. Гудков говорил так:

– Вы рукавицы возите, вам такие машины пойдут. А новые машины пусть работают на больших строительствах.

Новые машины, разумеется, давали очень редко и самым опытным водителям. Нередко покупали и переоборудовали спецмашины. Случалось, получили, например, вакуумную машину «ЗИЛ-130», сняли с неё бочки, поставили обычный кузов и пустили на линию как бортовую.

В семидесятых годах появились «КамАЗы» – комфортабельные машины, кабина с обогревом, руль с гидроусилителем. Шик!.. Первые два «КамАЗа» получили в середине семидесятых. Один из них распределили Рашиту Хабибуллину. Очередь из опытных водителей на них образовалась. Барый Якупов тоже хотел пересесть на новый «КамАЗ», Ра-шит Миргалютдинов, Костя Антонюк, все они на марке «ЗИЛ-130» работали. Антонюк на своем «ЗИЛу» всю Россию проехал.

Но Хабибуллин чаще по командировкам ездил, поэтому ему новую машину отдали.

Я тоже, так сказать, технически перевооружался. К концу семидесятых второй кран «ЗИЛ-130» с того же завода из Балашихи пригнал. На тех кранах на базе «ЗИЛа» научился равномерно поднимать и опускать груз, без раскочки. У крановщика это основная особенность в технике – не допускать рывков и раскочки. В большинстве случаев мой кран по разрядке направляли в электроцех на замену тяжелых электродвигателей, там четкость и точность нужна особая, чтоб двигатель посадить точно на анкерные болты. С годами стал опытным крановщиком.

В начале восьмидесятых 1982 или 1983 годах цех получил новый 75 тонный кран фирмы «Мицубиси Като». По грузоподъемности и совершенству конструкции, это была самая передовая техника. Начальник колонны Мирошниченко и механик Путенихин, разумеется, его предложили мне. Но кран с такой высокой грузоподъемностью пользовался непременным спросом, и крановщики на нем работали, грубо говоря, безвылазно. Я отказался, вернее Николай Иванович Аткишкин рассоветовал – зарплата там рублей на 20-30 рублей, мол, выше, а работа круглосуточная. Предложил я дипломатично в напарники к Коновалову поставить Сергея Суркина. Год спустя, меня попросили подменить ушедшего в отпуск Коновалова, затем следом Суркина. Три месяца поработал на подмене и пожалел, что не перешел. Управление крана все автоматизировано, кабина комфортабельная, повсюду кнопочное управление, причем работает безотказно, всюду гидравлика и на стреле и на аутрейгерах опор.

Игрушка, а не машина, да и заработки на ней в два раза выше.

Николай Григорьевич Трофимов был очень опытный механик по ремонту. Году в 1984–1985 ему дали новый автокран «Январец», а он предложил перейти в напарники на этот кран. Трофимова как старшего водителя командировали в Одессу обучаться на курсах. Я остался один, а у крана правый поворотник не горит. Три дня выяснял причину, такой кран только в УМР имелся, даже к тому коллеге обращался. Но выручил советом свой же соратник. На экскаваторе работал невзрачного вида мужчина, Иван Наконечный. Он подумал и говорит: – посмотри в распредели-



Кран «Январец» и водитель Яркаев

теле стаканы, может «рассухарился». Посмотрел – точно «рас-сухарился».

Так стал я работать крановщиком на автокране «Январец». Это уже на порядок современнее, 40 тонн грузоподъемность, гидравлический привод, гидравлика на опорах, кабина обогревается. Работать приходилось в большинстве случаев на водооборотных узлах, те же двигатели менять на вентиляторах градирен. Раньше для этой цели кран на гусеничном ходу использовали, но автокран гораздо удобнее в работе. Тот копуша, медлительный в перемещении. Признаться, мой «Январец» тоже капризный оказался. Собирали его в Одессе, но детали приходили из различных стран: колеса – чехословацкие, мосты – американские, двигатель – английский, стрела – польская, поворотный механизм – русский. Платформа польская. Несчастная поломка случится, и запчасть днем с огнем не сыщешь. Многое пришлось конструировать самим. Зато безотказен в эксплуатации, груз берет безотказно и устойчив при работе.

Потом получил цех пятидесятитонный кран той же фирмы «Мицубиси Като». Его в ремонтной службе «Котенком» прозвали. Теперь я сам попросился у Г.И. Шавырова перевести меня на «Котенка».

– Давай, сегодня же садись, – отвечает он.

Видимо у них с Тупикиным предварительный разговор уже состоялся. Молодой инженер В.М. Тупикин тогда начальником крано-тракторного гаража работал. Получил я новый кран и взялся за его изучение. Долго изучал схему, но разбираться с трудом пришлось. Лишь на третий день освоил. Семь лет последних работал на этом «Като». При обслуживании очень удобный в эксплуатации кран. Работать довелось на выполнении многих операций в ремонтах технологических цехов – перегрузка катализатора, вскрытие колонн высокого давления, обивку гаек – все делали. Потом поступил кран «Круп», но его из каких-то соображений отдали в трест «СНХРС».

Когда работал на «Като», пришлось ездить в командировку за новыми кранами «Ивановец», договоренность с заводом на два крана цех за-

ключил. Уже бартер входил в моду, от нашего города взамен в Иваново картошку поставляли. Но когда мы с напарником приехали получать краны, город по картофелю еще полностью не рассчитался, пришлось вернуться с пустыми руками. Месяца два спустя те два «Ивановца» пригнали водители Аюпов и второго не помню. Первые поступившие «Ивановцы» пришлось собственными силами усовершенствовать. Там аутрейгера гидравлические, а сами краны механические. После их переделали на гидравлические. Впоследствии все краны поступали уже с гидравлическим приводом, причем гидравлика очень мощная пошла».

Из приведенного подробного рассказа ветерана попробуем сделать выводы:

Первое – профессиональная подготовка кадров велась примитивно, только путем самостоятельного обучения на рабочих местах;

Второе – подвижными средствами и запчастями цех снабжался в последнюю очередь;

Третье – при всех трудностях обеспечения в промежутке середины 60-80 годов цех значительно усовершенствовал материальную часть – получили только кранов десяток: два крана на базе «ЗИЛ-130», «Январец», два «Ивановца», два «Като», фирмы «Круп» и «Либхер».

Романтична ли профессия дальнобойщика?..



Ринат Гайфуллович Каримов

Кататься на автомобилях по делам и в увеселительных прогулках доводилось любому человеку. Постоянная перемена мест, общение с новыми людьми, дальние страны – сплошная увлекательная романтика. Но та же романтика превращается в тяжкий труд, если проезжая сотни километров в день, сидеть в кабине автомобиля

по десятку часов ежедневно. Если ждет ночевка только под открытым небом, в пути много дней сопутствует полное отсутствие бытовых услуг, сухомытное питание на том же сиденье кабины. Если дорога без асфальта, ежеминутный риск угодить в аварию или застрять в метельном заносе. И пресловутый наш гостиничный сервис, где каждого ждала одна примелькавшаяся годами табличка – «мест нет»!

Много неизвестных обычному обывателю негативных сторон таит в себе профессия дальнобойщика. Именно этими секретами мы попросили поделиться опытного водителя, проехавшего по экватору вокруг земного шара не менее пары десятков раз – Рината Гайфулловича Каримова.

Вот как он вспоминает беспокойное время своих междугородних поездок, уже давно находясь на пенсии.

«Начинал я трудовую деятельность вовсе не водителем. Окончил ремесленное училище №1 в 1955 году. Два года после училища отработал в РМЦ-1 токарем. На службе в армии выучился на шофера, получил права и три года прослужил в Германии водителем военного автомобиля. Демобилизовавшись, возвратился в старый коллектив РМЦ-1, все-таки токарь – неплохая специальность, и по молодости такая работа мне нравилась. Отработал до 1962 года. Когда первый цех на карбамиде пускали, токари жутко вос-

требованы были, работали иногда по три смены подряд. Пустили цех – хлопот стало меньше, и заработок заметно уменьшился.

Тут я вспомнил – у меня ж права в кармане. Перешел в цех «АТ и МР» водителем. Там без церемоний дали маленький «ГАЗик», и сразу отослали в колхоз, на уборку урожая. Кстати, на хлебоуборку я за долгий производственный стаж ездил не меньше 25 раз. После газона, на «ЗИС-5» работал. Деревянная кабина, без стартера, от рукоятки заводился. В 1964 году пересел на «ЗИЛ-150». Это совсем другая машина: и стартер, и обогрев.

С новой машиной стали посылать в иногородние командировки. Вначале недалекие рейсы – Куйбышев, Казань, Москва. Потом в Ленинград, Волгоград ездил. Спецификация грузопотоков уже существовала. В Челябинске больше аргон получали, в Волгограде электроды специальные. Из Ленинграда однажды вез телевизоры. Так сама собой закрепилась за мной профессия дальнобойщика. Изведал все прелести профессиональной романтики. Приходилось много разъезжать, до 24 суток в месяц в командировке. Спать урывками, есть сухомятку и одиноким волком сутками сидеть в кабине. Самый трудный рейс у нас считается в Казань, особенно зимой. Через Волгу моста тогда не было, добирались обходным путем – через Самару, Ульяновск, Чебоксары, Канаш. Асфальт на дороге только километров 50 от города наличествовал, далее грейдер, сплошной гололед, заносы, переносы, карантин еще тогда модные были. В Зеленодольске через Волгу перевозили на поездных платформах по железнодорожному мосту. Машин 50 погрузят и ждут несколько часов окно в расписании пассажирских составов. Иногда сутки на переправу уходили. Зимы знатные тогда случались, посидишь в кабине сутки, не возрадуешься. Конечно, талоны на горючее с запасом давали, вот и гоняешь двигатель круглые сутки, чтоб не замерзнуть. Хорошо если 2-3 машины группой ехали. Костя Антонюк, Василий Сансонян и я однажды на командировку в Казань 18 дней потратили, хотя туда по прямой 700 верст всего.

Это потом стали называть таких водителей «дальнобойщиками». Раньше никак не называли и никто нас специально не готовил. Бывало, начальник эксплуатации предупредит загодя, чтоб машину посмотрел, да документы оформил и по-

гнали. Разумеется, были люди, которые отказывались, иные, более покладистые, чаще ездили. Бесспорно, более покладистых всегда держали на заметке и посылали чаще.

Кстати о документах. Специальной группы водителей дальних рейсов не было. Но она сама по себе сложилась из шоферов более опытных по стажу и уже где-то побывавших. Руководители предприятия и их секретари каждого из нас знали в лицо. Все понимали, что такое дальний рейс, потому старались наши проездные документы, гарантийное письмо быстрее подписать, оформить без проволочки. Бывало и С.Е. Гудков и И.А. Картешков говорят:

– Ты проходи ко мне без всякой очереди.

Даже М.Ф. Сисин, когда встречался в министерстве, номер кабинета называл и просил не стесняясь обращаться в случае необходимости. Тогда работали на доверии. Бланки запасные на всякий случай с собой возили. Ведь адреса грузоправителя менялись, а гарантийное письмо и доверенность только на конкретное место оформлялось. К тому же, если есть, попутный груз – загрузить надо поспеть. Иногда инструктировали по характеристике грузов.

Начальник гаража Иван Федорович Гусев был замечательный человек. Мне по сей день жаль, что его сняли. Ему вменили в вину, что спидометры у водителей не пломбируются. Да чего уж греха таить приписки везде в те годы были. Сложно все предусмотреть. Например, до Москвы брали расстояние две тысячи километров, отсюда все расчеты на командировочные расходы производились. Ездили в основном по одному, ведь грузы получали партиями, даже на свой рейс партию приходилось собирать в нескольких городах, особенно это связано с Москвой. А я в Москву раз сто ездил, не менее. Бывало, два раза в месяц в «Первопристольную» гонял. Прикатишь в «Миннефтехимпром», а там перенаправят в Подольск, Электроугли или Орехово-Зуево. Случалось в Тулу, даже в Тамбов грузиться ездили, а это лишних триста верст. Некоторые грузы надо получить в одном месте, наряд на него в Ленинграде, а производят его в Белгороде. Бесспорно, отчитывались по спидометру, а в отделе труда карта-схема на столе лежит, по ней трудовики сверяли наши отчеты. Лишнего не накрутишь, все было более или менее, но подотчетно. При отчете объясняли, где именно получаешь груз. На-

пример, Орехово-Зуево это ж сто километров от Москвы. Вообще, комбинатские грузы получать трудно – четыре пять организаций надо проехать. А Москва большая. Напишут в удостоверении: Электроугли 17 километров, а там только от министерства до Садового кольца семнадцать километров накатаешь. Вот такая история с географией: теоретически запас был, а фактически его не было. Ведь позже вообще 1700 километров стали принимать при обсчетах.

При командировке водитель дальнбойщик в одном лице одновременно и экспедитор. То есть получал, принимал и сдавал грузы. Нес ответственность за его сохранность. Как экспедитору на период командировки доплачивали 15 процентов тарифной ставки.

На этом месте уместно привести несколько драматических эпизодов. Был такой коллега дальнбойщик Рашит Хабибуллин. Так вот, однажды «КамАЗ» у него угнали, вместе с грузом. И при самых нелепых обстоятельствах. На предприятии «Казаньоргсинтез» строгое правило завели: получил груз, загрузился, только после этого ставили штамп отбытия в командировочном удостоверении. Выходит он из конторы со штампом, а машины нет угнали! Так и не нашли. Так его столько таскали, и не рад будешь 25 рублям доплаты.

При странных обстоятельствах погиб водитель Мазин. Его «КамАЗ» при сильном гололеде занесло на обочину. Он остановил попутку, с помощью которой попытались вытянуть машину на дорогу, но не смогли. Посоветовавшись, поехали в ближайшую деревню за трактором. На железнодорожном переезде машину сбило поездом, все находящиеся в ней вместе с Салаватским водителем погибли. А автомобиль так и стоял под обочиной, пока не хватились в гараже.

Андреев Володя возвращался из командировки в районе города Пенза. У автомобиля отказали, вернее замерзли тормоза. Он, как был в трикотажном костюме, вышел и принялся отогревать. Останавливается проезжающая мимо попутка, подходят крепкие ребята и спрашивают:

– Что случилось братишка?

Он не успел ответить – тук монтировкой по голове и без сознания. Когда очнулся, автомобиля нет. На попутках в спортивном костюме еле добрался до гаража.

Девяностые годы вообще для водителей опасные были. Дальнбойщиками обычно явля-

лись более подготовленные водители, неофициальная, но специальная группа. Машины у них дополнительно оборудовали спальным мешком, примус «шмель» для приготовления пищи и машина поновой.

«КамАЗов» пока не было, ездили на разных марках. Как-то пришли пять машин «ЗИЛ-150» – их закрепили: Костя Антонюк, Протас, Рашит Миргалаютдинов, Виктор Сансонян, Василий Самарин. Эта группа в основном ездила по командировкам. «ЗИЛ» под номером 12-37 мне достался, на нем я колесил по стране 10 лет. «ЗИЛ» – машина более комфортная, и двигатель мощнее и гидроусилитель руля есть. Удобна в управлении. Так и трудился – осенью на уборке три месяца, остальное время в командировке.

В конце концов, возраст стал брать свое, и я перешел на вакуумную машину. Там романтики меньше и работа погрязнее. То промканализацию чистить доводилось, то отходы вывозить».

Такой вот бесхитростный рассказ поведал нам водитель-ветеран о суровых путевых буднях. Никакой показной романтики, обычный труд, тут и добавить собственно нечего. Завершим же его рассказ коротким комментарием, данным по этому сюжету бывшим директором предприятия Г.И. Шавыровым:

«– Утраченные в результате угона автомашины, спустя положенные по закону сроки на розыск, были списаны с баланса предприятия по справке ГАИ. Работать дальнбойщикам доводилось плотно. В некоторых месяцах в междугородних командировках одновременно находилось до 21 автомобиля. В очень трудные с денежным налом времена, для уменьшения риска в сопровождение водителям предприятие выделяло вооруженного охранника. Уже в конце 90-х для оплаты за топливо ввели электронные карточки, что автоматически сняло многие проблемы».

Клавдия Федоровна Завгородняя

Клавдия Федоровна 1935 года рождения и ветеран предприятия. В КЖАТ поступила в 1953 году, когда конторой руководил А. Хохлов. Работала кондуктором на автомобилях развозки рабочих. Вот как ей вспоминаются прошлые годы: «Управление комбината в те годы находилось в городе, около него стояла деревянная будочка, приспособленная под остановку, оттуда возили рабочих на автобусах. Кондукторы, в том числе и я, собирала талончики. В то время каждому работнику выдавали талончики на проезд. Вывозку по графику производили – утром туда, вечером обратно. Возили КЖАТовские водители на груз-такси, затем появились автобусы. Талоны мы ежедневно сдавали в отдел труда, по ним шоферам начисляли зарплату – в зависимости от того, какое количество перевезут пассажиров.

Потом, будучи кладовщицей, 10 лет вела картотеку склада. Общий стаж работы в цехе составляет 37 лет, вышла на пенсию в 1990 году, когда цехом руководил Г.И. Шавыров.

Семейное положение было совсем «аховое». Отец семью бросил, а мама давно умерла. Образования не было, а со мной две младшие сестренки воспитывались. Но люди тогда добро-сердечные были, начальники, как могли, поддерживали. В том числе квартиру подсобили получить, потом перевели меня завскладом, второй склад приняла. Страшно было, ответственность высокая, но Н.В. Панин твердо заявил: «– либо принимай склад, либо уволим!.. Шофера помогать будут».

Позже, когда появился ребенок, перешла в отдел эксплуатации. В ка-бинете отдела эксплуа-

тации мы находились двое – начальник отдела Сухан и я. В наши обязанности входило оформлять товарно-транспортные накладные, сдаваемые водителями. Порядок был таков – водитель, получил на руки заявку и работает в подразделении. По объему выполненной работы, руководитель подразделения оформляет товарно-транспортную накладную. За 20 лет работы в эксплуатации я узнала подписи всех начальников цехов. Непосредственным руководителем в отделе была Сухан. В эксплуатации трудилась до выхода на пенсию.

За время моей работы в цехе сменилось 11 руководителей. Хохлов уволился, затем был Лобза. После Николай Николаевич Большаев, затем И.П. Прытков, Н.В. Панин, Мильников. Наш отдел находился в подчинении заместителя начальника цеха по эксплуатации. Хорошим руководителем эксплуатации запомнился Евгений Федорович Федосеев, после него Рафкат Абдулхаевич Кантюков, Юрий Алексеевич Черемин, Иван Владимирович Моторин. Начальнику эксплуатации подчинялись диспетчеры и руководители колонн. Вначале колонн было три. Первая колонна – грузовые автомобили, вторая легковые и автобусы, третья – спецмашины. Крано-тракторная колонна всегда была обособленной. Диспетчеры тракторной колонны тоже сидели отдельно. Территория автотранспортников находилась через дорогу от станции Южная. Наша контора находилась в бараке, с нами вместе в том бараке квартировала контора базы №1, которой руководил Игорь Иванович Громазин. Потом они построили собственное помещение и переехали».

Кантюков Биалал Бикмухаметович



Биалал Бикмухаметович Кантюков

Кантюков Биалал Бикмухаметович – кадровый водитель. Он делится бесхитростными деталями из жизни шоферов. «Начал работать на производстве в 1958 году в строительстве. Работал водителем самосвала в АТК-3. Тогда как раз приступили к строительству стекольного завода, и мы вывозили избыток грунта от вырытых под фундаменты траншей. Возили его и выгружали в кучи, где сегодня трамвайные мосты через железную дорогу. Там трудился шесть лет, и в 1964 году перешел в комбинатскую контору «КЖАТ».

Работал на автомобиле «ГАЗ-51» по заявкам. Обычно направляли в АХО, там на «ГАЗ-51» постоянно приходилось возить Г.Х. Харисова. (Отметим примечательную деталь: Г.Х. Харисов являлся заместителем начальника, по современному звучанию – генерального директора комбината, а возили его на бортовом грузовике «ГАЗ-51»!).

Затем, по осени 1964 года пригнали два легковых фургона «Москвич». Меня перевели на легковую машину. Работать приходилось много, машин легковых в гараже было всего несколько штук, тогда еще субботы рабочими днями были. Приходилось ездить на плотину в поселке Нугуш,

часто посещали территорию будущей туристической базы, возил пассажиров в аэропорт, делегации встречал и обслуживал. Возить Харисова мне довелось 10 лет. Позже получил «Волгу». В те годы Марченко возил Л.И. Осипенко, Глухов – М.А. Шадзевского и я Г.Х. Харисова. Как сегодня бы сказали – VIP персоны были, но с заработками ниже, чем на грузовиках. В 1974 году стало двое детей, а в цех пригнали новый самосвал. А коли зарплата ниже, чем на грузовике, пришлось перейти на самосвал. Договорился с начальником гаража Иваном Федоровичем Гусевым и перешел. Спустя год машину переоборудовали – на место кузова самосвала поставили крытый фургон и закрепили в общепит. На этом ЗИЛу работал с 1974 по 1996 годы. Перед этим некоторое время ездил в дальние рейсы. В общепите в неделю три раза по закрепленному кольцу возил продукты из Уфы и Мелеуза. Было закреплено 13 столовых, общежития, садики – их обслуживало 20-23 по некоторым сведениям 43 единицы продуктовых машин. Но вмешалась перестройка. Тут пошли большие сокращения. Общепит перестал заказывать машины. Моя машина оказалась без дела. Меня пересадили на дежурную машину. Там работал до 2000 года, после чего вышел на пенсию».

Сталинский бетон

Не удержался автор и решил вставить робкий голос в хор ветеранов. Я никогда не работал в автобазе, но тоже ветеран предприятия и с работниками ПАТ и М судьба сводила множество раз. Теперь с улыбкой вспоминаются случаи, как у автомобиля на полном ходу загорелись тормозные буксы на пятой оси «Вертлюги» при возвращении из коман-дировки, или, как неопытный экскаваторщик выдернул свечу из обратки по оборотной воде и мы трое суток не могли устранить утечку. Не успевали воду откачивать.

Но я раскрою не шуточный эпизод. Довелось мне однажды монтиро-вать дополнительный канализационный колодец. Получил выкипировку из проекта генплана, заготовил железобетонные кольца, трубы и другие мате-риалы. Работа деликатная, связана с канализацией одного из административных зданий, потому приняли решение выполнять её во вторую смену.

В 17:00 часов прибыли рабочие и для рытья ямы подъезжает заказанный экскаватор. К счастью экскаваторщик Виктор Агибалов не просто лично знаком, он на восходе рабочей биографии трудился в моей бригаде аппаратчиком.

– Алексеевич!.. Не переживай, все выполним в пару часов! – бодро пообещал Виктор, ознакомившись с чертежами.

– Да я и сам не сомневался, – ответил я.

Но наша самонадеянность оказалась поколеблена уже полчаса спустя. Выбрав удобную позицию и настроившись на длительную работу, Виктор уверенно взялся за рычаги. Работа застопорилась пять минут спустя. Под полуметровым слоем грунта оказался какой-то бетонный слой. Мы бросились к чертежу: там точно поперек предполагаемого места колодца, тянется судя по обозначению старый неиспользованный фундамент. Пригляделись по местности, действительно тянется в неопределенную даль, даже трава на этом месте завяла. А у нас трубы под размер, и рабочий день у всех закончился. Вот ситуация – существующую канализацию уже разрушили, оставлять нельзя.

Поскреб Виктор бетон зубцами экскаватора в надежде на тонкий слой – только искры высе-

каются. Сталинский бетон! Толщина в полметра и глубина конца не видно!..

Когда сломался зуб на ковше экскаватора, нашли руководство гаража, выпросили гидромолот-долбежник. Так этот бетон, не знаю уж какой он марки, даже гидромолот долбил в час по чайной ложке на всю двухметровую глубину. Только искры по округе разлетались.

Колодец мы, конечно, смонтировали, только выполнили работу не за два обещанных часа, а провозились всю вторую смену. И все из-за пренебрежения к старому фундаменту при чтении чертежей. Когда-то на этом месте планировалось построить здание насосной высокого давления и на фундамент бетон в те годы не жалели.

– Ну что ж ты, Виктор!.. Обещал в два часа работу закончить, сам провозился? – укорил я бывшего подчиненного.

– Я не виноват. Сталинский бетон, он знаешь какого качества! – с уважением развел руками Агибалов.

А случай я привел, дабы выпуклее показать: не мало непредвиденных ситуаций встречается при выполнении работ специалистами коллектива «ПАТ и М».

ЭПОХА ПОД РУКОВОДСТВОМ Г.И. ШАВЫРОВА



Геннадий Иванович Шавыров

За 60 прошедших лет подразделением «ПАТ и М», существующем под разными названиями, управляло около десятка руководителей. Кто-то оставался у руля большой срок, другой меньший. Четверть века или целую эпоху во главе цеха после переименованного в предприятие стоял его первый руководитель Геннадий Иванович Шавыров.

Именно на период его правления одна за другой накладывались субъективные проблемы: реформы перестройки, капиталистические кризисы, дефолты и падения производств. Это он решился на реорганизацию и создание на базе существующего цеха Предприятия Автомобиль-

ного транспорта и Механизмов с аббревиатурой «ПАТ и М».

Вот какую характеристику дал непосредственному руководителю, его бывший главный инженер и соратник А.А. Алексеев.

«С Г.И. Шавыровым трудились рука об руку весь срок моей работы на предприятии.»

Директор он грамотный. Известно, будучи руководителем любого ранга, всем не угодишь. Но я вынужден признать – у Геннадия Ивановича порядочность была высокая. Еще он истинный патриот комбината, все силы и знания этому предприятию отдавал. Где надо потребовать по-

требуется, на компромисс тоже пойдет. У кого трудности случались, он всегда шел на помощь, независимо от должности. Был недостаток, случилось, нагрузит на себя чужую обузу и тащит. Как руководитель вспомогательного подразделения находился он меж двух огней: коллектив требует – дай! Руководители требуют – почему превысил. Он же взваливал все комбинатские затраты на себя. Ведь в арендных отношениях, каждому подразделению тоже диктовались нормы затрат. И в условиях простоя цехов, некоторые руководители не вкладывались в нормативы. Но техника была нужна. Геннадий Иванович это понимал и всегда шел навстречу, хотя перерасход складывался в нашем коллективе. Но он обеспечивал занятость не только своих работников, хотя тем самым сохранил собственный коллектив.

Ведь время, когда подразделения имели свои автомобили, быстро прошло. Ликвидируем мы на том этапе свои излишки по технической оснащенности, сегодня уже не восстановишь. Случались скрытые расходы, например профком не может сам оплатить автомобиль, держит его под прикрытием завода. Это все знают, но никуда не денешься от такой услуги. Сегодня, при наличии компьютерных программ и сетей, разумеется, все становится прозрачнее и проще. Но у каждой эпохи свои тонкости. То есть он взвалил на себя обязанности главного автомобилиста и

собственноручно координировал распределение транспортных услуг по подразделениям комбината».

Ниже мы приводим воспоминания Геннадия Ивановича Шавырова, об этапной модернизации под его руководством материально-технической части. Предваряя текст, напомним несколькими штрихами его путь в автомобилисты.

Родился Г.И. Шавыров в Мелеузовском районе в селе Богородск. Приехал в Салават в 1964 году, поступил на РМЗ комбината в 1968 году, где трудился мастером до 1980 года. Автомобилистом быть в его перспективные планы ни в коем случае не входило. После окончания вечернего института, работал в управлении комбината в отделе материально-технического снабжения начальником отдела металлов.

13 декабря 1985 года П.Ф. Тюгаев подписал приказ о назначении Г.И. Шавырова начальником цеха «АТ и МР», так он тогда именовался. Потом выяснилось, что кандидатуру предложил Н.С. Богданов. Не дали даже нового года отпраздновать.

Во входящем в подчинение цехе с техникой и с людьми шапочное знакомство имелось, но только с теми, с кем в снабжении приходилось сталкиваться. Со слов самого Геннадия Ивановича: «года три учился у всех – у водителей и у руководителей».

ЭТАПНОЕ ОБНОВЛЕНИЕ ТЕХНИКИ

Период перехода от остаточного принципа снабжения к рыночному, выпал на время, когда цехом руководил Г.И. Шавыров. Ему немало довелось вложить труда в обновление парка всех видов машин и механизмов. В своих воспоминаниях, Г.И. Шавыров дает подробное разъяснение, какими путями проходил курс совершенствования техники. Рассказ выпуклый и длинный, но это связано с большим разнообразием машинного парка. Даже несмотря на главный принцип его деятельности – ликвидации разномарочности, количество видов год от года умножалось, потому сегодня машинный парк представляет более



100 наименований и модификаций технических средств. Да и сам процесс модернизации растянулся на полтора десятка лет.

Начнем с того, что различные функциональные особенности применения требовали явного многообразия видов техники: грузовые автомобили, легковые и автобусы, тракторы, бульдозеры, краны, гидроподъемники и экскаваторы. И вся имевшаяся в наличии матчасть, признаться, была устаревшая. Образно выражаясь, «держалась на краске», покойник Зеленский хорошую

краску поставлял, все огрехи скрывала (он ведал снабжением строительных материалов).

Новый руководитель начал работать с Е.Ф. Федосеевым (тот был нач ПТО), и первая задача, которую они обозначили главной целью – заменить устаревшую технику и ликвидировать разномарочность. Бесспорно, столь обширное хозяйство разом не обновить. Действовали поэтапно и в соответствии изменения условий на головном предприятии. Вернее, одновременно приспосабливаясь к условиям.

Как совершенствовалось грузовое направление

«Начали заниматься техперевооружением с грузового транспорта и целенаправленно приняли направление на марки «КамАЗ» и «ЗИЛ». По тем временам это были автомобили, завоевавшие прочный авторитет, и еще интенсивно работали заводы их производящие. Процессу техперевооружения способствовали сопутствующие позитивные обстоятельства – подходил конец

80-х годов, начался товарный обмен, и технику приобретать стало немного легче. В обмен на карбамид по сложной схеме приобрели несколько автомобилей «КамАЗ», за полистиролы пригнали новенькие «ЗИЛы» с квадратными крыльями, в городе Иваново получили два подъемных крана и землеройную технику.



Поступление новой техники

В это время на комбинате образуется строительное подразделение – завод «СМ и К» и резко меняются объемы и структура грузоперевозок – выросли потоки в доставке глины, песка, гравия. То есть для нашего предприятия появилась потребность в большегрузных самосвалах. Потребовался карьерный экскаватор и по расчету объемов закупили большегрузные самосвалы.

Исконно наше предприятие обслуживало ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» и мы постоянно держали в поле зрения не только объемы, но и структуру грузоперевозок, именно с учетом их изменений приобреталась техника. Стали уделять повышенное внимание проведению капитальных ремонтов в технологических цехах – анализировали и совершенствовали ремонтную технику. Капитальный ремонт установки – это строго фиксированные сроки и громадные объемы работ. Здесь особо важна слаженность всех звеньев цепи, а транспортники стоят на острие многих углов – землерой, доставка бетона и строительных материалов, доставка металлопроката и труб, в том числе негабаритных аппаратов, а также подъем и установка аппаратов на места. При срыве ремонта, предприятие терпит миллионные убытки, посему спрос с виновных жесткий.

Транспортники обсуждали, выявленные тонкие места: – нужно продолжить асфальтное покрытие или в тесной зоне вырыть траншею, смонтировать в недоступное место аппарат, да мало ли выявлялось головоломок. Их обсуждали, выявляли изготовителей необходимой техники и закупили: долбежники, сверловщики, трейлеры

и другую спецтехнику. Для междугородних грузоперевозок приобретали длинномерные автомобили – фуры. Кстати, фуры и длинномерные кузова старались брать под один тягач. Иногда конструкция кузова важна – либо необходима для защиты от воздействия атмосферных осадков, иногда по объему перевозимого материала, например: набил в фуру стекловаты, она по пути не рассыплется. Металл или прочие материалы проще возить в открытом кузове.

В общепит закупили термокузова, приобрели один холодильник, которого было вполне достаточно для надобностей общепита. Сначала в общепите для мелких перевозок пищевых продуктов использовали легковой автомобиль «Москвич», потом появились импортные машины «Рено Логан».

Не осталась за бортом лабораторная техника по отбору анализов. Здесь свои особенности. Круглосуточная работа, нагрузки в тоннаже практически мизерные, потому ставили машины с более высоким возрастом. Однако, случалось, они подводили и все зависело от опыта и сноровистости диспетчера, сможет своевременно организовать работу или же нет. Не дай бог не сможет – скандальная тема была. Подумали и закупили для этой цели партию «УАЗиков», тем более что их проходимость значительно выше, а точки отбора анализов не всегда по центральным дорогам расположены, есть места отдаленные: площадки Д, Е, Г... Закупили «УАЗы» и проблему решили окончательно.

Автобусный «перебор»

Автобусный парк на том этапе представляли старенькие «ЛиАЗы». Они развозили людей по территории и в город Ишимбай. Тогда еще одна большая задача довлела – помогать сельскому хозяйству. По 2 тысячи человек одновременно вывозили осенью только на заготовку картофеля. В другое время возили группы на заготовку сена, на ток, на уборку лука и капусты, возили самодеятельность и агитбригады. Штаб в моем кабинете обычно заседал, руководил организацией работ

В.И. Свечников. Вывезем людей, накопаем шесть грузовиков, наутро три из них Р.А. Кантюков управляет в Стерлитамак, на спиртзавод. Гнила картошка, но это другая тема.

Но вот появляется возможность через «Автоэкспорт» приобрести «Икарусы» с жесткими сиденьями. Мы приобрели, затем через тот же «Автоэкспорт» купили автосани, которые в общем-то нам не нужны. Договорившись с «Башавтотрансом», поменяли Мелеузу каждые автосани на два



Современные автобусы «Мерседес»

маленьких автобуса «ПАЗ-695». Так благодаря гибкости администрации, пассажирская ветвь оказалась временно закрыта.

Новый этап пополнения автобусного парка начался с обследования завода «НефАЗ». Познакомился с технологией изготовления их автобусов на заводе города Нефтекамска. При всем уважении к тамошним производителям и предпринимчивости директора, от приобретения пришлось воздержаться. Средства немалые, а испытания выполнены не в полном объеме. Поехал в Москву, в Голицыно освоили выпуск автобусов марки «Мерседес». Обследовали весь процесс сборки, все понравилось, даже покраска давалась с гарантией на 13 лет до первой ржавчины. С особым вниманием уточнили производителя двигателей, не хотелось брать двигатель аргентинского исполнения. Но моторы, к счастью, тоже оказались немецкого производства. Я проехал по предприятиям, эксплуатирующим эти автобусы, побеседовал с водителями, выяснил все тонкости их поведения от неполадок до маневренности.

Осталось убедить собственное руководство. По случаю, производители перегоняли партию автобусов, кажется в город Пермь. Я попросил проехать через наш город (хотя получался немалый крюк) и пригласил руководителей предприятия на «смотрины». Завели водители автобусы, а мы встали около выхлопной трубы, стоим, беседуем. Я и заявляю:

– Где мы стоим, вы чувствуете?.. Около самой выхлопной трубы стоим!

Таким витиеватым путем мы закупили большую партию автобусов «Мерседес», но удовлетворили потребности лишь наполовину. К сожалению, впоследствии в Голицыно выпуск автобусов этой марки из неведомых нам соображений прекратили.

Далее опять выехали на «НефАЗ». За прошедшее время там производство ушло вперед на целых две головы – стенды, покраска, контроль, в общем все отлажено по самым современным требованиям качества. Просмотрели на всякий случай фирму «ЛиАЗ», чьи автобусы много лет эксплуатировались. Хозяйство там одно время было

в запущении, но к нашему приезду производство уже встало на ноги. И цена автобуса немного дешевле «НефАЗа», для уточнения технических тонкостей направил туда начальника колонны. При более детальном обследовании выявилось несовершенство конструкции подвесок и от марки

«ЛиАЗ» пришлось все-таки отказаться. Обговорив условия и гарантии с учетом недостатков выявленных при эксплуатации ранее приобретенных автобусов СПАТП, закупили машины марки «НефАЗ».

Крано-тракторный тандем

Крано-тракторную технику тоже методично обновляли. Ранее были на вооружении модели «С-80», «ДТешки» и «МТЗ». Тракторы быстрее поменяли, старые модели «С-80», поменяли на «С-130». Снегоуборочной техники страшный дефицит испытывался. Имелся один шнекороторный снегоочиститель. Помнится, такой капризный – едва выезжал за территорию, как мы загоняли его назад, он еле передвигался. Бураны же, как назло сильные, а техники в наличии нет, поэтому занялись её поиском.

По конструкции тракторы марки «МТЗ» весьма удачные машины оказались, они многопланового использования. На него любой прицеп, даже косилку можно повесить. Сначала стали приобретать более целенаправленные: которые со щетками, которые с отвалом по уборке территории. Впоследствии парк комплектовали только сменным навесным оборудованием с учетом более полного использования техники и водителей. Единица одна, а работа многофункциональная.

К подбору землеройной техники тоже подошли вдумчиво, по практическим расчетам: более требуемая глубина, ширина траншей и приобретали технику соответственно требуемых расчетов. Бульдозеры закупили с навесным оборудованием, два с клыками. Приобрели «БАР» для вскрытия замерзшего грунта и асфальтных покрытий, при подготовке места вскрытия «БАРом», уменьшился износ ножей бульдозеров и экскаваторов. Ковш старались уже не рвать, прощеще «БАРом» пропилили, затем копать.

Плуги вынуждены были закупить, возникла необходимость проводить опахивания в проти-

вожарных целях, по заказам частных и при рекультивации участков территории.

Разумеется, основная обязанность ПАТ и М обслуживание технологии, но уборка снега и очистка дорог в зимнее время тоже не последнее дело. На уборке снега ранее использовался один шнекороторный снегоочиститель. Кстати, или не кстати, но началась компания по наведению порядка на территории с рекультивацией земель вокруг территории комбината. Это весьма объемная работа: нами за короткое время рекультивированы участки земли вокруг площадок «Б», «Е», «Г», на мазутных ямах, вокруг факельного хозяйства. Для этих целей и на перспективу закупили два больших и один маленький шнекороторный. Оснастили два трактора «К-700» косыми лопатами, трактора «С-130» оснастили лопатами и закупили поливочные спецмашины.

Сделали организационную перестройку. Для упорядочения работы по снегоуборке, из снегоочистительной техники создали 4 бригады в составе: бригадир на К-700, два-три грейдера и «инерционник» с косым отвальным ножом. Разбили всю территорию предприятия на участки и закрепили за бригадами. Приказ гласил – диспетчер по заявке подразделений выдает путевые листы и направляет бригады на участки, которые за ними закреплены. Суть заключалась в том, что после прохождения бригады, дорожное полотно сохраняло проезжий вид значительно дольше. В этот промежуток можно было задействовать технику в иных местах, чем распоряжался диспетчер.

Во вторых в выходные и праздничные дни, а также в ночное время упростилась организация работ. Бригады обрабатывали свои участки



Кран высокой грузоподъемности фирмы «Либхер»

и концентрировались в определенном пункте (на базе дорожного цеха при НПЗ). Там получали дополнительные задания на очистку не охваченных территорий – подъезд к комбинату, к точкам отбора анализа, к пожарным лафетам. Кстати, с пожарными согласовывались основополагающие проезды пожарной техники, которые очищались от снега в обязательном порядке и первоочередно. Организация труда повысилась на более качественный уровень.

Крановое хозяйство тоже устарело. Кран высокой грузоподъемности марки «РГ» на гусеничном ходу имел замедленную маневренность, и тихо-ходный перегон его к месту проведения работ обычно выполняли по ночам. На резиновом ходу имелось несколько кранов на базе автомобиля ЗИЛ-130, но все стреловые и малой грузоподъемности. Стали и тут перевооружаться, вначале закупили 40 тонный кран «Январец», затем пару «Ивановцев». В начале девяностых приобрели первый кран фирмы «Като», он сильно выручил – тут тебе и маневренность, и комфорт

и легкость в управлении, и, главное, – высокая грузоподъемность.

Первый 75 тонный кран фирмы «Като», спустя десяток лет вывели из эксплуатации и списали. Позвонил начальнику гаража треста «СНХРС» Горькову:

– Забери наш списанный кран на запчасти.

Трест, разумеется, с удовольствием забрал, и пока горя не ведает, полный комплект запасных частей получил. Мы, взамен, купили 50 тонный кран фирмы «Като», но вскоре та фирма по каким-то причинам развалилась. Теперь действовали более взвешенно. Провели большие работы по выбору надежной фирмы и стоящего крана, вплоть до проверки амортизаторов. Остановились на двух фирмах: «Либхер» и «Аусман», но окончательный выбор пал все-таки на фирму «Либхер», у крана той фирмы крабовый ход, скорость и грузоподъемность высокая. Находили, связывались и беседовали с теми, кто ранее уже приобрел краны фирмы «Либхер». Особенных нареканий не услышали.

Не маловажную роль при выборе фирмы сыграл высокоорганизованный сервис. Мелкие неполадки, возникшие при эксплуатации крана «Либхер» мог решить сам крановщик, консультируясь по телефону, не выходя из кабины крана.

Удобная машина, «гусек» навесить и на любом конце здания работай. Подумалось, при пожарах использовать его можно. Но опытные люди в «Москвах» отговорили, мол, потушишь парочку пожаров и стрелу кончаешь. Ведь температура, огневое воздействие, переструктуризация металла.

Завершая рассказ о замене материальной части, попутно остановимся на противопожарной технике. Не многим обывателю, даже если

он работник комбината знает, что все машины пожарных частей числятся на балансе в ПАТ и М, только водители в штате пожарных частей и заправка производится за их счет. В службе пожарной охраны 36 единиц различной подвижной техники. Противопожарную технику меняли через УПО, где хозяева сменялись как перчатки, и чем только не пугали, чтоб марки пожарных машин соответствовали запросам времени. Но по 5-6 машин в год выцарапывали и заменяли. Таким вот образом с годами полностью обновили парк. Теперь противопожарная техника вполне серьезная: водовозки, компрессоры, гидроподъемники со стрелой.

Модернизация ремонтного хозяйства

База, на которой обосновывается предприятие «ПАТ и М» не столь уж давней постройки. Здания сооружены в 1960-62 годах и даже подвергались некоторой реконструкции. Мы встречались в ранних главах с работами по созданию уюта или улучшению условий труда на площадях помещений. По коммуникациям и состоянию зданий и сооружений Геннадий Иванович тоже прошелся, как говорится, со всей основательностью и по-хозяйски. Ведь нельзя было приспособить бывшие помещения под приобретаемую с годами и все более могучую технику. Тем более, время шло, а постройки старинные и стены начали разрушаться. Случилось так, что на комбинате как раз работали белорусы. С ними автомобилисты заключили договор, и они, недорого взяв, облицевали стены керамическими плитками. Заодно перекрыли кровли зданий. Получилось довольно удачно, по сей день плитка прочно держится. Технику закупали, как выше приведено разнообразную, не-обходимо стало расширять и совершенствовать ремонтную базу».

Мы прервали повествование, чтоб дать небольшое пояснение: главный инженер Алексеев в своих воспоминаниях подробно осветил причины и суть реконструкции главных зданий и

подсобных помещений, Геннадий Иванович раскрывает несколько иной ракурс.

«Капитально отремонтировали здание ремонта машин... Что это означает? Сделали сквозной проезд по смотровым ямам. Стены внутри покрасили в светлые тона и привели здание в надлежащий вид. Упорядочили прохождение техосмотров колонн по линиям – первая, вторая и т.д. Это значительно упростило учет и порядок проведения техосмотров. Люди стали четко знать – кому в какую очередь следует вставать, в какое время удобнее подъехать, если автомобиль какую-то часть рабочего времени занят на линии.

Поменяли трубы разводки пара, воды и отопительной воды к объектам. Благо, работая в отделе металлов, я имел представление, как и где трубы можно доставать, потому при замене трубной проводки больших проблем не возникло. Кстати, полная замена их дала возможность безбедно просуществовать лет пятнадцать.

Когда приобрели уйму автобусов, встала задача их расселения в помещении. Пришлось обратиться к заместителю генерального директора по капитальному строительству В.П. Мишеневу, который немедленно определил под это дело имевшиеся на территории СМЗ металлоконструкции просторного здания. Тогда строительные

работы выполнялись хозспособом, нашли монтажников, что не халтурщики оказались, завезли конструкции в ПАТ и М и быстро соорудили прекрасный гараж. Смонтировали ворота с одной стороны, аварийные с другой и стоит здание по сей день. По нормам еще не укладываемся, немного в тесноте живут автобусники, но уже не на улице.

Для тракторников закупили финский склад. Вернее легкое помещение склада приспособили под тракторный гараж. В крано-тракторной технике в основном гидравлика используется, действующая на масляной системе. То есть при минусовых температурах необходимо разогревать не только лишь двигатель, всю масляную систему надо разжигать, а это затраты на топливо, износ запчастей и деталей. Поставили технику на закрытый склад, стало легче с эксплуатацией. Он, разумеется, более легкой сборной конструкции, сама конструкция из легкого металла и утеплитель простая стекловата, но какая-никакая защита от погодных условий и осадков.

Тот бокс, где ранее ремонтировали автомобили «КамАЗ», тоже реконструировали. Там

сделали две линии для обслуживания крупногабаритной автомобильной техники. Купили покрасочную камеру для покраски автомобилей, где можно поместить любой автомобиль вплоть до микроавтобусов. Камера очень качественная по современным стандартам, прогревается, пыль отсасывается. Покраска наносится от заводской не отличить.

Долгое время больным местом является предпусковой подогрев двигателей. (В этом производстве мы уже дважды подходили к этой теме, даже похвалили администрацию за внедрение парового подогрева). Но наступали иные времена и экономика все перевернула. Перевели обогрев на воду – не справляется. Попытались сделать воздушный обогрев калориферами. Очень удобно дешево и без наледей, но, при получаемом низком давлении пара, не достает его температуры для достаточного нагрева воздушного потока. Наиболее востребованные автомобили ставим на электрообогрев, остальные по старинке греются водяным подогревом. Вопрос с воздушным обогревом пока положительно не решен.

Подготовка ремонтников

«При массовой модернизации техники обнажился не менее сложный вопрос подготовки ремонтных кадров. Вопреки желанию уменьшать разномарочность транспортных средств, она все-таки растет. Год за годом получаем импортную технику. Обслуживание подвижного состава на стороне дорогое, к тому же немало выявлялось случаев элементарного жульничества – то деталь заменят, то просто помогут фильтр и выдадут за установку нового. Решили оборудовать собственные посты по ремонту импортной техники. Обучили людей в сервисных центрах городов Уфа, Челябинск, Москва. Теперь все виды транспортных средств ремонтируем собственными силами. Оборудовали помещения в соответствии требованиям.

Как-то незаметно подкрался вопрос по бытовому обслуживанию водителей. С ремонтным персоналом проблему закрыли давно, а водитель он переодевается в кабине автомобиля. Но в период капитального ремонта ему негде переодеться, помыть руки и далее. Подобрали помещение и соорудили для водителей находящихся в ремонте машин отдельную бытовку с душевыми кабинами, шкафчиками и вентиляцией. Все выполнили по санитарным нормам – красиво и аккуратно. Хотели у руководителя треста «Жилпромстрой» Петраковского купить здание, место не приглянулось».

ПО СЛЕДАМ 40-ЛЕТНЕГО ЮБИЛЕЯ



Наступили девяностые годы и начались они претворением новых реформ. С первого февраля 1992 года цех автомобильного транспорта и механизированных работ уже в который раз сменил вывеску. Он переходит на аренду, получает юридическое лицо, а с ним расчетный счет в Салаватском промстройбанке.

Надобно напомнить, что месяц назад коллектив отметил свой 40-летний юбилей, получил причитающиеся случаю поздравления и пожелания дальнейших трудовых успехов.

К очередному юбилею АПАТ и М подошел вполне созревшим подразделением. Он имеет на балансе 343 единицы подвижного состава, общая численность работающих насчитывает 630 человек. Руководит коллективом Г.И. Шавыров.

Прежде чем приступить к рассмотрению дел производственных, подчеркнем высокую патриотичность и привязанность к своему подразделению водителей и работников других профессий.

В девяностые годы в коллективе насчитывается 180 человек, чей стаж превышает 20 лет работы в транспортном цехе. Более четверти века отдал работе в подразделении водитель первого

класса Иван Ефимович Соронин. За эти годы он в совершенстве овладел устройством нескольких закрепляемых за ним автомобилей, отличался бережным отношением и безотказностью помочь молодым водителям делом или советом. Ветеран Великой Отечественной войны Василий Александрович Сорокин тоже проработал более двадцати пяти лет. Он вырос в высококвалифицированного специалиста. Является технически грамотным специалистом Мунир Гайфуллович Хамзин. Ему первому доверили управление микроавтобусом японского производства. Он возит и встречает специалистов в Уфимском аэропорту. В любую погоду, в дождь и снег пассажиры его автобуса попадают на рейсы своевременно. Надежный и обязательный человек Владимир Михайлович Андреев. Имеет ряд благодарностей и три знака «За работу без аварий» Василий Иванович Иванов. Его фотография занесена на Доску Почета объединения. Не бывает претензий у пассажиров к водителю автобуса «ЛиАЗ-677» Николаю Васильевичу Антошкину. Немало грамот получил водитель Иван Сергеевич Кузьмин. В числе ветеранов благодарностями отмечены водители:



Чествование ветеранов

– Р.З. Гайнуллин, Р.Г. Каримов, И.П. Бородин, Р.С. Хабибуллин, Р.Х. Миргаляутдинов. В числе рабочих других специальностей сварщик Г.К. Субботин и крановщик Н.И. Васильев и мастер на все руки аккумуляторщик Т.М. Решетицкий.

Много лет в крано-тракторном гараже трудятся ветераны труда А.А. Голяков, В.В. Иванов, Г.Г. Кантюков. Ныне уже пенсионеры, сменив профессию, они продолжают служить коллективу: Голяков ранее был механизатором, затем стал ремонтировать тракторы. Бывший крановщик Иванов трудится электриком, а водитель трактора «К-700» Кантюков стал бульдозеристом. 21 год ремонтирует машины и агрегаты слесарь 5-го разряда Е.А. Потапов. Это профессионал высочайшей квалификации.

Служба эксплуатации на службе рациональной эксплуатации

Вспоминает И. В. Моторин

Служба эксплуатации, которую много лет возглавлял Иван Владимирович Моторин, имеет двойственную задачу – обеспечить безупречную эксплуатацию всего парка машин и механизмов и четко распределить их по подразделениям. Для реализации этих целей в 05 часов 20 минут по утвержденному маршруту, по сонным улицам города проезжает специальный автобус. На определенных остановках он собирает водителей рейсовых автобусов. Они прибывают в гараж, обслуживают, заправляют и разогревают машины и в 5 часов 40 минут спешат к диспетчеру за путевым листом. Водителей, назначенных в аэропорт или куда-то в неурочное время, пока трамваи не ходят, вывозят из города персонально – каждого водителя к определенному времени по разовым заявкам. Диспетчер записывает время и адрес клиента и дежурившим в паре с ним водителем доставляет его к назначенному времени. Так велось раньше, так работает предприятие сегодня.

Для оперативно-хозяйственных нужд при каждом гараже закреплены дежурки – в КТГ, в РМЦ и в автогараже. В рабочее время 3 машины постоянно дежурили в подразделениях. Их водителям на ежедневной оперативке ставилась какая-то хозяйственная задача: сегодня надо ехать в Зирган, завтра в Толбазы, за запчастями или иными материалами. Приведенные выше примеры отработаны годами и выполняются без вмешательства руководства.

Для регулирования нормальной эксплуатации всего парка подвижного состава, в цехе от первого дня его существования существует так называемая служба эксплуатации. 18 последних лет возглавлял эту службу Иван Владимирович Моторин. Он же являлся заместителем директора предприятия по эксплуатации, потому главные вопросы этого сложного узла взаимоотношений предприятия с клиентами мы попросили распутать именно Ивана Владимировича.

Сам он прошел не простую карьерную лестницу от рядового водителя до заместителя директора. Поступил в гараж в 1967 году. Принят водителем легкового автомобиля, возил директора химзавода А.И. Юдаева. Потом того сменил



И.В. Моторин

Нуруллин. Некоторое время возил заместителя генерального директора по строительству М.А. Ниренберга. Работал и учился техникуме. Затем перевелся в отдел снабжения при гараже. Позже по рекомендации Олега Викторовича Путинкина переведен в службу эксплуатации, Дронов был начальником эксплуатации. Николай Сергеевич Богданов пригласил начальником цеха реагентов. Затем Иван Федорович Гусев вышел на пенсию, и он стал начальником автогаража. После двух лет работы в результате реформ должность начальника гаража сократили, ввели должность главного механика. Главным механиком поработал немного и с уходом Р.А. Кантюкова заступил заместителем начальника цеха по эксплуатации. В связи с реформой 1992 года стал именоваться заместителем директора по эксплуатации. Вышел на пенсию в 2003 году.

Несколько слов по характеристике и внутренней структуризации подвижного состава. Предприятие содержит грузовые автомобили, парк легкового транспорта и автобусов, машины специального назначения и погрузочно-разгрузочные механизмы. У каждого механизма и типа автомобилей свой круг обязанностей и собственные правила эксплуатации. Автобусы перевозят пассажиров, грузовики возят грузы, спец машины обслуживают технологию процессов и так далее. По запросам клиентов возможны взаимодействия автомобилей с механизмами и

автобусами. Все возможные варианты по запросам клиентов обязан разрешать отдел эксплуатации.

Как выше сказано, И.В. Моторин трудился в отделе эксплуатации восемнадцать лет. В его подчинении находились два инженера и пять диспетчеров. Послушаем, как он «рулил» транспортом предприятия. Рассказ тоже вылился в несколько разнохарактерных частей.

«Работа с грузовым транспортом и механизмами. Поступающие заявки от подразделений комбината концентрируются именно в отделе эксплуатации, по ним распределяются автомашины и краново-тракторные механизмы. Главная задача здесь – совместить заявку на автомобиль и грузоподъемный механизм или погрузчик, не допуская простаивающей техники. Старшими инженерами над диспетчерами в отделе эксплуатации в разное время работали Ю.А. Черемин и А. Т. Егоров. Они принимали заявки по автогаражу, я принимал по спецмашинам и крано-тракторному гаражу. Вечером собирались вместе и распределяли всю технику. Ежедневно распределялись до 500 единиц подвижного состава. Евдокия Федоровна ходила в день и распределяла тракторный парк. Я лично стыковал заявки грузовиков с тракторами и грузоподъемной техникой. Многая техника была традиционно закреплена за подразделениями на постоянные промежутки времени: вакуумные машины, диспетчерские грузотакси, лабораторные, продовольственные, то есть машины связанные с технологией или производственным циклом.

Разумеется, график работы нарушался, едва приходила с горкома разнарядка по отправке транспорта в колхоз. Тогда приходилось вмешиваться в отлаженный процесс. А выезжали на сельхоз работы почти все лето. Причем ездили на многие виды работ: сенокос, уборочная, заготовка картофеля, вывозка свеклы. Лет десять заготавливали веточный корм. Хотя, в результате, его, в конце концов, просто сжигали.

Пассажирские перевозки внутри предприятия

Рейсовые пассажирские перевозки по территории комбината существовали еще в бытность подчинения автомобилистов КЖАТ. Курсировали автобусы в часы пересменок и в одном направлении. В одном из разделов упоминается: для обеспечения пассажироперевозок комбинат

закупил 22 автобуса. 6 автобусов курсировало по маршруту «Салават – управление – Ново-Ишимбайский завод – семисотые объекты» и 10 занимались вывозкой работников в Ишимбай. Остальные обеспечивали разовую вывозку на сельхоз работы, на базы отдыха, по заявкам подразделений и частных лиц.

Двусторонние круговые рейсы появились при рождении новых цехов – №52, №51, ЭП-300 и некоторых цехов нефтянки на переломе 70-80-х годов. Развозка по маршрутам старого образца не удовлетворяла количеством и качеством. Увеличился пассажиропоток, и значительно выросла территория предприятия, ввиду чего пришлось изменять количество рейсов и число автобусов.

Вначале просто в два раза увеличили число автобусов количественно. В дальнейшем для корректировки движения, проводили тщательные исследования пассажиропотока. Сажали в рейсовые автобусы контролеров, которые вели учет входящих и выходящих пассажиров на каждой остановке. Иногда недовольные работники сами обращались в профком. Профком направлял в адрес руководства докладную записку. После исследования по согласованию с профсоюзной организацией меняли маршрут движения.

Развозка пассажиров вещь капризная, она требует соблюдения особых правил. Для узаконивания маршрута, на каждый из них имеется так называемый «паспорт маршрута». В этом документе четко расписаны остановки, время движения и график проезда автобусов. Разработкой маршрута и подготовкой его паспорта вплотную занимается отдел эксплуатации под руководством руководителя, то есть И.В. Моторина.

Схожие требования правил для рейсов по вывозке рабочих из города Ишимбая. Имеется такой же паспорт маршрута, где указан километраж, мосты, остановки и приложен график движения. График движения если он утвержден, то не менялся ни зимой, ни летом. Случалось, на время массовых остановок производств на капремонты добавляли пару автобусов, остальное время график вывозки рабочих неизменен на протяжении десятилетий.

В конце девяностых годов прекращено трамвайное движение от управления до семисотых объектов. ПАТ и М вынуждено было организовать доставку рабочих к рабочим местам расположенных в той округе подразделений автобусами.

Пять – шесть автобусов для дневных рабочих и постоянно два автобуса в часы пересменок обслуживали развозку вахтовых работников. Был небольшой период в начале двухтысячных годов, когда ишимбайских работников брали на городских остановках и, пропуская через комбинатские проходные, развозили по маршрутам внутрикомбинатского сообщения. Через территорию проходили также рейсы от управления на цех №13и семисотые объекты. Но этот эксперимент длился недолго, ибо начинание связано с режимным порядком охраны предприятия.

Отдел эксплуатации и экономические реформы

Взаимодействия с внешними клиентами и печать реформ проявилась в автотранспортном цехе примерно с середины девяностых годов.

Разумеется, различные преобразования проходили до того. Уже с 1988 года подразделения основные и подсобные повсеместно уходили в аренду. В феврале 1992 года мы тоже взяли матчасть в аренду и неплохо зажили. Это был благодатный период уже тем, что приближал оплату к результатам труда.

Прибыль предприятия образовывалась за счет того, что на каждом заводе концентрировались только те машины, которые необходимы. Там вычленили из общезаводских расходов чисто транспортные и сильно ужесточили нормы. Раньше транспортные расходы находились в общем «котле», учет не велся. Затем научились вычленять и расшифровывать именно расходы за работу транспортных средств и механизмов. Поначалу брали почасовой расчет, без учета километража. Пока бензин и смазочные материалы списывали по нормативу, машиночас был дорогой. Стали совершенствовать учетную политику, предъявлять счет за часы и километраж. Горючесмазочные материалы стали учитываться по фактическому пробегу, что привело к уменьшению себестоимости.

Закончилась арендная форма на собственность неожиданно и быстро. Пришел Павлычев и поинтересовался:

– Что такое, почему у нас развелось 15 автохозяйств? На «НПЗ» 30 номерных автомобилей, на химзаводе 15, да и в других подразделениях

не меньше... Немедленно принять все автомобили на баланс цеха!

Стали собирать, беседовать с директорами, увещевать их. Все директора согласились сдать автомобили в гараж, кроме В.А. Захарова. Он снял автомашины с учета в «ГАИ», снял государственные номера и повесил табличку «тягач».

Контрагенты на стороне сами путались в арендных лабиринтах. В то время платежеспособности уже не было. Мы на стороне могли услуги оказывать только грузоподъемной и землеройной техникой. Автотранспортом не услуги оказывали, а помощь по разнарядке горкома. В строительных организациях денег не было, даже суды не могли помочь вытянуть с них долги. Раза три ездили с договорами на сахарный завод в городе Мелеуз, где по разнарядке возили свеклу. По оплате деньгами не договорились, но с них за услуги хотя бы сахаром брали. Прочные деловые и выгодные связи не смогли завязать ни с одним клиентом.

В годы глубоких кризисов работники трудности испытывали. Задержка в зарплате случалась, частями выплачивали, но полностью не платить того не было. Без работы работники не оставались. Случался спад активности, чаще всего это происходило в первые недели января, когда наступал новый год и не все планы вступали в действие. Тогда обходились полюбовными соглашениями с водителями – отгулы, отпуска, техобслуживание. В самых трудных эпизодах шли на естественную убыль, временно не принимали водителей. Как раз на этом периоде пришлось закрыть гараж на производстве очистных сооружений.

Парк машин имел пять колонн в Салавате и шестая на Нугуше. Ремонтники все относились в подчинение к автогаражу. В 1982 году всех ремонтников свели в РММ и стала структура в подчинении руководителя цеха».

Завершая рассказ И.В. Моторина, автор дополнит его парочкой собственных наблюдений: Иван Владимирович Моторин был не просто прекрасным специалистом, он весьма неравнодушный человек. Он является создателем легендарного хора управления, который в простонародье так и назывался – хор «имени Моторина». Он же смог отстоять и выходить рядок еловых саженцев, которые сегодня являются украшением аллеи при подъездной дороге к предприятию.

НОВАЯ ЭРА



СМУТНОЕ ВРЕМЯ ПЕРЕСТРОЙКИ



Смутное время самофинансирования и перестройки начала 90-х годов свалилось на арендное предприятие «ПАТ и М» в самый разгар его реформирования. Это специфический период для всех подразделений ПО «Салаватнефтеоргсинтез». Бесспорно, этот этап привнес в управление элементы реформационной сумятицы и в то же время открывал огромное поле деятельности для творческой инициативы.

По стране все предыдущие годы одно за другим следовали указания партийных органов и отраслевых руководителей одновременно совершенствовать хозяйственный механизм по нескольким направлениям: самофинансирование, хозрасчет, рынок, самокупаемость и бригадная форма организации труда. Огромный маховик головного предприятия по инерции вращался, но не успевал претворять в жизнь следующие непрерывно указания.

Реформы не то чтобы не успевали за временем. Случился обвальный крах. Распад Советского Союза привел к полной децентрализации взаимоотношений. Рынок уже не стучался в двери, его просто не было. Союзные республики отколо-

лись, а с ними ушли поставщики и потребители. Предприятие к тому времени имело ни много ни мало 5400 потребителей и 1200 поставщиков сырья и реагентов. Многие российские партнеры либо остановились, либо отказали в сотрудничестве. Колхозы, вечно датируемые государством, или разваливались, или не имели средств на закупку минеральных удобрений.

Пользуясь неплатежеспособностью колхозников, в счет оплаты за поставку удобрений была выкуплена земля для постройки поселка Желанный и Спутник. В.А. Захаров организует для своих работников и за счет средств завода проводит застройку домов индивидуального пользования. Руководители ПАТ и М тоже смогли выделить участки нескольким работникам.

Задача общая и администрация объединения этап за этапом проводит подготовку персонала подразделений к работе в новых экономических условиях: Первый этап – обучение директоров и главных инженеров провели в 1980 году. Пару лет спустя проведено обучение руководителей первого звена – начальников цехов и глав-

ных специалистов, где участвуют представители ПАТ и М.

За период с 1987 по 1989 годы прошли кратковременные курсы в учебном комбинате руководители и главные специалисты транспортников. Преподавание велось приглашенной с Ярославля группой преподавателей политехнического института. Уклон и тенденции обучения преимущественно направилось в сторону финансовой деятельности и юриспруденции.

В конце 1988 года повсеместно в подразделениях комбината прошли конференции трудовых коллективов, по выборам Советов трудового коллектива, как главенствующего органа. В ПАТ и М эта политическая новация прокатилась довольно мягко. На устроенной в дань моде конференции трудового коллектива первым руководителем ПАТ и М переизбран Г.И. Шавыров.

26-27 марта 1990 года на турбазе «Агидель» проведена учеба руководителей среднего звена менеджерскому делу. Умению планировать, организовывать, руководить и контролировать в новой экономической ситуации обучал представитель фирмы «Тайм Менеджер» Стин Шнайдер.

Технологические заводы и некоторые крупные цехи переходят на арендные или кооперативные формы труда и взаимоотношения с объединением в части собственности. Суверенность предприятий предполагала самостоятельный выбор наиболее выгодного партнера или клиента, направленность на имеющую наибольший спрос деятельность и окупаемость затрат средствами из прибыли от собственной деятельности. Для транспортников, издревле призванных обслуживать одно предприятие самостоятельность не дала ровным счетом ничего.

Но новые веяния все же дают себя знать. К счастью, для коллектива ПАТ и М выявляются положительные черты. С 1991 года по стране прокатилась волна так называемых «бартерных» отношений. На этой волне притекли два положительных течения:

Первое – именно в эти годы ПАТ и М значительно укрепил материальную базу. Продукция объединения утратила плановое распределение, и руководство с удовольствием меняет её на любую технику. В 1993 году закуплена большая партия новых большей вместительности и комфортности автобусов фирмы «Икарус». В это время

жесткая политика СПАТП грозила сорвать перевозки людей по маршрутам «Северный» и «Южный». Руководство вынуждено было 30 из партии закупленных автобусов передать в СПАТП. В то же время в гараже ПАТ и М появилось немало единиц отечественной и даже импортной грузовой, легковой и грузоподъемной техники, краны высокой грузоподъемности «Ивановец», «Январец», фирмы «Мицубиси Като» и «Либхер».

После длительного изучения в феврале месяце 1992 года коллектив ПАТ и М получает звание арендного предприятия. Пошли по проторенному пути аренды основных средств и техники.

Разумеется, кроме нового веяния в виде договорных отношений с заводами, обязанности цеха остаются прежними – обеспечение транспортом технологии и много других: снабжать, обеспечивать подразделения, помогать в уборке урожая и заготовке картофеля, очищать от грязи территорию.

К счастью, у руля коллектива оказался «триумvirат» толковых и хозяйственных руководителей: директор Г.И. Шавыров, главный инженер А.А. Алексеев и зам. директора по эксплуатации И.В. Моторин. Четко распределив обязанности, каждый занимался своим направлением: Г.И. Шавыров добывал средства, А.А. Алексеев укреплял техническую вооруженность, И.В. Моторин толково распределял транспорт.

В эти годы хорошо проявился экономический талант начальника отдела эксплуатации, в последующем заместителя директора И.В. Моторина. Он имел обширный производственный опыт и прекрасно сориентировался в экономических завихрениях и политической ситуации.

Начнем с того, что цех имеет не только лишь транспортный подвижной состав, но грузоподъемную и землеройную технику. Это дает надежды заключать выгодные договоры со строительными организациями, которые тоже стали арендными предприятиями. Но наступил период всеобщего безденежья и перспективные с виду партнеры, все как один оказываются неплатежеспособны. Оплата за выполненные по договорам работы не производится, в суды клиенты не являются и счет на банковской карте пустует. Расшивка перечисленных проблем шла постепенно, шаг за шагом приспособливаясь к требованию весьма переменчивого времени.

Это уже не семидесятые годы, когда лишь бы сделать, лишь бы отгрузить, лишь бы вывезти. Кстате ввели в штат бухгалтера. Во главе угла становится сухая, бесчувственная экономика. Стали искать все прорехи, куда текли неликвидные траты. С бывшими клиентами на этой почве возникали трения. Иван Владимирович взял в свои руки распределение всех видов транспорта. Объединили диспетчера авто и тракторного парка. Нужна была единая воля, чтоб не допускать разобщенности выдачи транспортных средств при парных заказах. Если заказан кран под погрузку и транспорт на вывозку, он лично координировал взаимосвязь заказа. Вследствие четкой организации, уменьшились простои, и сократился расход топлива.

Второе – грузооборот не пострадал, наоборот сменил структуру. Пользующиеся услугами железнодорожников мелкие потребители немедленно переориентировались на автотранспорт. Грузы пошли небольшими партиями, отчего их поставляли по адресатам либо самовывозом, либо услугами ПАТ и М. Бартерный обмен послужил на пользу автотранспортников, при таком раскладе партии товаров народного потребления доставляются в большинстве случаев только автомобильным транспортом. К сожалению, это немедленно привело к появлению еще одной страшной приметы времени – разбою на дорогах. Один за другим в девяностых годах случается серия угона автомобилей, иногда даже с грузом, что приводит к дополнительным издержкам.

Случались и другие непредвиденные дорожные неприятности. Бесспорно, они угнетали психологическое состояние в настроении «дальнобойщиков» и наносили немалый финансовый убыток предприятию.

Тем временем на предприятии ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» многое изменилось в том самом мышлении, которого так хотел Горбачев. Иногда это случилось на пользу дела, в некоторых случаях являлось вредоносным для транспортников. Полезное начинание в том, что появились взаиморасчеты со строителями, установили давальческие схемы с поставщиками, разрасталось кооперативное движение. Даже с собственными подразделениями появляются договорные отношения и взаиморасчеты. К девяностому году появляется крупный кооператив «Нефтепереработчик», с совершенно новыми условиями опла-

ты, премирования и распределения прибылей. Другие заводы взяли основные средства в аренду, что содействовало появлению других форм расчетов с перевозчиками грузов.

Наверное, плохое заключалось в том, что технологические заводы завели собственные гаражи с грузовой техникой. Это не замедлило отрицательно отразиться на показателях автотранспортного предприятия.

До перехода уже худо-бедно организован учет расхода средств на эксплуатацию подвижного состава, простоя подвижного состава. Потому переход прошел безболезненно – переоформили договор с учетом почасовой эксплуатации и километража грузоперевозок. С подразделениями комбината автомобилисты повели финансовые расчеты по акту выполненных работ, по которому финансы переводились на финансовый счет ПАТ и М. Управления технологических заводов завели специалистов по учету работы автомобильного транспорта. Строгий контроль транспортных расходов позволил не только отслеживать коэффициент использования автомашин и другой техники, но способствовал её более рациональному распределению и экономии горюче-смазочных материалов.

В первый кризис начала девяностых годов предприятие особо не пострадало. Хотя меры по снижению статей расхода приняли: стали выводить на линию меньше автомобилей. Это позволяло экономить топливо. В кадровом плане реформации не затевали – пошли по пути естественной убыли: на место уволенных пенсионеров работников временно не принимали.

Коллектив отличался добросердечностью отношений. Работали дружно, с взаимопониманием. Несмотря на суровые условия, многие работники коллектива трудились с его основания и создавали теплый моральный климат и трудовые традиции.

Арендные отношения прервались с приходом на пост генерального директора В.Н. Павлычева. Вникнув в разросшуюся транспортную систему предприятия, в 1995 году он принимает решение свести весь заводской автотранспорт в парк ПАТ и М. В следующем году арендные договора с подразделениями тем же В.Н. Павлычевым расторгнуты, как отслужившие свое предназначение.

ЭЛЕМЕНТЫ АРЕНДНОГО ЭТАПА СПЕЦИФИЧНЫЕ АВТОМОБИЛИСТАМ



В расстроенный до основания хор подразделений периода перестройки, голос транспортников как-то слабо вписывался. ПАТ и М подсобное подразделение, не производящее продукцию и ориентировано лишь на узкий круг вспомогательных обязанностей. Все предприятия друг перед другом переходили на арендные взаимоотношения с головным предприятием. Автомобилисты раздумывали долго и встали в строй арендных предприятий несколько позднее других. В принципе мало что изменилось, штаты не меняли, взяли дополнительно лишь несколько бухгалтеров. Обязанности перед головным предприятием остались прежними, однако появилась возможность заработать на стороне.

В этой главе разложим довольно специфический и сложный период через призму взгляда бывшего директора предприятия, Г.И. Шавырова. Он рассказывает:

«Почему и откуда, скажем, возникли резервы в подвижной технике? Ведь её всегда не хватало! Да потому, что каждый руководитель подразделения начал денежки считать. Перестали не только не по делу, даже где нужно прекратили

технику заказывать. Если ранее всем всего не доставало, теперь ситуация круто поменялась – сидят и помалкивают. А некоторые подразделения из тех, что покрупнее, закупили в собственность автомобили и оформили их тягачами.

Итак, традиционный внутренний рынок сузился, транспортники принялись подрабатывать на стороне. Это не всегда складывалось удачно. Предприятия, с которыми заключались официальные договора, те худо бедно за выполнение услуг с ними рассчитывались. Но некоторым хозяйствам ПАТ и М обязывали помогать по указке администрации сверху или исполкома горсовета: – сельскому хозяйству, сахарному заводу и некоторым строительным организациям. Они не имели средств и не рассчитывались. Там работу выполняли, а оплаты кое-где не взяли по сию пору. Иван Владимирович действительно ездил: выпрашивал, судился, в арбитраж документы сдавали.

Расчеты с объединением и подразделениями общества производились по нулевой рентабельности. Сколько затратили – все входило в себестоимость полностью. Никакого прибытка

предприятие не получало. Единственное условие, чтоб эта себестоимость не превышала стоимости стороннего транспорта. Были случаи, когда меня стали упрекать: почему в УМС стоимость эксплуатации ниже, чем у нас? Я лично поехал и заказал в УМС экскаватор как частное лицо. Фактическая стоимость его оказалась в полтора раза выше нашей. То есть имелись скрытые тарифы.

С головной конторой взаимоотношения складывались следующим образом. По факту прошлого года делалась общая смета из суммы всех затрат: зарплата, налоги, ремонты. Делили общую сумму затрат на единицы техники и получали стоимость одного машиночаса. Калькуляция согласовывалась с планово-экономическим отделом общества и принималась за основу. За пределы данной сметы выходить было нельзя. Фактическая себестоимость машиночаса также вычислялась по факту общих затрат. Если где-то сэкономили, сводили баланс с комбинатом. То есть у предприятия прибыли не водилось. Кризис наступил, волевым решением смета урезалась. Приходилось подтягивать поясик и экономить.

Коли расчет велся строго по фактической себестоимости, в себестоимость старались включать все имеющиеся место прямые и косвенные затраты: обслуживание и ремонт техники, содержание зданий и сооружений, затраты на заработную плату и топливо, то есть как при обычной деятельности. Но в действующих ценах и если случалась фактическая себестоимость оказывалась ниже расчетной, навар все равно шел не нам. Все мы тогда считали: мы косвенно ложимся на себестоимость продукции комбината, а её нужно снижать! То есть превалирующая задача – всемерно снижать себестоимость продукции общества. Деньги-то комбинатовские, общая копилка. То есть нельзя упускать рынок даже за счет потери собственных местнических интересов. Возможно, не все так делали, но на нашем предприятии это было нормой. За услуги на сторону брали, разумеется, с рентабельностью до 30 процентов. Вот эта прибыль шла бы на блага нашему предприятию, но... сторонние клиенты не платили и круг замкнулся. Калькуляцию пересчитывали, ужесточали нормы, сокращали сроки ремонтов каждой машины.

Вскоре этот сумбурный разброд прошел, и возобновились отношения по старой схеме. Вернее сказать, уроки не прошли даром – считать

все-таки научились и стали этой наукой пользоваться в интересах предприятия.

Несколько слов информации по обеспечению запасными частями на том периоде. Заводы изготовители завалили самым низкокачественным браком. Берешь деталь – она смазана, упакована. Развернул, поставил – на поверку брак! Иные поставщики без сопротивления меняли брак на качественные детали, но терялось время. Постепенно, разумеется, дело настроилось. Определили круг надежных и добросовестных партнеров, которые при выявлении брака хотя бы не отказывались. Хотелось на собственном складе организовать что-то наподобие торгового дома или холдинга, чтоб мы получали запасные части по себестоимости. То, что не использовали, могли реализовать другим. Необходимую потребность ремонтники могут рассчитать элементарно – резину, аккумуляторы и шины просто по пробегу, остальные запчасти по анализу и опыту предыдущих лет. Но задумка осталась в мечтах. Система Р-3 впоследствии разрешила все эти вопросы оперативно и рационально.

Селянам помощь оказывать обязывали, особенно заниматься вывозкой свеклы. Еще при Рафкате Абдулхаевиче Кантюкове взяли подшефными колхозы в Зианчуринском районе, который не производил её посева. Без массового вывоза свеклы до поздней осени, раньше заканчивается командировка водителей. Очень удобно устроились – закончилась уборочная и в сентябре машины ставим в ремонт. А свекольная эпопея обычно длится по конец ноября, что задерживает сроки ремонта. Это время используется для выполнения других, более выгодных работ. Когда секрет был раскрыт, пришлось подрядиться под вывозку свеклы из поселка Зирган на Мелеузовский сахарный завод.

Перевозили до 1000 тонн в день. Расплачивался за вывоз сахарный завод. Кстати и водители шли на такое дело с удовольствием, даже после работы рейс выполняли – дороги хорошие и ставки стабильные.

Несколько изменилась традиционная работа транспортников по обслуживанию головного предприятия. Механизм вывоза или доставки продукции комбината, регулировался при заключении договоров. Предпочтение, с целью снижения себестоимости продукции, отдавалось самовывозу. Здесь крылась приятная обратная

сторона – при заключении договоров на поставки сырья и реагентов, львиная доля поставок возлагалась на ПАТ и М. То есть объемы в перевозках продукции для нас выросли незначительно, а объемы в поставках сырья и реагентов подросли заметно. В среднем за год 21 машина ежедневно находилась в междугородней командировке! В зависимости от новой структуры деятельности и перевозок закупали технику: большегрузные «КамАЗы», фуры приобрели. Кстати, когда закупили гусеничные тракторы «С-130», потребности в тралах возникли – их перевозить стало нужно до места эксплуатации.

Активно поработали и в других сферах.

В аппарате при переходе на аренду инженерно-технических работников не прибавилось. Единственно, ввели в штат бухгалтерию, которую, кстати говоря, совсем вскоре вывели обратно. Остальные службы чуть перераспределили обязанности, но численность не увеличивали. По самой структуре изменения некоторые произвели: организовали единую диспетчерскую службу для грузового, легкового и крано-тракторного транспорта в дневное время. В ночное время оставался один общий диспетчер. Сами стали готовить путевые листы, ранее их заказывали через ОТС в типографии. Утром водитель приходит – путевка готова, взял и поехал – упростился процесс разнарядки.

С горючим, то есть с бензином и дизтопливом руководителей просто изводил вопрос хищений. Имело место даже не просто воровство, а случаи элементарного слива на землю. К примеру: трактор простоял вхолостую, а путевой лист заказчик подписал. Тракторист из боязни выявления простоя сливает сэкономленную горючую смесь, дабы не уменьшился заработок. Долго убеждали коллектив не делать этого, но всех убедить смогли с большим трудом. Стали искать другие методы контроля прохождения горючего. Сначала ставили в путевом листе расчетную цифру, что случаи подделки не исключало, наконец, внедрили «штрих код».

В конце девяностых лет новую АЗС, что около территории ПАТ и М соорудили. Так получилось, что построили её по нашему предложению. Павлычев, видимо, был генеральным директором.

Как-то я ему подсказал:

– Валентин Николаевич! Ведь избыток бензина у нас продавать можно! Давайте, хорошую заправку построим и шоферам удобства и предприятию прибыль.

Вообще-то он быстро оценил выгодность мероприятия и тут же выдает указание В.П. Мишневу:

– Построить!.. Он будет помогать.

Хотели одну, а пришлось три заправки построить – в ПАТ и М, на Нугуше и в селе Зирган.

ВЗГЛЯД НА РЕФОРМЫ БЫВШЕГО ГЛАВНОГО ИНЖЕНЕРА

Александр Анатольевич Алексеев трудился в транспортном цехе в самые переломные годы конца восьмидесятых, начала девяностых лет. Его пригласил бывший начальник цеха Г.И. Шавыров на должность своего заместителя и, в единой связке, им довелось сотрудничать целых 17 лет. За эти годы многое сменилось – цех преобразовался в предприятие, заместитель началь-

ника превратился в главного инженера. Обо всех прошлых удачах и недочетах бывший главный инженер делится на склоне лет с читателями.

Предваряя рассказ, заострим внимание на некоторых расхождениях в отображении одних и тех же эпизодов Шавыровым, Алексеевым или Моториным. Это не ошибочность суждений, каждый раскрывает свою позицию в деятель-

ности предприятия. Ведь направление деятельности каждого члена «триумvirата» хотя шло параллельно, но всегда рознилось задачами: финансово-экономическая, техническая и организационная.

Теперь цитируем рассказ А.А. Алексева. «Родился в 1954 году на станции Раевка Альшеевского района. Отец работал железнодорожником, мать приехала из колхоза, где в войну трудилась трактористом. Отец умер, когда мне исполнилось 14 лет. В семье было пятеро братьев, я второй, но именно мне досталось растить младших. Все трудности жизни довелось испытать. Мать сказала: сынок, у меня нет средств, чтоб вас учить».

После окончания 8-ми классов, год трудился в колхозе, затем поступил в индустриальный техникум на отделение «техническое обслуживание и ремонт автомобиля». Жил на стипендию студента и приработки от практики в автобазе №5 «Башкирстройтранс». Закончил три курса и в 1973 году был призван в ряды Советской армии. Демобилизовался в 1975 году.

После армейской службы работал в автобазе №5 бригадиром на ТО-1, ТО-2. Молодость брала свое, много занимался общественной работой: был секретарем комсомольской организации автобазы, заместителем секретаря треста «Салаватстрой», в общественной жизни активно участвовал. По оргнабору после тщательного отбора меня направили в Монголию, где некоторое время работал слесарем на строительстве Госхоза, затем работал механиком. За добросовестный труд награжден Монгольской медалью. Кстати, второй госхоз строил на родине первого монгольского космонавта по фамилии Жукдерде Мидийч Гуррокча. Мне с ним там довелось встречаться. Думаю, многие монголы помнят меня как механика. Возвратившись в Советский Союз, стал начальником участка в той же автобазе. Полгода занимался ремонтом «КамАЗов», покупал запчасти, восстанавливал, ремонтировал, без отрыва от производства получил высшее образование. Началась перестройка с выбором руководителей. Меня выбрали начальником колонны №1, автобазы №5, где работать довелось чуть больше года. Однажды приехал Г.И. Шавыров и пригласил работать в цех «АТ и МР» на должность своего заместителя. Выбор был не в пользу нового назначения, это я понял, едва переступив порог.



**Александр Анатольевич
Алексеев**

Но все-таки перспектива карьерного роста перетянула чашу весов.

Автобаза №5 и УМР в те годы преимущественно обслуживали строительство. Финансирование строительства испокон веков ведется по «Титу-лу...», то есть финансы на транспортные расходы заложены проектами, выделяются централизованно и планомерно и количество денег там немерено. Бывало, берешь чековую книжку едешь и приобретаешь все необходимое по любой цене. Автобаза тогда гремела, в управлении лестницы мраморные, зарплата больше и престиж выше.

Когда я перешел, АТ и МР еще именовался цехом. Для сравнения: лестницы в конторе деревянные – скрипели и шатались, на второй этаж еле поднимешься, сломанные шкафы по коридору стоят. В гараже в основном автомобили устаревшей модификации «ГАЗики», 28 машин вообще без двигателей стояло. То есть подразделение финансировал комбинат и выделял средства по остаточному принципу. Известно, где низкая заработная плата там всегда высокая текучесть кадров, низкая квалификация и слабая профессиональная подготовка специалистов. Остались в цехе ветераны, которые прижились еще со вре-

мени КЖАТ и не уходили, вот на их энтузиазме все держалось.

Время моего перехода выпало на начало 90-х годов, как раз началась перестройка. Засучив, как говорится рукава, принялся за работу. Во-первых, в подразделении почти 11 месяцев не было заместителя, и вся текущая документация оказалась в ужасно запущенном состоянии. Пришлось много заниматься приведением её в порядок. Материальная часть, как отмечено выше, тоже желала обновления. Обсудили положение с начальниками колонн и стали шаг за шагом восстанавливать ситуацию, то есть наводить связи с авторемонтными и автомобильными заводами. Первым связались с Горьковским автозаводом. Удалось наладить тесные отношения с Давлекановским авторемонтным заводом. Стали восстанавливать технику. Техника была тяжелая полностью устаревшая.

Помог пресловутый бартер. Под Свердловском существует филиал Московского автозавода «ЗИЛ», удалось завязать с ним бартерные отношения. Так мы оттуда сразу 40 единиц машин пригнали. Это был настоящее знаменательное событие – никогда такого массового поступления техники в цехе не было ни до, ни после. Одну, две машины удавалось с трудом заполучить, а тут целые 40!

Ведь страна еще жила по социалистическим принципам, свободно в продаже техники не было, то есть распределение велось строго по фондам. Поэтому самостоятельно выбрать технику на рынке, как это делается сегодня, было практически невозможно. Где сумели договориться, там то и брали. Кстати, те 40 машин купили из-за того, что они были оборудованы будками, то есть просто брали как автомобильные шасси. Затем дооборудовали под грузовики самостоятельно. Названный завод «ЗИЛ» вообще здорово нам помог – кабины новые с него привозили, двигатели, запчасти – в общем, парк обновили за несколько лет основательно.

Это уже 1993–1994–1995 годы, то есть время перехода на аренду. С переходом на арендные отношения комбинат стал нам выделять кое-какую продукцию на бартер и выделять финансовые средства. Расчет с ПАТ и М производился строго по себестоимости эксплуатации и обслуживания автомобилей. Дорогой и дефицитный пластик «АБС» мы успешно меняли

на заводе «ЗИЛ», приобретая там запчасти. Изворачивались разное. Мусоровозы покупали со скандалом на Украине. Краны в Иваново меняли на картофель, который сами покупали в Зиргане. Это было очень сложное и многоступенчатое предпринимательство. Глубокая осень, то картошка замерзла, то бензином её облили, после ломаешь голову как списать.

Все-таки порядок налаживался. К 2000 годам появился выбор – изготовители сами приходили и просили, дайте нам то и то, а мы вам дадим такую-то технику. Стали предлагать технику не только изготовители, расплодилось посредники коммерсанты, в том числе сомнительные. Геннадий Иванович лично занимался закупками, когда парк немного обновился, он стал планировать долговременную замену матчасти.

Когда я пришел в АТ и МР, его еще называли цехом. Должность именовалась – заместитель начальника цеха по технической части. Большую ремонтную работу вел Анатолий Григорьевич Мартынов. Во все самые трудные времена он держал ремонтную базу на должном и высоком уровне. Евгений Федорович Федосеев начальник ПТО вел техническую документацию. Он говорил так: «– перестройка когда-нибудь закончится, а планы должны быть, экономика все равно возродиться. Планировать всегда надо». Потому все отчеты сводил досконально и хранил их скрупулезно.

Когда вводили компьютерную систему учета, та исходная документация, которую вел Евгений Федорович, нам пришлось очень кстати. Программа именно на неё опирается. Вначале отладили просто элементарный компьютерный учет, Р-3 ввелась позже. Приезжало несколько специалистов по программированию, предлагали заключить договор. Но дело было новое, не освоенное, потому остановились на элементарном учете. Геннадий Иванович приложил немало сил, чтоб компьютеризировать систему учета. Когда Р-3 ввели на предприятии, нам было намного легче, оставалось просто вписаться в общекомбинатскую сеть. В общем, у истоков организации компьютерного учета косвенно встал именно Евгений Федорович Федосеев.

Перейдя на аренду, цех стал именоваться предприятием, Шавыров стал называться директором, заместитель по технической части – главным инженером, начальник эксплуатации

– заместителем директора по эксплуатации. Техническую работу вел я, эксплуатацию возглавил И.В. Моторин. Под мое непосредственное подчинение входила ремонтная служба с ремонтными цехами. Крано-тракторный и автотранспортный цеха имели каждый свою ремонтную службу. В крано-тракторном цехе руководили Николай Иванович Аткишкин и Александр Туркин, который сегодня продолжает работать. Тихий, скромный, но грамотный и сильный ремонтник, знает причуды характера каждого трактора.

В автотранспортном цехе ремонтом занимаются Юрий Николаевич Грубов, Николай Константинович Тарасов, оба прекрасные специалисты. Возглавлял ремонтную службу, как ранее сказано, прекрасный специалист и руководитель – Анатолий Григорьевич Мартынов, впоследствии службу возглавил Абузар Камеевич Шарифудинов.

Многое сделано в самих ремонтных цехах по реконструкции зданий.

Что делалось по основным средствам, точнее по зданиям? Расширяли въездные ворота, монтировали и заменяли вытяжную вентиляцию более производительного воздухообмена с учетом современных требований и новейших норм. Линию «ТО-1» перенесли в более удобное место, ближе к моторному цеху. Воссоздали моторный цех, он был совершенно не жизнеспособен. Мотористов не хватало, не все двигатели могли охватить ремонт. После некоторой реорганизации моторный цех стал чинить практически весь разнообразный спектр двигателей эксплуатируемых автомобилей. От иномарок до отечественных модификаций. Выросли заработки, предприятие поднялось в авторитете и, само собой разумеется, появились высококвалифицированные профессионалы. Прием работников ограничили, устроиться на предприятие «ПАТ и М» стало возможным лишь с высокой квалификацией. Специалисты становились отборными. В легковом парке выполнили ремонт. Во всех боксах по европейским меркам соорудили комнаты мастеров, приподняли их и застеклили, чтоб мастер мог наблюдать, чем занимаются подчиненные, и вносить своевременные коррективы. С Петербургом связались и приобрели современные вытяжки по очистке выхлопных газов, обзавелись также массой гаражного оборудования.

То есть стали выделяться деньги, появились возможности выбора и производства старались модернизировать. Обновили станочный парк – получили новые токарные, фрезерные сверлильные станки, шиномонтажную, балансировочную технику чего до этого не было вообще. Приобрели станок по ремонту топливной аппаратуры, вертушки для ремонта двигателей. В тракторном парке тоже многое оборудование заменили. Там возникли трудности по гидравлической технике. Гидравлика при Советском Союзе изготавливалась в городе Грозном. В связи с известными событиями, она осталась «бесхозной». Все с трудом приобреталось где-то через третьи руки или изготавливали самодельные приспособления. И вновь напоролись на препятствия – появилась тенденция упорядочивания оборудования. Если нет паспорта, убирай, ломай, сдавай в металлолом, эксплуатировать нельзя.

Срочно паспортизировали и составляли инструкции на кустарное и устаревшее оборудование, которого скопилось в наличии около ста единиц. Зажим, прихват, захват для сборки ресурс. То есть сохранили оснастку. В администрации сложилось разделение труда: Шавыров занимался обновлением техники, финансированием и планированием бюджета, главный инженер ремонтом и документацией, заместитель по эксплуатации распределением технических средств и механизмов.

К счастью, все генеральные директоры к транспорту относились благосклонно, ведь ездить все хотят с комфортом.

Почему так часто реконструировали здания?.. Сильно обновилась материальная часть – это первая причина. Все-таки автомобиль «КамАЗ» это не «ГАЗ-51» по габаритам. Не только по габаритам, они и по выхлопам разные. Если раньше СО, СН или дымность в выхлопных газах никто не знал и не мерил, сегодня на них уже нормы установлены, причем нормативы постоянно ужесточаются: «Евро-1», «Евро-2, 3»,... сегодня уже «Евро-4»!

Нормативы меняются, требования ужесточаются. Чего греха таить, совсем недавно достаточно было, чтоб в гараже просто руки не замерзали. Сегодня есть санитарный паспорт, где четко прописано: температура такая-то, запыленность такая, освещенность столько люкс и так далее. Если раньше соляром руки помыл по окончании

ремонта и достаточно, сегодня для этих целей выделяются специальные пасты. Чтоб ветошь грязная и использованная не смешивались.

Новые здания под боксы №1 и №3, как бы сказать, не построены вновь. Это общий модуль, только пришлось его разделить на отдельные помещения и запускать в эксплуатацию. В 1995 году реконструировали здание управления. На том месте стояли два объекта – управление и диспетчерская. Пришлось собственными силами достроить фундамент и соединять стенами. Кровлю вначале сделали плоской, там копился снег. На следующий год смонтировали двускатную кровлю. Денег выделили только на полкрыши, а мы поменяли за счет других источников полностью. Пришлось долго объясняться, почему и на какие средства заменили всю крышу.

Некстати выползла беда со складом. Склад оказался на сыпучем грунте, и его омывала грунтовая вода. Фундамент разрушился, здание хотели снести, затем оковали металлом и сохранили. Многая приобретаемая техника стала выше и шире в габаритах, посему пришлось переделать все ворота, поменяли окна и перекрыли кровлю практически всех зданий. Весьма кстати появился новый кровельный материал «Бикрос», именно им закрыли кровли зданий.

Ремонт зданий и сооружений проводился по утвержденным графикам, в особых случаях согласно комиссионным актам отбраковок. Средства выделялись либо по капитальному ремонту, либо по сметам ДКС если это подходило под статьи реконструкции. Текущие расходы шли как текущие расходы: горючесмазочные материалы, резина, ремонт. Как-то я занимался полным расчетом для сравнения с уфимскими парками. С удовольствием обгаружил, что содержание их автомобиля обходилось более чем в два раза выше. То есть наш гараж обходился по содержанию го-раздо дешевле.

Транспортные расходы при обслуживании заводов и подразделений объединения производились по почасовому расчету. Прибыль или рентабельность автотранспортному предприятию при этом не планировалась и не начислялась.

Принципы совершенствования материальной части

Девяностые или перестроечные годы характерны крутыми виражами на многих направлени-

ях деятельности головного предприятия. Можно выделить несколько тенденций в уклонах: организационный, технический, субъективный, культурный и рыночный. Эти – главные векторы, не только одновременно заполняли все направления, они формировали главный курс в деятельности ПАТ и М. В соответствии с этим курсом менялась общая структура движения или эксплуатации. На этом месте остановимся только на техническом совершенствовании материальной части и её ремонтной базы. Но причиной перемен видимо будут все вышеназванные векторы. В зависимости от запросов времени и сложившихся условий выделим несколько этапов в деятельности гаража.

Дореформенный этап

Характерные особенности этого периода: техника вся отечественного производства. Приобретение по остаточному принципу, модели упрощенные и не отличаются совершенством. Детали и запчасти выпускаются по ГОСТ и взаимозаменяемы. Культура производства низкая, направление деятельности преобладает одно – на обеспечение технологической жизнеспособности предприятия. Техническую оснащенность рассмотрим подробнее.

К 1992 году в основном в автопарке преобладала техника малой грузоподъемности: «ГАЗ-51», «ГАЗ-52», «ГАЗ-53», «ЗИЛ» старой модели, наличествовали еще автобусы «ЛиАЗ», за невысокую комфортабельность их пассажиры оскорбительно называли «скотовозы», людей перевозили на грузотакси. Имелось несколько «УАЗиков» и с десяток легковых автомобилей «Волга ГАЗ-21», для руководящего корпуса. Эксплуатировались «допотопные» микроавтобусы «Ниссы» на базе «ГАЗ-21». Грузоподъемная техника сплошь стреловая, то есть с механическим приводом: на базе автомобиля «ЗИЛ», один автобус еще на базе «ГАЗ-51» сохранился. Кстати водитель его содержал в идеальном состоянии, и он до даты списания находился в эксплуатации. Водовозки небольшие были и вакуумные машины.

Здесь видимо удобно провести границу, так сказать между социалистической и рыночной экономикой. Как не уважаем мы социализм, но при той системе культура производства была много ниже. Ввиду такого положения и техни-



Выездная ремонтная летучка



Автомобиль ЗИС-5



КАМАЗы в ремонтном цехе

ки уборочной большого разнообразия видов не требовалось, дороги на комбинатских улицах подметали с помощью трактора «Беларусь» оборудованного металлическими щетками, да древний шнекороторный снегоочиститель, который как мы помним, едва передвигался.

Автомобили большой грузоподъемности или «КамАЗы» цех сам не брал. В силу специфики производственной деятельности они на том периоде еще не были надобны. Основная задача тогда ставилась обслуживание технологии производств – вакуумные машины, доставка гипохлорида, развозка людей, отбор анализов, обслуживание системы общепита. Еще в бытность работы в автоколонне №5 мне приходилось сотрудничать с Иваном Владимировичем по поводу выделения транспорта на внешние перевозки. То есть «АТ и МР» дешевле и казалось выгоднее разово заказать большегрузные машины в других организациях, чем держать у себя.

Да были, разумеется, имелись в наличии «КамАЗы». Приходили по одному, два, однажды с десятком их Геннадий Иванович приобрел. Но их

целенаправленно эксплуатировали на дальних рейсах. Они и в гараже-то не появлялись. Только кто-нибудь появится, Иван Владимирович уже ждет со следующим заданием: «...Поезжай в Москву, Свердловск, Челябинск...» Такая ситуация продлилась до конца девяностых.

Этап вхождения в рынок

Все девяностые годы шли ситуационные изменения в запросах. Стремительно меняется структура внешних перевозок, предприятие делает крен на высокую культуру производства. Появляется на рынке импортная техника, и тормозом становится ремонтная база. Выбор есть, но подбор ведется осторожно и взвешенно. Рассмотрим причины осторожной осмотрительности детально.

В девяностые годы принялись менять технику под новую ситуацию. К этому два повода подталкивали – культура производства повышалась на всех уровнях, в том числе в экологии нормы ужесточались на выбросы. И упоминаемое ра-

нее явление – в целях снижения себестоимости продукции увеличился «крен» или стал практиковаться её самовывоз. Потребность в большегрузных машинах возросла. К тому ж рынок стал предлагать многообразие импортной техники. Закупили несколько машин марки «Ниссан». Они руководителей обслуживали. В 1995 году закупили три легковых джипа «Ниссан Патрол». Как известно, на них ездили первые руководители – В.Н. Павлычев, будучи генеральным директором, Н.Н. Истомин – главный инженер и В.П. Мишенев, тогда являлся заместителем ген директора по капстроительству. Разумеется, после ухода конкретных руководителей машины перезакреплялись за их преемниками.

Импортные машины показали себя хорошо. Пробег выше, комфортабельность и обслуживание при эксплуатации легче. Но был один негативный бич – трудности с запасными частями. Да и специалистов готовить необходимо тщательно.

После «Ланкрузеры» появились. Кстати с фирмой «Ниссан» соперничала фирма «Тайота». Обе они обосновались в Москве, и мы с Г.И. Шавыровым нередко поочередно наведывались в столицу, подбирая запчасти. «Тайота» понравилась больше. Она в обслуживании удобнее и с запчастями лучше, даже в пределах Башкирии можно было запчасти приобрести. Закупили несколько микроавтобусов фирмы «Тайота».

В 1995–1996 годах в гараже собрался полный букет: «ЗИЛ», «ГАЗ-21 Волга», «Ниссаны», «Тайоты». Слава богу «Ниссы» к этому времени порезали и сдали в металлолом. Выбор большой рынок предлагал, но направление все-таки оставалась прежнее – чтоб разномарочности меньше. В противном случае ремонт организовать сложнее. Автобусный парк тоже обновили, может случилось это чуть раньше. 20 автобусов фирмы «Икарус» закупили, стали рабочих в Ишимбай возить (закупили 50, но 30 вынужденно передали СПАТП). До этого ишимбайских рабочих вывозил СПАТ. Задачу перед собой поставили полностью освободить СПАТ от перевозки работников объединения. Но когда расчеты произвели, оказалось в час пик необходимо 40 автобусов выпускать на линию, а потом где их использовать? К тому же практика показала, что автобусная доставка имеет чрезвычайно высокую себестоимость. Ведь специфика в этом деле особенная – весь наплыв пассажиров в часы пик, утром и вечером, а день

автобусы простаивают. Невыгодно, новый парк надо строить. Много вариантов просчитали. Но остановились на сотрудничестве с пассажирским предприятием, там заказывать автобусы дешевле.

То есть вернулись к изначальным функциям – обслуживание технологии. Тем временем сильный крен в сознании произошел в сторону культуры производства. Стали не только подметать улицы, их стали мыть, поливать цветочные клумбы. Для этих целей потребовалась своего направления техника. Закупили дорожный пылесос, приобрели на базе «КамАЗа» автомобиль каналопромывочный, для перевозки щелочей и гипохлорида купили новую, более вместительную вакуумную машину на базе автомобиля «КамАЗ». Закупили новой конструкции погрузчики «Орловец». Там тоже движение в совершенствовании происходило. Закупили юргинские краны, но они себя не показали. Потом закупили Ивановские краны, приобрели один «Галичанин». Закупили краны «Като», «Либхер». Помним, ранее самой высокой грузоподъемностью обладал кран «Январец», но он постарел, к тому же достаточно капризен в эксплуатации. Он работал на двух двигателях. Купили 10 легковых автомобилей «Форд» для первых руководителей подразделений.

Этап рыночной стабильности

Беспокойные годы шарахания и метаний всех звеньев производства все-таки прошли. Рынок стабилизировался и сами собой определились главные направления. Экономическая целесообразность показывала расширение деятельности транспортников по всему спектру задач: вывоз продукции и доставка сырья и реагентов. Повышение доли выполнения строительных работ, качественная культура производства и высокие экологические требования. Рассмотрим, как добивались стабильности в работе транспортники.

Мы уже поняли, что импортная техника по совершенству и качественным показателям далеко обогнала отечественную. С развитием электроники техника к тому же значительно «поумнела». Там и электрические насосы непосредственно в баке, и компьютерное обеспечение. Перестройка дала резкий толчок развитию микропроцессорной техники. Это, разумеется, отрадно, но для её



Токарный участок



Подпись

обслуживания требовались ремонтники высокой квалификации. Ремонтные службы, прямо скажем, отставали. Карбюраторные двигатели менялись на эжекторные. Есть, бесспорно, свои недостатки в такой перевооруженности. Если ранее вся техника комплектовалась на ГОСТах, сегодня от ГОСТов отошли. То есть, там, где стояли гостовские подшипники и другие детали, производители стали изготавливать на каждый автомобиль свои детали. Присваивают каждому автомобилю собственный «Винномер». По «Винномеру» в каталогах компьютерной сети подбираешь необходимую деталь. В этом плане поиск запчастей усложняется и стал тяжелее. Представим гараж, где эксплуатируется 500 единиц автомобилей и каждому требуется 5-6 тысяч различных деталей. Попробуй, отыщи в таком скопище нужную. Приходилось устанавливать детали старого образца на место новых, или приспособлять кустарного изготовления.

Сама микропроцессорная техника не только внедряется, в процессе эксплуатации постоянно совершенствуется. До анекдотов доходило. Был случай – заблокировался однажды «Мерседес» генеральский около управления, и сделать ничего не можем, нет подготовленного специалиста. Погрузили краном на «КамАЗ» и отвезли в Челябинск, на разблокировку. То есть станция сервисного обслуживания в Челябинске базировалась. Они полчаса покопались, датчик заменили и разблокировали, а нам ремонт в копейку обошелся: технику гоняли, люди специалисты ездили. Случается однажды еще глупее история – кран «Като» встаёт. Там уже сложнее – пришлось вытаскивать специалиста из Японии. Он приехал, отверточкой провернул винт и кран работает. А плата валютой. Станешь возмущаться, а японец смеется: «– чтоб отверточкой р-раз! ковырнуть, надо учиться очень долго».

Видимо он своей восточной мудростью выразил верную мысль. Для обслуживания сегодняшнего уровня технического вооружения основанного на электронике и микропроцессорной технике, готовить специалистов необходимо кропотливо и долго. К тому же не каждому дано вникнуть в столь сложные понятия. Потому ведется постоянный отбор в ремонтных службах. Ремонтники не только учились, но сами доходили. Раньше технику гоняли в сервисные центры в крупные города в Уфу, Челябинск. Сегодня ремонтируем сами. Возможно, где-то не так качественно, но дешевле. Все-таки еще оснастки и приспособлений много требуется.

Стекла раньше вставляли, сейчас научились клеить. Или поддон к примеру – прокладка течет, а туда с ключом не подлезешь. По новым технологиям применили специальную жидкость – залили внутрь и течь устранилась. То есть внедряется не только новая техника, широко входят в быт новейшие технологии. Много берется из бывшей в секрете военной промышленности. Сегодня каждый производитель стремится быстрее внедрить технические новации и заработать на этом.

Это нормальное явление, но в этой мешанине тоже требуется разбираться. Ведь сразу необразишь – пробковая прокладка вроде знакома, а тут жидкость – это трудно воспринимается. Или связка клапан и гидрокомпенсатор – гидрокомпенсатор пропустил – клапан начинает стучать: – кто виноват? Сложно оценивать ситуацию. Но



Подпись

эволюция идет, её не остановишь. Транспорт меняется быстро и должна поспевать за этими усовершенствованиями сама ремонтная служба, а также наука и технология ремонта.

Техника не только сложная, она с каждым днем умнеет. Допустим раньше на работы производимые краном, в проектом отделе специальный человек рисовал так называемый ПОР. Теперь на кране «Либхер» лишь задаешь параметры, он тут же выдаст полноценный ПОР. И кран уже не сдвинешь в сторону нарушений, тотчас блокировка сработает.

С «умной» техникой росли квалификацией специалисты. Для обучения их направляли в крупные сервисные центры. Например, Владимир Буторев – высококлассный профессионал по легковым автомобилям. При подготовке, разумеется, учитываются индивидуальные способности. То есть врожденные природные данные».

СТРУКТУРНОЕ УСТРОЙСТВО ПРЕДПРИЯТИЯ В ДЕВЯНОСТЫЕ ГОДЫ



Функционально цех «АТ и МР», позже предприятие «ПАТ и М» косвенно подчинялся отделу снабжения и сбыта объединения. Все-таки отгрузка и доставка шла через этот двойственный отдел, и внешние транспортные потоки регулировали они.

Когда предприятие стало арендным, на стороне стали работать напрямую – сократилось количество согласований и подписей. Показатель остался один – выделенные финансы. Выделило предприятие определенную сумму в неё и укладывайся, за перерасход строгий спрос.

Появилась свобода – с ней финансовая возможность приобретать, что считаешь нужным. Нет возможности – выбирай что дешевле, но выбор, разумеется, стал шире и богаче. Однако, по известным причинам аренда себя быстро исчерпала и стали искать новые принципы существования с головным предприятием. Искали и обсуждали, но остановились на прежней тра-

диционной системе – связь через отделы сбыта-снабжения.

Структура управления обычна, как во многих подразделениях предприятия: директор, замы по технической части и по эксплуатации. После реорганизации в предприятие ввели должность заместителя по экономическим вопросам. Службы управления подразделяются на отделы. Главный и ведущий отдел – производственно-технический, который вел всю техническую документацию. Следующим по иерархии шел отдел эксплуатации, за ним ремонтники РМЦ и АТЦ. Крано-тракторный цех объединял ремонтников и эксплуатацию в едином лице. Эксплуатация поначалу имела 3 колонный корпус – легковой парк, грузовой и спецмашины. Легковой возглавлял Н.П. Батов, В.Е. Буров автобусников и А.Н. Егоров колонну спецмашин. Потом А.Н. Егоров стал начальником отдела эксплуатации, его место занял И.С. Дягилев.

И.В. Моторин совмещал должность начальника транспортного цеха, где было три колонны и ремонтный цех. Тракторном цехом руководил В.М. Тупикин, затем В.И. Стукалов. Там создано две колонны. Вначале тракторами командовал И.Ф.Гусев, затем В.С. Егоркин, А.Е. Коротов и А.В. Борисов руководили кранами.

Подняли престиж планово-экономический отдел, отдел снабжения, учет приобретения и расхода. Меж подразделениями сегодня взаимодействие затеивается и творится в компьютерной сети. Главное кредо, которое пропагандировал Г.И. Шавырова – это регулировать себестоимость в процессе работы, не после.

Вопрос – почему с годами растет численность работников и транспортных единиц техники?

Существует государственная программа – имеешь автомобиль, плати налоги. Это закон, который делает содержание транспортных единиц невыгодным. Но закон, как утверждает половица, «...что дышло». Чтоб его обойти, многие

руководители брали списанные автомобили, не ставили их на учет ГАИ и называли «тягачами». Этим хитроумным приемом они не только освобождались от налогов, освобождались от обременительных правил дорожного движения. Тем более, что многие перевозки не выходят за пределы территории общества.

ПАТ и М вынужден был проводить «тягачам» ежегодные технические осмотры и выделять горюче-смазочные средства. Некачественный ремонт собственными силами и случаи нецелевого использования повышали безопасность эксплуатации.

Попытки узаконить машины, исполняющие роль тягачей предпринимались ранее, но система приспособлялась. Когда она стала угрожать благополучию работы предприятия, генеральный директор В.Н. Павлычев решительно пресек автомобильную вакханалию. Мы помним, подразделения передали технику ПАТ и М, где её сдали в металлолом, а по мере развития технологических производств увеличивали подвижные средства.

ПОЛВЕКА СПУСТЯ



В перестройках, реформах и кризисах река времени утекала. Наступил 2002 год. Прошло пятьдесят лет со дня организации подразделения, несколько раз оно меняло вывеску и что же изменилось в автотранспортном коллективе фактически? Пятьдесят это пора полной зрелости и изменилось немало.

Во-первых, автомобиль надежно завоевал рынок перевозок по всему фронту рыночных отношений. Невозможно представить современную жизнь без этой важнейшей отрасли. Автомобильный транспорт – один из стержневых индикаторов, показывающих истинное положение дел в экономике любого государства. Коллектив ПАТ



Собрание коллектива



**Зам ген. директора Р. Богданов
вручает грамоту Г.И. Шавырову**

и М, являясь составной частью ОАО «Салават-нефтеоргсинтез», с большой ответственностью и высоким профессионализмом выполняет поставленные задачи.

Нелегкий, кропотливый труд водителей, ремонтников органически вливается в общее поле деятельности направленное на ритмичную, бесперебойную работу всего акционерного общества. Тысячи тонн грузов, десятки тысяч пассажиров, миллионы километров пробега – сегодняшние реалии коллектива транспортников. Это «поле...», а сам автотранспортник совсем не похож на водителя КЖАТ с четырехклассным образованием. Сегодня как заметил главный инженер за рулем «поумневшей машины» – будь то кран, грузовик или трактор, сидит квалифицированный, высокообразованный специалист с опытом работы на многофункциональных механизмах. Столь же высокой квалификацией обладает ремонтник механической мастерской. К тому же сам спектр специальностей у ремонтника расширился: появились программисты, электронщики,

мотористы и специалисты других, неведомых специальностей.

В коллективе наработаны трудовые традиции, многие работники не изменяют выбранной профессии до выхода на пенсию. Продолжают работать и передавать опыт молодежи водители: И.Л. Дублистов, В.П. Брославский, И.И. Агильбаев, А.И. Цикунов, В.А. Ярыгин, и много других профессионалов своего дела.

В крано-тракторном парке свои корифеи и наставники: машинист бульдозера Г.Т. Лавриков, тракторист В.С. Никитин, водитель погрузчика А.В. Снегов, Х.Ф. Мавлютшин, водители автокранов Н.П. Чуров и А.В. Спицын, слесари ДСМ и тракторов Г.А. Лактионов и А.В. Сидоров.

Совершенствуя методы управления, предприятие «ПАТ и М» немного изменило форму внутреннего устройства. Во главе предприятия его управление. Руководит обширным хозяйством многолетний директор Геннадий Иванович Шавыров. В состав управления входит заместитель директора по эксплуатации, в подчинении которого находятся служба эксплуатации с диспетчерской службой. Заместитель начальника становится заместителем директора по технической части или главным инженером, и вводится должность заместителя директора по коммерческой части.

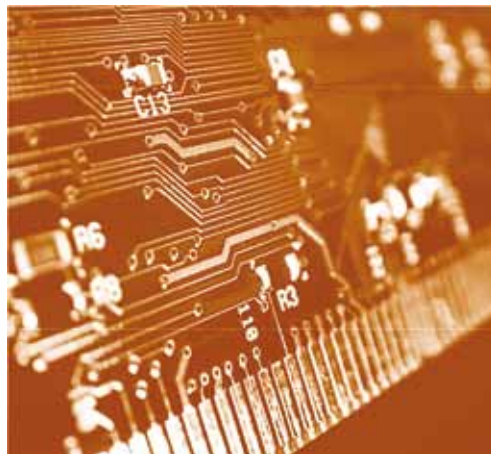
Имеются планово-экономический, отдел труда и зарплаты, отдел кадров и безопасности движения. В административно-хозяйственном устройстве в качестве структурных звеньев входят три цеха: автотранспортный, крано-тракторный и ремонтно-механический.

Распорядительно-хозяйственной деятельностью в 2002 году занимаются: Г.В. Семенченко, Н.П. Батов, В.Е. Буров, А.А. Кусяпов, А.Н. Туркин, В.С. Егоркин, А.В. Борисов, А.Г. Мартынов, А.Н. Егоров, Ю.С. Фокин, Ю.С. Свистунов, А.В. Исаев. Мы много говорили о проникновении эры высокой культуры на основные рабочие места. Культура производства в помещениях и объектах на территории автобазы чрезвычайно высока. Внутренние помещения отделаны современными материалами светлых тонов, вентиляция отличается высокой эффективностью, санитарные нормы высокими требованиями. Да многое изменилось за пятьдесят лет деятельности и в лучшую сторону.

Более детально современную структуру предприятия рассмотрим в конце произведения, ибо она еще развивается и в будущем несколькими штрихами подправит «косметический вид» подразделений и отделов.

СОВРЕМЕННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ В ОРГАНИЗАЦИИ УЧЕТА

Многие годы в учетной политике труда транспортников наблюдение за экономическими показателями велось на уровне «бумага – карандаш». Бесспорно, ручной учет не давал своевременной и достоверной информации руководителям. Например, текущее значение такого важного показателя, как коэффициент использования транспортного средства руководитель цеха получал лишь месяц спустя. Это не позволяло своевременно вмешаться в корректировку планов не только текущего времени, но и месячных экономических итогов.



Конечно, управление производством осуществлялось всегда. Применялись различные методики и информационные показатели для учета работы транспортного средства, расхода горючего, резины и смазочных материалов. Учет менялся от тонно-километра и почасовой тарификации до более прогрессивной и автоматизированной системы «Бест-Авто», внедренной на предприятии в 1992 году. Велись журналы учета межремонтного пробега автомобилей и даты постановки их на техническое обслуживание, сведения о затратах на ремонт и оплате труда водителей.

Несколько слов по истории процесса. Считать такое разнообразие технических средств вручную просто невыносимо. Директор предприятия Г.И. Шавыров прослышал однажды, что в Стерлитамаке есть компьютерная программа «Бест-Авто». Поехал, договорился. Внедрили программу у себя в «ПАТ и М». Внедрив программу, в течение месяца смогли понять, где находимся по показателям и срочно принять коррекционные меры. Пользовались программой около пяти лет. Потом эта программа стала узка, не отвечает возрастающим запросам и требованиям стремительно меняющихся обстоятельств.

К тому же сами требования рынка ужесточали условия и понуждали к совершенствованию учетной политики. В 1999 году на предприятии ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» начато внедрение системы интегрированного оперативного учета R/3. В масштабах всего акционерного общества система призвана реализовать достоверный интегрированный оперативный учет потоков сырья, реагентов и продукции, на его основе строить аналитическую отчетность и прогнозирование работы подразделений и производств.

Случилось так, что как раз ко времени в ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» стали внедрять систему R/3, мы вышли с предложением опробовать её у себя в числе первых автомобилистов России. Опыт и какие-то наработки были. Организовали рабочую группу – от нас А.Ю. Мильцов, программист «АСУП» и специалист фирмы сопровождения R/3 «САП». Определяем задачи, что нам требуется, и взяли совместно работать. Работали следующим образом: в течение недели нарабатываем данные, затем собираемся, обсуждаем, вносим коррективы и так далее. Эта задача выполнена, следующая не получается. Вызываем поддержку фирмы «САП» и ставим новые зада-

чи. В течение суток они обычно выдавали решение. Так добились, что в «ПАТ и М» все расходы до каждого винтика по каждому транспортному средству и механизму стали ясны и прозрачны. И ремонт и зарплата, весь затратный механизм как на ладони в любой момент и по любой машине. При условии своевременной сдачи путевых листов. Потому жестко поставили задачу – путевой лист сдать своевременно. И пошло дело – расход топлива, пожалуйста, затраты на зарплату – пожалуйста, материальная часть тоже через систему учитывается еще на складе. То есть все основные расходные потоки стали контролироваться в течение текущего месяца и по каждому заводу отдельно даже дифференцированно вычленили, если машина отработала по несколько часов на разных заводах, за исключением таких затрат, как расходы на технику безопасности и прочие мелочи.

Разумеется, в транспортном предприятии эти задачи гораздо уже и конкретнее: уменьшить количество ошибок, видеть процесс грузоперевозок и использования механизмов как на ладони, тем самым уменьшить расход транспортных средств, одновременно обеспечивая стабильную работу транспорта и механизмов. В конечном итоге учет оборачивается более четкой работой, а работники получают материальный стимул.

В качестве примера, рассмотрим введение в строй заправок и наведение порядка в учете топлива. Дело хорошее, причем колонки там смонтировали итальянские. Но не могли увязать с нашей машиной в систему R/3, кто сколько расходует топлива. Она суточный расход по машине брала, потом меняли колонки, но наладить учет все одно не получалось. Вот тогда ввели штрих код. Просчитает по счетчику расход, с учетом остатка и проставит диспетчер на путевом листе штрих код, а заправка именно столько выдаст топлива. Этим полностью исключили случаи хищения и приписок. По тоннажу ушли в экономию тысяч на пять. Когда использовалась программа «Бест-Авто», она тоже выдавала расход топлива, но показатель нужно было выявлять на толстом рулоне бумаги. Позже заправку автомашин в междугородних рейсах перевели на магнитные карточки, что в том числе, обезопасило работу дальнобойщиков.

Службы предприятия не только управленцы, но и специалисты в цехах, участках, водители

автомобилей и механизмов используют в своей работе компьютерные технологии. Причем работа ведется не на элементарном уровне представления отчетов, а в программе оперативного учета специально созданной для предприятия ведущим экономистом планово-экономического отдела А.Ю. Мильцовым.

Система позволила успешно применить ведущие мировые методики, использовать огромный информационный материал, создавать конкурентные преимущества среди перевозчиков и привлекательность имиджа у деловых партнеров.

ГОД ОБНОВЛЕНИЯ МАТЕРИАЛЬНОЙ ЧАСТИ



Наступил 2008 год. Город празднует шестидесятый юбилей от своего рождения. Шесть десятилетий наравне с работниками других отраслей трудятся автотранспортники. И на этой, как и на всех последующих ступенях длинной временной лестницы, автомобилисты были и есть неотъемлемое звено большого организма, ныне несущего название ОАО «Газпром нефтехим Салават» и совсем не их вина, что юбилейные даты предприятия «ПАТ и М» не совпадают с юбилеями акционерного общества. Просто на раннем этапе они выполняли задания других хозяев в иных структурных подразделениях.

А задачи транспортников просты и неизменны во времени – способствовать стабильной работе акционерного общества, обеспечивая своевременную доставку материалов, сырья, оборудования, перевозку людей.

Огромный нефтехимический комплекс постоянно нуждается в услугах всех видов автомобильного транспорта – грузовых машин, легковых автомобилей и автобусов. А не прекращающим строительство производствам компании необходимы грузоподъемные механизмы, погрузчики, бульдозеры, экскаваторы, ямобуры и прочие механизмы.

Коллектив предприятия «ПАТ и М» старается шагать в ногу с мировым техническим прогрессом, его руководители и менеджеры ищут пути совершенствования работ, предлагают наиболее рациональные решения поставленных задач. Для этого в коллективе имеются резервы внутренних возможностей.

Юбилейный для города и акционерного общества год, коллективу предприятия «ПАТ и М» знаменателем не только юбилеем. В предприятии

«ПАТ и М» трудится 850 сотрудников, на балансе числится 651 единица транспортной и иной техники из более 100 конструктивных модификаций и марок. Уже несколько лет эксплуатируется универсальный грузоподъемный кран фирмы «Либхер» (Германия). С его помощью монтируются и демонтируются тяжеловесные ректификационные колонны, емкости большого измещения и реакторы высокого давления. Этот кран обладает редкими возможностями мобильности и оснащен компьютерным блоком управления. Имеются на вооружении два крана фирмы «Мицубиси Като», грузоподъемностью до 75 тонн.

Но основная задача транспортного предприятия это выполнение задач по транспортировке грузов и перевозке пассажиров. Для этих целей в транспортном цехе трудятся 540 водителей, и эксплуатируется 468 автомобилей. Всего за девять месяцев 2008 года автомобилисты ПАТ и М перевезли 1716311 пассажиров и 131 639 тонн различных грузов. Это не тонно-километры, которыми отчитывались в ранние годы становления цеха, только порядок цифр схож.

Не секрет, что профессия водителя связана с повышенным риском, в пути всякое может случиться. Представитель профессии несет ответственность за жизнь пассажиров и людей участвующих в процессе движения. Хорош тот водитель, пассажир которого чувствует себя в кабине или салоне автобуса комфортно и удобно. Но для этого требуется постоянное обновление материальной части, покупка более современных транспортных средств и комфортабельных автобусов.

Этот год стал пиком технического обновления материальной части. Руководство ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» вложило немало средств и подновило автомобильный парк транспортного цеха. Всего за год из эксплуатации выведено и заменено на новейшие образцы более 100 единиц устаревшей техники. Автопарк предприятия пополнили шесть новых большегрузных автомобилей «МАЗ-MAN», отвечающих международным стандартам «Евро-3», комфортные легковые автомобили «Tajota Gamri», «Nissan Almera», «Renout Logan», удобные для перевозки малотоннажных грузов и экономичные «Renoult Kandoo», новые автобусы «НефАЗ», бензовоз «MAN» емкостью 37 кубометров горючего.

Закуплены гидropодъемник с телескопической тридцатиметровой стрелой, универсальные поливомоечные машины, которые в зимнее время можно использовать как пескоразбрасыватели. В ряду новой техники есть многофункциональный трактор «МТЗ», грейдеры, экскаваторы.

Автомобилисты постоянно улучшают условия обихода водителей и ремонтников. В подразделениях проводится ремонт и приведение к соответствующим нормативам бытовых помещений, комнат отдыха и приема пищи.

КОНКУРСЫ ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО МАСТЕРСТВА



В целях повышения профессионального мастерства, привития любви к работе и закрепления кадров, в головном предприятии с его основания практикуется практика проведения конкурсов «Профессионального мастерства».

В автотранспортном цехе эта традиция всегда пользовалась особым авторитетом – там и профессий широкое разнообразие и мастерством есть где блеснуть!

Традиция зародилась в начале семидесятых годов. В качестве членов жюри выступают руководители подразделений и служб под председательством главного инженера или директора. Разумеется, весомую роль играет руководитель службы безопасности движения. Вначале это был Александр Иванович Зебров, затем Геннадий Владимирович Аржанов.

Раньше такие конкурсы проводили на территории предприятия, где зрителями и болельщиками становились коллеги и соратники по труду. Отбор был жесткий и начинался он в подразделениях. Окончательный этап проводили при зрителях. Подключили материальные критерии – победитель получал небольшую прибавку к 13 зарплате.



Конкурсы профессионального мастерства



Новые типы машин и комфортные условия делают труд на предприятии привлекательным. Сюда стремятся люди с образованием и высокой квалификацией. В 2000 году автомобилисты и транспортники возобновили традиции семидесятых лет по проведению конкурсов профессионального мастерства. Причем состязания проводятся не только лишь среди водителей – в мастерстве соревнуются крановщики, трактористы, слесари и токари. Организация и проведение конкурсов это кропотливая работа многих специалистов не одного дня. Ведь конкурс состоит из нескольких теоретических вопросов и практического выполнения задания особой сложности. Теоретические вопросы оцениваются каждый в один бал. Выполнение практических работ оценивается по пяти бальной системе, где учитываются время выполнения работ и их качество. Дни проведения конкурса являются настоящими праздниками для работников коллектива. В равной степени для участников и болельщиков. В этих праздниках профессионализма принимают участие не только опытные работники, допуска-

ются те, кто совсем недавно пришел на предприятие. Примечательно, что год от года уровень мастерства растет, и все конкурсанты отлично справляются с заданиями. Есть доки, которые с помощью крюка подъемного крана откроют бутылку шампанского.

Приведем в качестве примера результаты конкурса 2008 года. Специально подобранное жюри долго считало набранные баллы и, в результате споров и дискуссий, определило победителей. Победителями 2008 года стали:

Легковой парк автомобиль «Газель»: первое место – В. Третьяков, второе – Е. Комов и третье Е. Абзалов.

Среди водителей автомобилей «УАЗ»: первое место – Р. Палаев, второе – Р. Аралбаев и третье – А. Матвеев.

Грузовой парк автомобиль «КамАЗ»: первое место – М. Шамсутдинов, второе О. Пряников и третье – М. Смирнов.

Машинисты экскаватора: первое место – А. Вершинин, второе – М. Нагаев и третье В. Крячко.



Конкурс профмастерства среди токарей

Среди машинистов автокрана места распределились следующим образом:

Первое – А. Русаков, второе Р. Кунакбаев и третье С. Васильев.

Победителем в конкурсе слесарей признан А. Осипов, лучшим токарем стал Р. Рахмангулов.

Победители получили дипломы и призы, все участники памятные подарки.

Затем стали привлекать в качестве болельщиков членов семей и родственников. Это не только повысило зрелищность, значительно вырос уровень подготовки участников.

В 2009 и 2010 годах заключительный этап проводился в городе, на территории Ледового Дворца «СКК». В мероприятие внесли больше зрелищности и выдумки. Для широкого освещения результатов и популяризации профессии пригласили публику из жителей города, прессу и городское телевиденье. Конкурс вдохновляет участников на здоровое соперничество и вселяет гордость за предприятие. А зрители с удовольствием поаплодировали высокому мастерству и профессионализму участников. Все-таки непро-

сто открыть крюком крана шампанское, или аккуратно закрыть ножом бульдозера спичечный коробок.

СТРУКТУРНОЕ УСТРОЙСТВО ПРЕДПРИЯТИЯ И НАЗНАЧЕНИЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЙ



ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕХ

Общество с ограниченной ответственностью «ПАТиМ» включает в себя 9 подразделений. Транспортный цех головное подразделение, которое впитало в себя весь автомобильный транспорт и крано-тракторные механизмы. Руководит цехом Азамат Амирович Кусяпов. У каждого парка либо группы свой род деятельности и вид автоуслуг.

Исторические зигзаги подразделений и пути карьерного движения руководителей чрезвы-

чайно сложны и витиеваты. Стоящие у истоков первооткрыватели давно вышли на отдых. И.П. Прытков прошел путь от начальника гаража до начальника цеха, И.Г. Бондаренко был начальником механической мастерской, после руководил крано-тракторной базой комбината, после него КТГ руководил А.М. Абдульманов, А. Е. Коротов, В.И. Стукалов. Н.В. Дронов в годы становления был диспетчером, потом механиком автобазы конторы «КЖАТ». Механиками на начальном



Это фото подойдет?



Коллектив ИТР транспортного цеха. Слева направо: В.С. Егоркин, С.И. Васильев, А.А. Кусяпов, В.Е. Буров, И.С. Дягилев, А.П. Игин, А.В. Борисов.

пути трудились И.Е. Сарычев, И.Е. Сарыгин, Сокурченко, Путенихин. В шестидесятые годы начальником грузовой колонны был И.Ф. Гусев, в восьмидесятые Мирошниченко, после него Н.П. Батов. Н. И. Аткишкин руководил крановым хозяйством, А.Н. Егоров колонной спецтранспорта.

В результате многих трансформаций: – гаражи – колонны – парки – цехи, сегодня транспортный цех – основное подразделение в ООО «ПАТ и М». Транспортный цех состоит из 5 парков по видам техники: грузовой, автобусный, легковой, специальный, парк крано-тракторной техники и 2-ух групп: транспортная группа Нугуш и транспортная группа междугородних перевозок, состоящая из большегрузных автомобилей MAN и DAF. На балансе цеха на сегодняшний день находится – 526 единиц различной техники: от автомобиля «Рено-Кенгу» до мощных грузовиков «MAN», от тракторов «МТЗ» до кранов «LIBBHERR». Работают и обслуживают данные

транспортные средства 627 водителей и механизаторов. Основная задача транспортного цеха традиционна – способствовать стабильной работе ОАО «Газпром нефтехим Салават», обеспечивая своевременную доставку материалов, сырья, оборудования, перевозку людей к месту работы. Механизмы и краны используются при капитальных ремонтах и на строительстве новых объектов общества. В зимний период техника применяется для очистки дорог и объектов от снеговых заносов. Именно поэтому на транспортный цех ложится огромная нагрузка на выполнение этих задач

С мая 2010 года наше предприятие выделено в отдельное общество с ограниченной ответственностью, и встала задача самостоятельно выживать в условиях рынка, искать новые пути для дальнейшего развития и сбыта автоуслуг. Зарабатывать средства не только на традиционном направлении обслуживания ОАО «Газпром нефтехим Салават», но и на других направлениях,

представляя услуги сторонним организациям и частным лицам.

Для наиболее рационального и прибыльного распределения транспортных услуг создан коммерческий отдел, который наряду с отделом логистики обеспечивает транспортный цех объемами работ для обеспечения жизнедеятельности предприятия. Инженерно-технический состав ТЦ ежедневно распределяет и организывает работу по выпуску транспортных средств на линию, максимально обеспечивая выполнение плановых показателей.

В 2011 году в транспортный цех ООО «ПАТ и М» вошло транспортное подразделение ОАО «СМЗ». Это означает, что коллектив растет, а вместе с этим увеличиваются объемы работ и сфера предоставления автоуслуг.

Для выполнения поставленных задач невозможно обойтись без современной и на-

дежной техники. Автопарк транспортного цеха постоянно обновляется по всему спектру технических средств. Процесс непрерывный и не может не радовать как заказчиков, так и эксплуатационников.

Коллектив цеха живет активной жизнью – участвует в общественных и спортивных мероприятиях предприятия. Ежегодно проводится конкурс на звание «Лучший по профессии», где не только выявляются лучшие специалисты. Конкурсы прививают любовь к профессии и повышают престиж предприятия.

Огромный нефтехимический комплекс постоянно нуждается в услугах грузового и легкового транспорта, а также автобусов. А строящиеся производства не могут обходиться без транспортных механизмов – им нужны подъемные краны, погрузчики, экскаваторы.

Грузовой парк

Грузовой парк – ведущее подразделение транспортного цеха ООО «ПАТ и М». В составе грузового парка находится – 138 автомобилей. Это бортовые и тентованные автомобили, самосвалы и топливотранспортники. На сегодняшний день в грузовом парке работает 142 водителя, из них 31 ветеран ОАО «СНОС». Руководит парком Александр Петрович Игин. В предыдущие года под различными названиями им руководили: К.Е. Спиридонов, И.Ф. Гусев, В.Г. Легких, Мирошниченко, Н.П. Батов.

Ранее парк состоял из старых, малотоннажных автомобилей марки «ЗИЛ-130», «ГАЗ-52». За последний период произошли крупные изменения. Устаревшие автомобили заменены на современные, большегрузные машины.

Автомобили «КамАЗ-6460», «MAN», «DAF», «Фиат-Дукато» перевозят грузы по территории всей необъятной России. «МАЗ-МАНы», «МАН и Скания» обслуживают ООО «АЗС Salavat», доставляют топливо до потребителя по территории всей Башкирии и Оренбургской области. Сове-



Большегрузные автомобили MAN

менные самосвалы «КамАЗ – 65115» работают на заводах Общества, участвуют в строительстве новых технологических объектов, перевозят огромные массы грунта, глины и песчано-гравийной смеси. Специализированные автомобили «КамАЗ-4308» и «ЗИЛ-433360» доставляют в цеха

заводов «Мономер», НПЗ, ГХЗ химические вещества, растворы и реагенты. Основная задача грузового парка – своевременная доставка необходимых материалов, запасных частей, узлов и агрегатов технологического оборудования для ОАО «Газпром нефтехим Салават». В нынешнее время все более приоритетным направлением становится работа на сторонние организации и предприятия.

С самого основания комбината №18 грузовой транспорт принимает участие в строительстве объектов Общества, и сейчас большое много техники работает на стройках родного предприятия. Водители самосвалов участвуют в программе ликвидации зданий и сооружений, выведенных из эксплуатации, перевозят десятки тонн кирпичного боя, железобетонных конструкций и строительного мусора в места утилизации.

Большегрузным транспортом грузового парка осуществляется поставка готовой продукции в города России.

Работа водителя – почетная, трудная и ответственная. Водитель всегда должен содержать автомобиль в исправном состоянии, ибо в пути хлопот не оберешься. Он несет ответственность за перевозимый им груз. Водители грузового парка на должном уровне справляются с поставленными задачами. Вот лишь некоторые ветераны, отдавшие предприятию много лет стажа: Ю.Т. Субботин, М.П. Белов, Н.П. Батов, В.И. Самсонов, Ю.С. Салишев, М.М. Баширов, С.Г. Ишбулдин, В.А. Дроздов, В.А. Семавин и С.А. Семавин. Молодые водители равняются на ветеранов, которые передают им накопленный опыт. Хотелось бы отметить хорошую работу: Н. Ф. Алпарова, А.П. Скачкова, Р.Р. Шарафутдинова, А. А. Ростова, М.М. Баширова, И.В. Салихова, С.Ф. Мартынова, К.А. Докукина, Е.А. Фомина, А.С. Федотова, Р.Р. Мокашева и многих других водителей.

Автобусный парк



Автобусы «Нефаз»

Автобусный парк – крупное пассажирское подразделение в транспортном цехе. В составе автобусного парка находится - 116 автомобилей, это автобусы и микроавтобусы. На сегодняшний день в автобусном парке ООО «ПАТ и М» работает 176 водителей, из них 28 ветеранов предприятия. Руководитель автобусного парка Владимир Егорович Буров.

Ранее парк состоял из старых, некомфортных автобусов марки «ЛиАЗ-677», «КАВЗ-651», которые, в основном, поставлялись из города Москва после длительной эксплуатации в

столице. Новые автобусы были большой редкостью. Сегодня картина кардинально изменилась. Устаревшие модели автобусов заменены на современные марки «НефАЗ – 5299» городские и междугородные, «Мерседес-522 АКА».

Основная задача автобусного парка неизменна – доставка нефтехимиков и работников ООО «НСТЦ», ООО «СМЗ» на работу и с работы. На территории ОАО «Газпром нефтехим Салават» имеются четыре маршрута развозки работников по подразделениям и заводам. Мы также доставляем на работу и с работы нефтехимиков, проживающих в городе Ишимбай. Кроме того, водители автобусного парка вывозят детей работников ОАО «Газпром нефтехим Салават» и его дочерних компаний в ДОО «Спутник». Микроавтобусы закреплены за заводами и их службами. Водители микроавтобусов обслуживают иностранных специалистов, которые сотрудничают с ОАО «Газпром нефтехим Салават», а также делегации и гостей, приезжающих на головное предприятие.



Водители автобусов

Кроме основной деятельности автобусный парк осуществляет коммерческие перевозки по заявкам частных лиц и предприятий. Это экскурсионные поездки в город Уфа, доставка туристов для сплава в верховье реки Белая, поездки на Мелеузовский ипподром и т.д. В автобусном парке имеется автобус «СКАНИЯ ГОЛАЗ», который постоянно закреплен и работает с хоккейным клубом «Юрматы», осуществляя доставку хоккеистов на соревнования в различные города России. Дочернее предприятие ООО «ПАТ и М» постоянно совершенствует и расширяет сферу своей деятельности. Вместе с ним расширяет сферу деятельности и автобусный парк. Кроме нефтехимиков работников ОАО «Газпром нефтехим Салават» водители автобусного парка с недавнего времени осуществляют доставку на работу и с работы энергетиков ООО «НСТЦ» и машиностроителей ООО «СМЗ». В перспективе предстоит обслуживание пассажирских маршрутов «Юг» и «Север».

Ожидают скорой замены три давно устаревших автобуса «Икарус 260.50», и «Икарус 256 -л юкс».

Работа водителем автобуса – очень непростая и ответственная. Мы уже упоминали, что водитель автобуса, как правило, встает раньше всех, чтобы вовремя и с максимальным комфортом доставить пассажиров и, завершив развозку, позже всех уходит с работы, чтобы подготовить автобус на следующую смену. Он несет ответственность за жизнь и здоровье пассажиров. Водители автобусного парка всегда достойно справлялись с поставленными задачами. Коллектив не забывает бывших работников подразделения: Н.В. Антошкин, И.П. Бородин, Н.В. Никитин, А.Ипполитов, И.М. Киселев, Н.И. Устимов, Н.Н. Коршунов. Молодые шофера постоянно равняются на ветеранов, которые передают им свой опыт, и делятся наработанными традициями. Хотелось бы отметить хорошую работу: Р.В. Гайфуллина, А.И. Цикунова, Г.А. Елисеева, П.Е. Бурова, Е.И. Шаронова, И. Подрядова, П.С. Радаева, А.П. Субботина, И.Л. Дублистова, В.П. Брославского, И.И. Агильбаева, А.И. Цикунова, В.Н. Ядыкина, В.А. Ярыгина и многих, многих других водителей.

Легковой парк

Легковой парк – является одним из молодых подразделений в составе транспортного цеха ООО «ПАТИМ». На сегодняшний день в составе легкового парка 79 легковых автомобилей различных марок и моделей, которые обслуживают 87 водителей. Начальник легкового парка Сергей Иванович Васильев.

Основным направлением деятельности легкового парка является – транспортное обеспечение руководителей, специалистов, отделов и служб административного корпуса ОАО «Газпром нефтехим Салават», его структурных, дочерних подразделений для решения возникающих и требующих оперативного решения производственных вопросов не только в пределах ОАО, города Салават, РБ, а при необходимости и всей территории Российской Федерации. Обслуживание иностранных специалистов сотрудничающих с головным предприятием, делегаций и гостей, нередко посещающих ОАО «Газпром нефтехим Салават».

Кроме основной задачи по обеспечению функциональной деятельности административного корпуса предприятия, силами водителей

легкового парка осуществляются также коммерческие перевозки по заявкам частных лиц, сторонних организаций, предприятий – обслуживание свадеб, мероприятий, перевозки по городам РБ автомобилями эконом и бизнес класса.

В случаях производственной необходимости перевозки осуществляются в круглосуточном режиме.

За последние годы произошли значительные изменения качественного состава транспорта, вместо выработавших свой технический ресурс устаревших автомобилей марки «Волга», приобретены и продолжают поступать более современные комфортабельные автомобили марок «Рено», «Ниссан», «Тойота-Камри», «Тойота – Ленд Крузер» и другие.

Работа водителя автомобиля – это не только комфортабельная и быстрая доставка, это ответственность за жизнь и здоровье пассажиров. Водители легкового парка всегда достаточно оперативно выполняли поставленные задачи. Хорошую память в коллективе оставили ветераны: Р.М. Рутямов, А.Н. Головачёв, В.Ф. Ковалев, П.И. Кузнецов, Ю.Г. Заводчинов, А. Гальтяев.



Легковые автомобили «Тайота Камри»

Молодые водители равняются на ветеранов, которые передали им профессиональный опыт. Сегодня также доброжелательно и добросовестно обслуживают клиентов наши водители:

Р.Р. Таипов, Р.А. Мамотов, Х.Х. Ибатуллин, Ю.Н. Демин, А.И. Бычков, А.В. Мокроусов, Н.С. Афанасьев, Ю.И. Мочалов, П.А. Буренин, А.А. Птицын, А.А. Кулаков и братья Исламгуловы.

Специальный парк

Специальный парк был и есть один из наиболее важнейших подразделений транспортного цеха ООО «ПАТ и М». От согласованности различных элементов его деятельности зависит технологическая слаженность производств. На сегодняшний день в парке работают 135 водителей эксплуатирующих 94 единицы подвижной техники. Начальник специального парка Игорь Степанович Дягилев.

Подвижной состав специального парка очень разномарочный, начиная с «УАЗов» и «ГАЗелей» и заканчивая большегрузными автомобилями, такими как «КаМАЗ», «МАЗ». Основным направлением деятельности парка является оказание специализированных услуг подразделениям ОАО «Газпром нефтехим Салават», дочерним предприятиям, сторонним организациям, а также частным лицам.

В перечень услуг парка входят такие функции: откачка стоков и пожарохозяйственной воды из колодцев, ям, емкостей вакуумными автомобилями. Также на балансе парка имеются вакуумные автомобили взрывозащищенного исполнения, которые выполняют работы по откачке остатков нефтепродуктов, содержащих горючие вещества, такие как бензин, керосин и прочие химические смеси.

В обширный круг культуры производства входят услуги специализированных, универсальных автомобилей, оборудованных цистернами и пескоразбрасывающими установками, которые в осенне-зимний период занимаются очисткой дорог от снега и посыпкой песком, а в летний период очисткой от мусора и грязи дорог, поливкой газонов и территории общества.

Автомобилями меньшего класса, такими как «УАЗ», «ГАЗель», закрепленными за подразделениями ОАО «Газпром нефтехим Салават», выполняются рейсы по перевозке сотрудников,

специалистов, ремонтных бригад и мелкого технологического оборудования по всем объектам общества согласно заявок. Также автомобилями специального парка ведутся круглосуточные работы по контролю и отбору проб с доставкой их в лаборатории заводов общества.

В парке имеются автомобили скорой медицинской помощи, которые ведут круглосуточное дежурство на центральном медицинском пункте и обслуживают ООО «Медсервис». Одной из самых распространенных услуг, оказываемых автомобилями специального парка, является перевозка пищевых продуктов (молока, хлеба, готовых полуфабрикатов), доставка обедов по столовым ООО «Промпит» и цехам общества. На базе автомобиля марки «Мерседес», оборудованного автономным дизель-генератором, совместно со специалистами экологической лаборатории, специальными приборами ведется круглосуточный контроль за состоянием чистоты окружающего воздуха и обработка данных, как на территории общества, так и на прилегающей к промплощадке зоне. Несколько лет назад были закуплены два каналопромывочных автомобиля марки «КамАЗ», способные выполнять работы по прочистке трубопроводов канализации гидродинамическим способом и откачки ила, густой массы из ям и колодцев.

Для оказания ритуальных услуг, как работникам общества, так и частным лицам в парке работают автобусы марки «ПАЗ», оборудованные под катафалки.

За последнее время парк значительно обновлен. Вместо устаревших автомобилей закуплены более современные, комфортабельные с модернизированными двигателями и агрегатами. Славную память оставили ветераны: М.Г. Аблеев, В.С. Буравченко, И.З. Насыров, Б.Б. Сагатдинов, Р.А. Сафиуллин, А.С. Самольянов,

С.А. Шарыгин, И.А. Гречко. Водительский состав парка регулярно омолаживается. На смену опытным ветеранам, приходят молодые, энергичные люди, с высоким образованием и готовые трудиться на благо предприятия. Сегодня продол-

жают славные традиции: И.Р. Абдульманов, Х.Г. Бурангулов, П.В. Мамаков, Д.В. Павленко, М.И. Смирнов, А.В. Жданов, В.В. Зайцев и многие другие.

Крано-тракторный парк

Крано-тракторный парк – сегодня является подразделением в транс-портном цехе. В составе крано-тракторного парка находится – 99 единиц самой разнообразной техники: автокраны, гидродъемники, гидроманипулятор, тракторы, бульдозеры, погрузчики, ямобуры, гидромолоты, экскаваторы различных модификаций и назначений, автогрейдеры и снегоуборочные машины.

Крано-тракторный парк существует с основания предприятия и не менял своего названия, лишь подстраивался под веяния времени. Буква «М» в аббревиатуре ПАТ и М подтверждает наличие различных по назначению механизмов. На сегодняшний день в крано-тракторном парке ООО «ПАТ и М» работает 87 механизаторов

и машинистов кранов. Руководят этим большим хозяйством начальник кранового тракторного парка Александр Васильевич Борисов и его заместитель Виктор Степанович Егоркин.

Ранее в различные годы подразделением руководили: И.Г. Бондаренко, А.Е. Коротов, В.М. Тупикин, В.И. Стукалов, Х.М. Шарафутдинов.

За последние три года крано-тракторный парк обновился на 60%. Старую технику заменили новые и усовершенствованные механизмы и краны. В составе парка есть два крупнотоннажных крана марки «LIBHERR» производства Германии (грузоподъемностью 90т и 250т), японский автопогрузчик (грузоподъемностью 10т), снегоуплотнительная машина производство Германии для подготовки горнолыжных трасс.

Основная задача крано-тракторного парка – участие в строительстве и ремонте объектов на предприятии ОАО «Газпром нефтехим Салават». Механизмы и краны используются при капитальных ремонтах и на строительстве новых производств общества. В зимний период такие механизмы как трактора «К-700», «К-703», автогрейдеры, фронтальные погрузчики и бульдозеры применяются для очистки дорог и объектов от снеговых заносов. Это способствует обеспечению четкой и своевременной доставки работников ОАО «Газпром нефтехим Салават» и работников ООО «НСТЦ», ООО «СМЗ» на работу и с работы.

Кроме основной функции крано-тракторный парк выполняет услуги по коммерческим заявкам частных лиц и предприятий. Автокраны выполняют строительно-монтажные работы за пределами промплощадки и города.

Работа механизаторов и машинистов кранов – очень не простая и ответственная. Порою и нередко она выполняется в аварийном и круглосуточном режиме.



**Халыф Минулович
Шарафутдинов**



Погрузчик в работе

Хотелось бы отметить хорошую работу машинистов кранов и гидро-подъемника: Н.П. Чурова, Р.Г. Хабибуллина, В.З. Ишмуратова, С.В. Васильева, А.Г. Русакова, Р.Н. Усманова, Ф.Х. Ахтямова, машинистов бульдозера: Н.А. Акимова, Х.Н. Вагапова, трактористов: В.С. Никитина, В.Д. Потеряхина, водителя погрузчика – А.Г. Скоробогатова, машинистов экскаваторов: Л.В.Никитина, К.Ш. Рахимкулова, машиниста автогрейдера – К.И. Мулина и многих других машинистов кранов и механизаторов.

В составе коллектива крано-тракторного парка продолжает трудиться заслуженный работник Республики Башкортостан по транспорту – водитель погрузчика А.В. Снегов.

Без многообразия этой техники не обходятся капитальные ремонты и строительно-монтажные работы по реконструкции или возведению новых объектов в обществе. Одной из основных обязанностей работников парка является благоустройство и уборка территории предприятия с ежедневным привлечением десяти единиц техники. В зимний период во время заносов и сильных снегопадов механизаторы ведут круглосуточное дежурство по очистке подъездных путей и дорог на улицах акционерного общества.

Не остаются без внимания вопросы экономики. С целью рационального использования тепло-энергетических ресурсов и горючесмазочных материалов отревизировано и отремонтировано все гидравлическое оборудование крано-тракторной техники. Для увеличения производительности труда администрацией принято направление на приобретение многофункциональной техники. Предприятие приобретает механизмы со съемным и сменным навесным оборудованием.

При подборе и обучении кадров главное направление проводится на обучение механизаторов широкого профиля, чтобы один человек мог эксплуатировать механизмы различного назначения. Большинство поступающих на вооружение машин импортного исполнения – чрезвычайно сложные в устройстве и обслуживании. Управлять ими требуются обширные технические знания, профессионализм и опыт работы. Эти славные традиции заложены ветеранами подразделения: Е.В. Куликов, Г.В. Новоженин, А.А. Назаров, А.Т. Костин, В.П. Дегарев, А.Ф. Коновалов, Н.В. Васильев, А.М. Исхаков, А.И. Ширяев и другими.

РЕМОНТНО-МЕХАНИЧЕСКИЙ ЦЕХ

Ушло в прошлое то время, когда водитель, засучив рукава, лез под капот, чтоб самолично устранить неполадку. Сегодня для этих целей существует сложная и разветвленная ремонтная служба.

Ремонтная служба предприятия подчинена главному инженеру и делится на две ветви: участок главного механика, который ведает исправностью зданий, сооружений, трубопроводной сети канализации и водопровода. Обслуживает и ремонтирует в соответствии установленных графиков ППР. Главным механиком предприятия является Юрий Степанович Свистунов, инженер механик Наилья Рашитовна Зубаирова и есть небольшая группа ремонтников.

К ремонтной же службе относится участок главного энергетика. Руководит им главный

энергетик предприятия Вадим Леонидович Борисов, при колоннах созданы собственные электрогруппы.

Вторая ветвь – ремонтно-механический цех, который проводит техническое обслуживание и ремонтирует весь наличный транспорт предприятия. Руководит РМЦ начальник цеха Александр Анатольевич Крохалев.

На балансе предприятия числится 530 автомобилей и механизмов самого различного назначения. Из них 70 единиц импортного исполнения. Сложность технического обслуживания такого разнообразия модификаций мы рассматривали выше. За годы самостоятельности в РМЦ подобраны профессионалы высокой квалификации, имеются опытные кадры. С целью повышения престижа ремонтника в ремонтных



Здание ремонтного цеха



Инженерный корпус РМЦ. Слева направо: Ю.Н. Грубов, Н.К. Тарасов, А.А. Туркин, С.Ю. Меринов, А.А. Крохалев, А.И. Тихонов.

подразделениях разработан и внедрен комплекс мероприятий по улучшению условий труда, качества обслуживания и ремонта всего спектра современной техники.

РМЦ состоит из семи ремонтных зон (боксов) по видам техники: грузовой, автобусный, легковой, специальный, парк крано-тракторной техники и токарного отделения. Ремонтные боксы РМЦ способны разместить одновременно до 50-ти единиц техники.

В цехе работает 81 человек, это слесари по ремонту автомобилей, слесари по ремонту топливной аппаратуры, агрегатчики, мотористы, слесари по ремонту гидравлического оборудования, автоэлектрики, жестянщики, маляры, и.д. Руководят ремонтниками специалисты с высшим образованием: старший мастер Николай Константинович Тарасов и пять мастеров: Сергей Юрьевич Меринов, Альберт Закиевич Валиев,

Юрий Николаевич Грубов, Ленар Азатович Тимербулатов, Эрик Фаутович Юсупов.

Руководство не жалея средств совершенствует материальную базу, приобретает современное гаражное оборудование как для обслуживания отечественной, так и импортной техники. В последнее время в боксе №1 моторного отделения установлен новый хонинговальный станок модели «СС6093». Там же оборудован стенд «STAR-12S» под обкатку автомобильных компрессоров. В боксе №2 токарного отделения смонтированы необходимые вытяжные устройства для заточных станков.

Основной задачей ремонтников является качественное и своевременное техническое обслуживание и ремонт подвижного состава общества, что способствует стабильной работе транспортного цеха, а значит предприятию в целом. Этому в значительной степени способствуют ши-



Бокс №2 РМЦ

рокое внедрение в процессы обслуживания и ремонта современных методов и средств технического диагностирования. В прошлом году в РМЦ введен в эксплуатацию комплекс компьютерной автодиагностики «КАРМАСКАН, СКАМАТИК», обеспечивающий мгновенную и точную проверку двигателей отечественного и зарубежного производства. А также установлен лазерный стенд «схода – развала». Однако в работе цеха неизбежно возникают определенные трудности. Из-за большой разномарочности подвижного состава и не до конца обновленного технического парка, работникам РМЦ приходится решать множество сложных задач при починке различных машин.

Проведена большая работа по ремонту зданий и сооружений предприятия. В токарном отделении заменены все оконные блоки с рамами, проведен косметический ремонт, оборудована душевая комната. В боксе №1 капитально отремонтирована кровля, заменены оконные блоки и выполнена побелка внутренних поверхностей стен.

В год здоровья и спорта радует своими успехами волейбольная команда, укомплектованная, кстати, в большинстве из работников коллектива РМЦ. Она не единожды завоевывала призы по ОАО «Салаватнефтеоргсинтез» и в чемпионатах волейболистов города. Прекрасным специалистом, умелым руководителем и активным волейболистом по сей день является ветеран и многолетний руководитель цеха Анатолий Григорьевич Мартынов.

Хорошо поставлена у ремонтников рационализаторская работа. С.А. Фунтиков и А.Р. Ахмедьяров лучшие рационализаторы предприятия. Многие квалифицированные специалисты цеха помогают держать в состоянии готовности транспорт предприятия, это в первую очередь токарь С.С. Лукманов, жестянщик О.Н. Коршунов, сварщик А.И. Филатов, слесари Р. Мухамедьяров, Н.А. Обласов и М. Ситдииков, электрослесарь А. Несмеякин.



*Анатолий Григорьевич
Мартынов*



*Абузар Кавеевич
Шамсутдинов*



*Управление главного механика.
Ю. С. Свистунов, Н.Р. Зубаирова.*



Это фото подойдет?

УПРАВЛЕНИЕ



**Директор ООО «ПАТ и М»
Роман Николаевич Галкин**

Каждый день в 05 часов 40 минут, едва зарождается новый трудовой день, диспетчер начинает выдавать путевые листы. Сначала водителям автобусов, затем спецтранспорту, потом трактористам и машинистам различных механизмов. Путевки выдаются загодя, чтобы рабочий день своевременно начался на запланированных к работе местах. С этой же целью накануне весь вечер заседает «штаб». Сегодня «штаб» называется «Управление предприятия автомобильного транспорта» и занимает небольшое, аккуратно отделанное керамической плиткой двухэтажное здание. Деловито и весьма успешно предприятием управляют высокообразованные руководители.

Директор – Роман Николаевич Галкин, и три главных специалиста:

Заместитель по эксплуатации – Наиль Халитович Алтынбаев;

Главный инженер – Василий Иванович Стукалов;

Начальник отдела по работе с персоналом – Юрий Германович Евдокимов;

Технической работой ведает секретарь – Ольга Александровна Кузнецова.

Именно воля этих людей движет сотнями автомобилей, поднимает многотонные грузы и вскапывает глубокие траншеи.

Используя терминологию водителей «сдадим на задней скорости на полвека назад». То



Наиль Халитович Алтынбаев



**Главный инженер
Василий Иванович Стукалов**



Секретарь О.А. Кузнецова

есть припомним, что почти десятилетие автобаза входила в состав КЖАТ. Головная надстройка КЖАТ находилась через дорогу от автобазы при станции «Южная» и представляла собой руководителя в единственном числе. Контора автобазы и тракторной базы уже тогда занимала часть отдельного барака. Автобаза простиралась на восточном уголке территории станции, в бараке ютились руководители и все немногочисленные отделы. Вторую половину барака занимало управление базы №1.

Мы цитировали список главных специалистов, назначенных приказом А.М. Франгуляна. Здесь повторим лишь лиц, касаемых автотранспортной ветви:

И.о начальника эксплуатации – Бухин Н.Н;

Ст.инженер отдела эксплуатации – Жаринов;

Начальник автобазы – Терентьев;

Начальником базы кранов и тракторов – Воронин;

Начальник механических мастерских – Поленок;

Старший механик механической мастерской – Куликов.

При конторе автобазы создаются функциональные отделы: эксплуатации, планово-

экономический, труда и зарплаты, инспектор по кадрам. То есть штат управления коллективом автобазы без руководителей подразделений составлял около десятка специалистов. Теперь трудно вычлнить, сколько было в конторе автомобилистов, но вместе с железнодорожниками их было всего 236 человек.

В январе 1960 года контора переселяется в двухэтажное здание на новом месте. Спустя год, вернее в феврале 1961 года железнодорожники выходят из КЖАТ и автотранспортники образуют автотранспортную контору комбината №18. Штат управленцев несколько расширяется – появляются производственно-технический отдел, отдел охраны труда, служба безопасности движения и отдел кадров. Увеличенный штат управления насчитывает 25 специалистов. Эта структура управления продержалась почти три десятка лет. В различные годы и под разными названиями автобазой руководили:

Н.Н. Большаев 1961-1962 годы – начальник транспортной конторы;

Н.В. Панин 1962–1964 годы – начальник транспортной конторы;

И.П. Прытков 1964–1974 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

Н.И. Поворотов 1974–1981 годы – начальник цеха «АТ и МР»;



Группа энергетиков. Слева направо П.А. Акшенцев, В.Л. Борисов, А.В. Иванцов, Р.Ф. Ильясов.

И.П. Прытков 1877–1981 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

В.И. Мыльников 1981–1985 годы – начальник цеха «АТ и МР»;

Г.И. Шавыров 1985–1992 – начальник цеха, 1992–2009 годы – годы директор ПАТ и М;

Р.Н. Галкин 2009 год – настоящее время – директор ООО «ПАТ и М».

С 01 февраля 1992 года предприятие становится арендным и в штат вводится заместитель директора по коммерческой части и бухгалтерия.

После реконструкции здания в 1995 году, помещения диспетчерской службы и управления комбината поместили под единую крышу. В здании управления проведена перепланировка и так называемый «евроремонт». То есть отделы и диспетчерская служба получили прекрасно отделанные европанелями светлых тонов помещения с современной мебелью и коммутацией под компьютерную сеть. Диспетчерскую службу крано-тракторной базы и автобазы объединили.

С 2008 года главным инженером становится Василий Иванович Стукалов. Василий Иванович родился в городе Салавате в 1961 году. Начинать трудовую деятельность после окончания ГПТУ-26 слесарем контрольно-измерительных приборов.

В цех «АТ и МР» устроился после армейской службы водителем грузового автомобиля. Некоторое время работал в техническом училище ПУ №19, где воспитывал учащихся и приводил их на практику в АТ и МР. В это время без отрыва от производства окончил институт и вернулся в крано-тракторный гараж. После ухода А.Е. Коротова в РГТИ в 1990 году возглавил крано-тракторный гараж. Когда в результате реорганизации 1996 года предприятие стало именоваться ПАТ и М, колонны переименовали в цехи, стал начальником крано-тракторного цеха.

К 2004 году накопил солидный опыт и стаж и когда одновременно вышли на пенсию ряд руководителей – И.В. Моторин, Н.П. Батов и А.Г. Мартынов, был назначен заместителем директора по эксплуатации, где работал по 2008 год, затем назначен главным инженером предприятия.

Последняя реорганизация в ООО «ПАТ и М» проведенная в мае 2010 года значительных расширений штата не предусматривала, был дополнительно введен начальник отдела по работе с персоналом.

Сегодня в управлении насчитывается восемь отделов и бухгалтерия.

Планово-экономический отдел

Планово-экономический отдел предназначен для организации учета и экономического планирования направленного на рациональную хозяйственную деятельность. В функции отдела входит разработка и утверждение проектов затрат и годовых планов предприятия, распределения их во времени и между подразделениями.

Время постоянно меняет постулаты. На страницах данного произведения мы встречались с собираемыми кондукторами талонами, по которым в старое время проводился учет выполненной работы. Затем были тонно-километры и пассажиро-километры. С внедрением системы R/3 «САП», положение радикальным образом

изменилось. Но в предыдущем разделе рассмотрению этой системы посвящена целая глава, здесь мы коснемся её вскользь: она сделала затратный механизм абсолютно прозрачным, а экономике экономной.

Анализ и контроль за расходом ремонтных, топливных и резинотехнических ресурсов ведется в режиме «онлайн» на современных компьютерах, объединенных в систему R/3 «САП». И следят за экономическими показателями четыре привлекательные женщины: начальник отдела Татьяна Анатольевна Шарафутдинова, ведущий инженер Татьяна Владимировна Журавлева и



*Планово-Экономический отдел.
Слева направо: А.В. Кисловская, Т.В. Журавлева, Т.А. Шарафутдинова, А.А. Бакиева.*

специалисты 1 категории Анна Владимировна Кисловская и Айгуль Асгатовна Бакиева.

Уход от жесткой плановой экономики значительно усложнил обязанности работниц отдела. Традиционно труд коллектива предприятия был направлен на поддержание функционирования ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Раньше с головной конторой взаимоотношения складывались следующим образом. По факту прошлого года готовилась общая смета из суммы всех затрат: зарплата, налоги, ремонты. Делили общую сумму затрат на единицы техники и получали стоимость машины часа. Калькуляция согласовывалась с планово-экономическим отделом общества и принималась за основу. В процессе работы по полученным фактическим показателям вносились коррективы. За пределы плановой сметы выходить было нельзя. Фактическая себестоимость машины часа вычислялась приведенной методикой по факту общих затрат. Если где-то экономили, сводили баланс с ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». То есть у предприятия прибыли не водилось. Кризис наступил, волевым решением смета урезалась. Приходилось подтягивать поясок и экономить.

Сегодня все изменилось. Наряду с традиционным обслуживанием головного предприятия, появились внешние контрагенты. Если расчеты

с объединением производятся по нулевой рентабельности и прибыли от него предприятие не получает, то расчет за выполненные работы с внешними заказчиками производится с 30 процентной рентабельностью. Калькуляция также учитывает: сметы на ремонты, горючесмазочные материалы, резинотехнические изделия, текущие расходы. Из расчетных затрат складывается себестоимость машиночаса. Задача планового отдела отслеживать условие, чтоб себестоимость машиночаса транспортной единицы не превышала стоимости стороннего транспорта. Ремонт зданий и сооружений проводился по утвержденным графикам, в особых случаях согласно комиссиям отбраковок. Средства на эти цели выделяются либо по статье капитального ремонта, либо по сметам ДКС, если это подходит под статьи реконструкции.

Транспортные расходы при обслуживании заводов и подразделений объединения производятся по почасовому расчету. Прибыль или рентабельность автотранспортному предприятию при этом не планируется.

В условиях рыночной экономики главная задача отдела планировать, отслеживать фактическую себестоимость по времени, чтоб не допустить превышения затрат в стоимости машиночаса с конкурирующими фирмами.

Коммерческий отдел

Коммерческий отдел – новое веяние в структурном устройстве управления ООО «ПАТ и М». Это уже явно капиталистическая тенденция ведения хозяйства. При социалистическом методе хозяйствования краеугольным камнем было плановое распределение фондов потребления и накопления. Прибыль, безусловно, существовала как понятие, но она столь же планово распределялась на составные части: министерство, соцстрах, местные органы и модернизация основных

средств головного предприятия, то есть коллектив прямой выгоды от результатов своей работы не имел. С начала девяностых годов во главу угла встали экономические интересы. То есть при рыночной экономике главной функцией любого предприятия является прибыль от его деятельности, а значит его финансовое благополучие. Совершенствование сложного механизма на экономическую выгоду велось много лет: арендные методы хозяйствования, создание собственной



Коммерческий отдел слева направо А.И. Пестряев, А.Г. Баранов, С.А. Пивоваров, А.А. Баранов, сидит А.К. Баранов.

бухгалтерии, совершенствование учета с помощью различных компьютерных систем.

Возможности создания прибыли у коллектива всегда были, они заложены его функциональным многообразием и насыщенностью механизмами. Традиционное направление деятельности ПАТ и М исторически направлено на обеспечение технологии головного предприятия. Традиционно существуют крупнотоннажные перевозки продукции технологических заводов: ПВД, ПНД, карбамид, полистирол (УПМ, ПСМ) по территории РФ, перевозка минеральных удобрений в сельские и фермерские хозяйства.

На предприятии три разнородных подразделения, в которых сконцентрированы разнообразные типы машин и механизмов: грузовые автомашины; крано-тракторная и дорожная техника; пассажирские автобусы и легковые автомобили. Коммерческий отдел создан с двуединой целью: – чтобы рационально с максимальной выгодой



Ю.С. Фокин бывший зам директора по коммерческой части

использовать их потенциал; направить работу всех подразделений на получение финансовой прибыли; максимально качественно выполнять и выгодно продавать свои услуги. Образно говоря, он призван заниматься продвижением услуг транспортом по территории Российской Федерации и дополнительных услуг, как пошив чехлов и шумоизоляция.

Новые формы финансовых взаимоотношений привели к изменению структуры в перевозках: перевозки стали осуществлять мелкими партиями и в основе своей в обратную сторону, то есть доставка сырья, реагентов и материалов от адресатов и поставщиков. Расширилось поле взаимодействия механизмами с клиентами сторонних организаций.

Отдел образован в августе 2009 года. В нем под руководством Александра Константиновича Баранова трудятся: Сергей Александрович Пивоваров, Александр Александрович Баранов, Антон Геннадьевич Баранов, Алексей Иванович Пестряев.

В его задачи входит проработка и расширение сферы услуг, совершенствование и углубление направлений деятельности подразделений: транспортные услуги, ремонт и ТО стороннего транспорта, крупнотоннажные перевозки, вспомогательные услуги – мойка, пошив чехлов и др. Работники этого отдела ведут отслеживание и анализ цен конкурентов, поиск новых заказчиков, выполняют оформление договорных работ, анализ цен конкурентов. Кроме традиционных, исторически сложившихся услуг, появились новые задачи, которые также попали в поле деятельности коммерческого отдела: бесперебойное обеспечение машин запасными частями и горючесмазочными материалами, реализация избытков, организация доставки и приобретения, посредничество, продажа услуг.

В конечном итоге от работы Коммерческого Отдела напрямую зависит прибыль всего предприятия, его настоящее и будущее благополучие.

Бухгалтерия

Бухгалтерия это упорядоченная система сбора, регистрации и обобщения информации в денежном выражении. То есть, это мало известные простому обывателю термины: дебит – кредит, актив – пассив. Объектами бухгалтерского учёта являются имущество организаций, их обязательства и хозяйственные операции, осуществляемые организациями в процессе деятельности.

В транспортном цехе бухгалтерия упоминается еще в первом приказе о создании КЖАТ. Но при социалистическом хозяйствовании и наличии централизованной бухгалтерии предприятия, её необходимость в подразделении вскоре отпала.

Вновь вернулись к созданию бухгалтерской службы лишь в 90-е годы. Этому способствовало то, что по всей России финансовое положение складывалось неблагоприятно, в связи с чем расчеты за оказанные услуги производились не в безналичном или наличном порядке, а по-

средством цепи взаимозачетов, что усложняло бухгалтерский учет дебиторской и кредиторской задолженности в несколько раз.

В 1991 году в связи с увеличением оказываемых услуг возникла необходимость в создании своей бухгалтерии в составе тогдашнего цеха «АТ и МР».

Служба организовалась в составе бухгалтеров: З.Х. Адикаевой, Г.Ш. Башировой и Л.И. Туктамышева, а также кассира Г. Кочетова. Заявки на транспортные услуги и перевозку грузов стекались в подразделение со всех регионов России. Ведь тогда ежедневно оформлялось от 15 до 20 командировок грузоперевозчикам.

В 1992 году на должность главного бухгалтера назначена Раиса Васильевна Реут. В сентябре 1992 года Л.И. Туктамышеву сменяет Лидия Андреевна Лобакова. В данном составе бухгалтерия проработала до момента ликвидации аренды в 1995 году.



Слева направо: Е.В. Юрченко, Е.В. Вахитова, Г.А. Петрунина, С.Е. Бобрик, Г.В. Дмитриева, Е.Н. Мягова, А.А. Соловьева

За период с 1995 по 1996 годы бухгалтерами трудились И.В. Герасимова, З.Х. Адикаева, Н.А. Латышов, Л.С. Дегтярев.

В это время зарождаются услуги сторонним организациям и физическим лицам: по ремонту автомобилей, по проверке транспорта на СО и услуги крано-тракторного парка. Предприятие организовало пассажирские перевозки в сельской местности, занималось реализацией проездных билетов.

Возрос объем работ по выставлению актов и счетов-фактур, особенно в период летней уборки урожая. Затруднения в расчетах возникали из-за того, что у машин наращивались борта, соответственно изменялась грузоподъемность, расход топлива. Соответственно риск потерь груза при транспортировке.

В 1994 году внедрен автоматизированный метод бухгалтерского учета, расчета заработной платы, а впоследствии материальных запасов и автоуслуг.

Возведение и открытие в 1994 году 4-х автозаправочных станций в поселке Зирган, на Нугуше и в Кугарчинском районе значительно увеличило объем бухгалтерских операций. Учет ГСМ и постановка прохождения оплаты оказались возложены на бухгалтерию. К счастью со временем внедрилась работа заправок через кассовые аппараты.

Текущая отчетность шла своим чередом: по итогам хозяйственной деятельности квартала или года составлялась сводная отчетность, которая передавалась в головную бухгалтерию ОАО «СНОС».

В процессе подготовки к выделению в отдельное предприятие, с 2009 года проведены подготовительные мероприятия. Затем начинается оказание транспортных услуг вновь созданным предприятием по агентским договорам.

С 01 мая 2010 года в состав ООО «ПАТ и М» переданы все основные средства и подвижный

транспорт. Соответственно передаются функции бухгалтерской отчетности предприятия.

Формируется новый штат бухгалтерии, который сегодня возглавляет главный бухгалтер Светлана Евгеньевна Бобрик. Её заместитель Татьяна Владимировна Дмитриева и бухгалтеры: Ирина Владимировна Юрченко, Елена Владимировна Вахитова, Татьяна Анатольевна Петрунина и Екатерина Николаевна Мягкова.

Для решения задач эффективного управления, повышения качества услуг и оптимизации перевозок на предприятии приступили к внедрению единой информационной системы. Выбор пал в пользу технологической платформы «1С Предприятие 8» и прикладных решений «1С Управление производственным предприятием 8» и «1С Управление автотранспортом 8».

Внедрение заняло 6 месяцев. За это время был выполнен перенос данных из предыдущей учетной системы, проведено индивидуальное обучение сотрудников. Всего автоматизировано 70 рабочих мест в отделах управления.

В результате реализованы следующие возможности: отлажен учет шин, запчастей, расхо-

дов на ремонт, амортизация. Это позволило сделать прозрачной работу каждой единицы транспорта.

Автоматизированное согласование заявок и формирование путевых листов позволило поднять выработку;

Единая информационная система позволила сделать бизнес-процессы более прозрачными для руководства, вести точное планирование бизнеса, избегать перегрузок или простоев и, следовательно, финансовых потерь.

Важным фактором, способствующим повышению эффективности работы, стала интеграция «1С Предприятие. Управление Автотранспортом 8» с системой глобальной навигации. Она позволила сократить спорные ситуации во взаиморасчетах с заказчиками перевозок. Система GPS-навигации в режиме реального времени с высокой точностью определяет местоположение машины, пройденный маршрут и расстояние.

Весь комплекс внедренных мероприятий, высокоавтоматизированный учет и контроль делают предприятие конкурентоспособным в развивающемся бизнесе перевозок и транспортных услуг.

Отдел логистики



Диспетчеры Г.Д. Елизарова и М.А. Носова

Отдел логистики это уже рыночное изобретение, мы помним его со времени основания предприятия как отдел эксплуатации. Отдел логистики с момента реорганизации в 2009 году возглавляет начальник отдела Денис Петрович Максимов. В подчинении руководителя находятся специалисты отдела и диспетчеры.

Отдел логистики ведет работу с заказчиками, осуществляет прием заявок, распределяет пассажирский и грузопассажирский автотранспорт, механизмы, согласно заявок клиента и учетом вида и рода перевозимого груза, максимального использования грузоподъемности и обеспечении сохранности груза, вместимости пассажиров. Его специалисты занимаются разработкой и внедрением новых форм эффективной



**Слева направо верхний ряд: А.А. Булгаков, О.Н. Селина, Е.А. Селина, В.И. Рогожа.
Нижний ряд Э.В. Федосеева, Д.П. Максимов, Н.Х. Ахметшина.**

организации транспортных перевозок с соблюдением безопасности дорожного движения.

Приказом №6 начальником службы эксплуатации назначается Жари-нов. После него некоторое время руководила Сухан, потом Е.Ф. Федосеев.

С 1984 года начальником эксплуатации назначается Р.Г. Кантюков, инженером эксплуатации – Ю.А. Черемин. С 1989 отдел возглавлял И.В. Моторин, с мая 1994 инженером эксплуатации является А.Н. Егоров. №14 А.Н. Егоров

Огромная ответственность в обеспечении бесперебойного обслуживания подразделений общества транспортом лежит на диспетчерской службе. Она по праву считается самым напряженным участком автотранспортного предприятия. Телефон здесь не смолкает ни на минуту, независимо от времени суток. Диспетчеры, а их в ПАТ и М 8 человек круглосуточно держат руку на пульсе огромного организма. Работа их организована по

12 часов в две смены. В диспетчерской аккумулируется весь фронт работ не только водительского состава, здесь владеют сведениями по многим делам, которые проводятся в обществе. В основе своей там трудятся работницы женского пола. Почему с ними легко и приятно общаться, водители их понимают с полуслова.

В стародавние времена работу координировали два диспетчера АТЦ и диспетчер КТЦ. После реконструкции здания управления их объединили – на смене работает два диспетчера. Для работниц созданы самые комфортные условия с удобными раздевалками, санузлами с душевыми кабинами и комната приема пищи. В обязанности диспетчера входит подготовить путевые листы, выдать талоны на горючее, распределить задания и контролировать их исполнение. Между делами необходимо обстоятельно и вежливо отвечать на многочисленные телефонные звонки. Профессиональных обязанностей не перечислить. Диспетчер



Диспетчеры (слева направо) Н.А. Козлова и Н.В. Ротова

в любое время суток организует, контролирует и координирует работу транспорта.

Много лет отдали диспетчерской службе ветераны предприятия: К. Алферова, Н. Иванова, Л.П. Бирюкова, К.Л. Мурахтина, Н.Н. Цветкова, Н.В. Ротова, М.Н. Кантюкова, В.В. Саранцева, В.В. Кузнецова, Л.П. Плеханова. Ранее работницы этой службы выписывали и обрабатывали путевую документацию вручную. В конце 80-х годов внедрили ком-пьютерную программу «BEST AVTO», что облегчило оформление, прохождение и обработку путевой документации. В 2002 году произошел переход на программу R/3. После выделения в ООО «ПАТ и М» пошли еще дальше – теперь используется программа «1С Предприятие». Ныне диспетчерами трудятся: Э.В. Федосеева, О.А. Козлова, Е.В. Комарова, Т.А. Кантюкова, Е.А. Селина, О.Н. Селина, Г.П. Силантьева, Ф.Б. Султангузина, Е.А. Дронова, Е.П. Латыпова, О.Ф. Яковлева.

Отдел кадров и кадровая политика

Собственный инспектор кадровой службы в транспортной конторе появился в 1961 году. Одним из первых инспекторов ОК являлась Ирина Петровна Зеброва. Современники тех лет утверждают, что была она чрезвычайно порядочная и душевная женщина. Кроме основной обязанности приема и увольнения, инспектор по кадрам в те годы имел массу сопутствующих функциональных обязанностей. На их плечах лежала организация обучения в ШРМ, повышение квалификации работников, организация социалистического соревнования и мобилизация колонн для отправки на сельхоз работы.

На сегодняшний день в ООО «ПАТ и М» работает 875 человек.

Если театр начинается с вешалки, то предприятие для работника начинается с отдела кадров. Переступив порог заведения, будущий работник первым делом обратит внимание – кто и как его встретит. Совсем не даром, многие из старожилов и ветеранов города чаще всего вспоминают сотрудников отдела кадров, принимав-

ших их на работу. В отделе кадров ООО «ПАТ и М» вновь принятых встретят три высококвалифицированных специалиста: руководитель сектора Аэлита Ниловна Насырова и два специалиста – Светлана Александровна Стукалова и Елена Владимировна Чиглинцева.

В задачи кадровой службы и сегодня входит не просто обязанность технически оформить работника. Её функции гораздо шире. В ООО «ПАТ и М» эффективно действует ряд документов, затрагивающих сферу образования и сопровождения кадровой работы, а также медицинского обеспечения сотрудников и их семей. Головная компания уделяет первостепенное внимание созданию максимально комфортных условий для работников, обеспечению их комплексом социальных гарантий, льгот и компенсаций. И культура производства на предприятии на высочайшем уровне. Разумеется, это направление приоритетно для всех подразделений.

Сам по себе отдел кадров предприятия ОАО «ПАТ и М» небольшой. В нем трудится всего три



Коллектив отдела кадров и труда и зарплаты.

Слева направо верхний ряд: С.А. Стукалова, Л.В. Баранова, Е.В. Чиглинцева, Г.А. Азнаева, С.Н. Федорова, Н.А. Аржанова, Т.В. Белова, М.Ш. Абзалова, нижний ряд: Н.М. Лазарева, Ю.Г. Евдокимов, А.Н. Насырова.

женщины. Кроме основной функции: зачислить, перевести или уволить работника и произвести необходимые записи в трудовой книжке, сегодня они озадачены массой других обязанностей. Важнейшие из них – «Программа адаптации новых работников», «Положение об организации оздоровления и отдыха работников и их детей», «Положение о юбилейных датах», «Положение о порядке оказания единовременной материальной помощи работникам» и др. Важной социальной гарантией является обеспечение работников медицинским обслуживанием. Заключены договоры об обязательном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «Страховая компания «СОГАЗ-Мед» и дополнительном медицинском страховании граждан с Уфимским филиалом ОАО «СОГАЗ».

Между администрацией и работниками предприятия периодически заключается коллективный договор, регулирующий трудовые отношения и гарантирующий социальную защищенность работников. Кадровая служба обеспечивает работников коллектива путевками в оздоровительные учреждения.

На предприятии имеется специализированная техника, которая входит в состав группы Военного Комиссариата и ведется воинский учет по бронированию граждан, согласно Сводного наряда и Методических рекомендаций Генерального штаба Вооруженных Сил по ведению воинского учета в организациях.

Компания создает все необходимые условия для реализации возможностей сотрудников.

Действует программа об образовании, о производственном обучении и наставничестве.

В рамках реализации корпоративной кадровой политики и мотивации к повышению квалификации и развитию персонала действует Положение о кадровом резерве.

Вот такими новыми работами обусловленными веяниями времени занимаются специалисты подготовки кадров, целью которой является снижение текучести и повышение квалификации.

Отдел труда и заработной платы

Его деятельность касается всех и вся, так как в функции входит расчет и начисление заработной платы работникам, изучение использования рабочего времени, совершенствование и внедрение новых методов оплаты труда.

Сегодня в отделе не отводят глаз от мониторов компьютеров восемь обаятельных женщин: начальник сектора Надежда Михайловна Лазарева и два инженера сектора – Надежда Анатольевна Аржанова и Светлана Николаевна Федорова; четыре экономиста – Ольга Михайловна Фокина, Татьяна Вольдемаровна Белова, Людмила Викторовна Баранова, Мавсиля Шамильевна Абзалова и техник Гульдар Абуталиповна Азнаева.

Специфика учета такова, что штат учетчиков пришлось хорошо увеличить. Раньше было несколько по-иному. Вот как семидесятые годы прошлого столетия вспоминает Клавдия Александровна Губина. «Я не сразу пришла в АТ и МР, с 1957 по 1971 год работала на машиносчетной станции. Без отрыва от производства окончила техникум и только после перешла в транспортный цех «АТ и МР». Некоторое время работала секретарем начальника цеха И.П. Прыткова. Иван Павлович к этому времени созрел как опытный руководитель, мужчина с характером, но справедливый.

Потом немного работала кассиром, бухгалтером в бухгалтерии, а позже перевелась в отдел труда и зарплаты. В отделе труда работала до выхода на пенсию.

В отделе тогда было два человека – старший инженер по труду и инженер. Старшим инженером по труду продолжительное время работал Н.Столяров.

Обрабатывали путевки, которые сдавали водители и начисляли им зарплату. Оплата стро-

илась по различным критериям – в зависимости от характера работы, от квалификации и количества отработанного времени. Водители, которые ездили в командировки по дальним рейсам получали с выработки за тонну-километр. Расценки у водителей, работавших на линии, были почасовые. У трактористов тоже почасовые. Таблицами велся учет отработанного времени, множился на почасовые тарифные ставки, затем на общую сумму начислялись премиальные. Положение о премировании тоже было дифференцированным – у водителей грузовых автомобилей 40 процентов от тарифной ставки, продуктовых машин 30 процентов. Получали водители доплату за профессиональную квалификацию, то есть за классность: 10 процентов тарифа второй и 20 процентов первый класс.

Как проходили на производстве хозяйственные реформы? Признаться, этого я не помню. Мы занимались только путевками, сокращений не проводили. Эксперименты в мою бытность нормировщика по труду тоже не проводились».

Прирост численности кадрового состава нами приводился в других разделах, мы лишь сравним начальную и сегодняшнюю цифры: 1952 год - 236 человек с железнодорожными служащими и 2011 год 875 человек без железнодорожников. Обслуживают работники 720 единиц различной техники подвижного состава.

Учет выполненной работы и расчет заработной платы проводится в системе R/3 «САП». На смену калькуляторам пришла высокоорганизованная микропроцессорная техника. Сразу ремонт и зарплата, весь затратный механизм стали прозрачны «как на ладони» в любой момент и по любой машине. При условии своевременной сдачи путевых листов. Потому жестко поставили

задачу – путевой лист сдать своевременно. И пошло дело – расход топлива, затраты на зарплату, материальная часть все через систему учитывается еще на складе. То есть все основные расходные потоки стали контролироваться в течение текущего месяца и по каждому обслуживаемому

заводу отдельно даже дифференцированно вычленяются, если машина отработала по несколько часов на разных заводах, за исключением таких затрат, как расходы на технику безопасности и прочие мелочи.

Отдел промышленной безопасности



Александр Иванович Зебров

Правильнее этот отдел имеет чрезвычайно длинное наименование. С некоторых пор он называется: «отдел промышленной безопасности, охраны труда, окружающей среды и безопасности дорожного движения». Он зарождался, как помним с одного единственного лица – брал А.И. Зебров регулирующий жезл и выходил на территорию.

Здесь уместно привести воспоминания главного инженера А.А. Алексеева, в подчиненность которого входил отдел:

«Отдел безопасности движения и техники безопасности не всегда был таковым. Александр Иванович Зебров стоял у его истоков в одном

лице. Уже после отдел зародился, то есть Геннадий Викторович Аржанов стал заместителем. Из этого отдела вышло много кадров, отчего отдел А.И. Зеброва так и назывался «кузница кадров». Много ходит слухов, мол: «Зебров был гроза для водителей». Это несколько преувеличено, хотя для нарушителей возможно было так. В те годы на предприятии не существовало службы безопасности, и Зебров занимался безопасностью в единственном лице. Ведь сегодня на въезде – шлагбаум, на территории сотрудники службы безопасности, а в те годы только он один следил за соблюдением всех правил – проезда под эстакадами, покой при управлении комбината блюл, да мало ли чего. П.Ф. Тюгаев встречает бывало и выговаривает:

– Почему посторонние автомобили около управления простаивают?

Кто должен следить за этим, опять А.И. Зебров.

Муралева руководила отделом ТБ. Много работы вела и уважением пользовалась. Хотя наше подразделение подсобное, все правила и требования комбинатских инструкций на нас также распространялись. Кстати, за мою деятельность в течение 17 лет, несчастных случаев со смертельным исходами не случилось. И теперь вспоминается эпизод, когда я заставлял делать вторые упоры под кузова. Все возмущались. Затем произошел несчастный случай в тресте «СНХРС», все стали кричать: – какой ты молодец!

Без бахвальства скажу, за семнадцатилетний срок директора всех транспортных предприятий меняют по три-четыре главного инженера. Потому, что должность весьма неблагодарная. Ведь, если предприятие процветает, заслуга директо-



Отдел безопасности слева направо Г.В. Аржанов, А.Н. Бикбулатова, В.З. Кантюков, А.Н. Блинков.

ра. Если есть недочеты, вина главного инженера. Видимо большая заслуга в этом и отдела охраны труда».

Теперь, в целях предупреждения производственного травматизма и профессиональной заболеваемости работников, предупреждения аварий, инцидентов, негативного воздействия на окружающую среду и дорожно-транспортных происшествий создан «Отдел промышленной безопасности, охраны труда, окружающей среды и безопасности дорожного движения». По обывательски говоря совмещены в одном лице функции охраны труда, безопасности движения и экологической службы.

В отделе под руководством Винира Зуфаровича Кантюкова трудятся инженер охраны труда Ирина Борисовна Сабеева и инженер охраны окружающей среды Айгуль Наиловна Бикбулатова.

Безопасностью движения занимаются инженеры Геннадий Викторович Аржанов и Алексей Николаевич Блинков.

Специалисты отдела плотно сотрудничают с органами государственного надзора и контроля за соблюдением требований охраны труда, промышленной и экологической безопасности, Правил дорожного движения.

Из определения следует, что задачами специалистов являются: свое-временное выявление и устранение нарушения правил и норм в при выполнении работ, экологической безопасности и охраны здоровья работников. Он же контролирует выполнение Правил дорожного движения при движении транспортных средств, и производственной санитарии при эксплуатации зданий, сооружений, автомобильного транспорта и механизмов, оборудования, осуществления производственных процессов, а также применяемых

в производстве инструментов, сырья, средств индивидуальной защиты и материалов.

Именно этот отдел в установленном порядке организует обучение и инструктаж по промышленной безопасности, охране труда, Правил

дорожного движения, стажировку и проверку знаний. Он же с некоторых пор следит за соблюдением санитарных норм при эксплуатации автомобильного транспорта и механизмов, и снижением негативного воздействия на окружающую среду.

Производственно-технический отдел

Производственно-технический отдел это перспектива развития и документальное обеспечение рабочих мест. Это изнурительная повседневная работа с инструкциями, с проверяющими службами и контролирующими специалистами. Это разработка перспективных планов и составление графиков внедрение технических мероприятий.

В восьмидесятые и девяностые годы возглавлял отдел Евгений Федорович Федосеев. Он вел всю техническую документацию. Со слов главного инженера А.А. Алексеева это был весьма добросовестный и скрупулезный работник. Он говорил так: «перестройка когда-нибудь закончится, а планы должны быть, экономика все равно возродиться. Планировать всегда надо».



Коллектив ПТО слева направо: А.Г. Пушкарев, А.А. Глазков, А.Н. Баширов.

Потому все отчеты вел досконально и хранил их скрупулезно.

Сегодня в отделе под руководством начальника ПТО Андрея Александровича Глазкова трудятся два инженера: Александр Геннадьевич Пушкарев, Александр Николаевич Баширов и ведущий инженер Игорь Владимирович Смирнов.

Роль производственно-технического отдела прежняя, но методика работы коренным образом изменилась – вся техническая документация готовится, а информация обрабатывается на современных компьютерах.

Отдел технического контроля

Отдел технического контроля является неотвратимым оком при выпуске механизмов на линию и действует на основании Положения разработанного на предприятии и законодательных актов. Возглавляет его старший механик.

По функциональной принадлежности и административно персонал ОТК непосредственно подчиняется главному инженеру.

Основными задачами ОТК являются недопущение выпуска на линию транспортных средств, техническое состояние, укомплектованность и внешний вид которых не отвечает требованиям ПДД.

До 1995 года ОТК административно подчиняется главному механику, на должности которого трудились: Петр Сергеевич Богданов, затем Александр Николаевич Уткин. Выпуск на линию



Коллектив ОТК слева направо верхний ряд О.Е. Кузнецов, В.М. Рогов, нижний ряд С.А. Фролов, В.А. Ларионов, А.Ю. Ханафеев.

контролировался только автомобильной техники (без КТП). С территории предприятия выпуск на линию производился через одни ворота. Работали 4 механика по сменному графику в круглосуточном режиме.

По мере увеличения парка, в 1995 служба ОТК году выделена в отдельное подразделение, которое возглавил старший механик ОТК Евгений Максимович Шульга. Сам Евгений Максимович находясь на отдыхе, так вспоминает тот период:

«Период был сложный, служба только лишь организовывалась. Она, разумеется, существовала ранее, но гораздо проще. И подчиненность её менялась – то относилась к службе главного инженера, то главного механика. В общем рыхлым был процесс, приема подвижного состава из капитального ремонта никто не проводил. Проверяли технику только на выпуске. В службе работали четыре выпускающих механика, потом на них возложили прием качества ремонта. Это немаловажно повлияло на эксплуатацию подвижного состава, машины перестали ломаться в дороге. Ветераны Шууров Василий Иванович, Порошин заслуженный работник транспорта. Шууров слыл особенно принципиальным, в случае мельчайших неполадок заставлял немедленно устранять и в своем деле не допускал поправок. О его неподкупности и принципиальности по сей день ходят легенды. Кстати, совсем недавно открылась его небольшая тайна: при армейской службе ему довелось возить первого летчика космонавта Ю.А. Гагарина.

Руководители механической службы все прошли профессиональную подготовку снизу, то есть начиная со слесарей и водителей. Затем заканчивали Вузы, набирались опыта и становились руководителями. С теплотой можно отзываться о любом ветеране. Начальником РМЦ длительное время работал Анатолий Григорьевич Мартынов. Замечательный человек и профессионал. Бывший спортсмен-любитель, он по сей день принимает участие в спортивной жизни. Играет в волейбольной команде ветеранов РМЦ, судит спортивные соревнования».

На механиков ОТК возложена обязанность выпуска на линию всех транспортных средств. Из-за возросшей потребности в технике парк ПАТ и М значительно увеличивается, поэтому возникла необходимость открыть вторые въездные ворота.

Административно сотрудники ОТК подчиняются непосредственно директору предприятия. Ветеранами ОТК являются: Шууров Василий Иванович, Порошин Григорий Николаевич. Здесь также трудились: Привалов Александр Иванович, Ковалев Виктор Федорович (работает по настоящее время разнорабочим на мойке), Игин Петр Прокопьевич, Гармаш Олег Владимирович.

После выделения ПАТ и М в отдельное предприятие, старшим механиком ОТК назначен В.А. Ларионов. Эстафету добросовестного отношения к своему труду, высокого профессионализма, становления, повышение роли отдела продолжают механики: Сергей Александрович Фролов, Вениамин Михайлович Рогов, Амир Юнирович Ханфаев, Виктор Тимофеевич Алексеев, Олег Евгеньевич Кузнецов, Олег Александрович Ашаулов, Александр Иванович Васюткин, Александр Анатольевич Инчагов, Венер Гайнанович Мухрямов. В связи с введением на предприятии программы «1С Предприятие» работа механиков облегчилась. Отпала необходимость ведения сводки на бумажном носителе. Вся информация ведется в электронном виде на компьютере, что дает возможность получения необходимых сведений по транспортным средствам в режиме on-line. В 2011 году произведен евроремонт помещения, в котором находятся механики ОТК.

Теперь отделу Технического контроля вменили в обязанность проверять технику на соответствие «Техническому регламенту о безопасности колесных транспортных средств, утвержденного постановлением Правительства РФ от 10.09.2009 г. № 720».

ОТК следит за соблюдением графика постановки автомобилей на техническое обслуживание ТО-1 и ТО-2, а также проверкой качества и полноты объёма проведения ТО, согласно перечню работ. Принимает участие в контроле токсичности отработанных газов транспорта и механизмов и подготовке «сводки технической готовности транспортных средств» на следующие сутки.

В штате предприятия имеются разнорабочие (ранее их называли сторожами). Они отвечают за расстановку транспортных средств на территории и ведут контроль за работой наружного освещения в ночное время. В зимний период следят за работой систем парозлектроподогрева автомобилей, стоящих как на улице, так и в боксах, без

которого не было бы своевременного и качественного выпуска на линию. Эти люди входят в службу ОТК.

К чести службы, за время существования ОТК на предприятии не произошло ни единой

аварии по причине технической неисправности техники. Это говорит о высокой ответственности работников и добросовестного исполнения своих обязанностей механиками ОТК.

Отдел материально-технического снабжения

Отдел материально-технического снабжения создан в целях обеспечения подразделений материально-техническими ресурсами для своевременного качественного ремонта и бесперебойной работы автомобилей, грузоподъемного транспорта и прочих механизмов. Находится в подчинении главного инженера.

Но в его задачи входит не только обеспечение качественными запчастями и материалами, также изучение оперативной маркетинговой информации и рекламных материалов о предложениях предприятий оптовой торговли и за-

готовительных организаций, с целью выявления возможности приобретения запасных частей и материалов.

Подготовка и заключение договоров, согласование условий и сроков на обеспечение материальными средствами. Анализ возможностей и целесообразности установления прямых долгосрочных договоров по поставкам.

Доставка, приемка материально-технических ресурсов в соответствии со сроками, определенными договорами и оформление документов для оприходования их на склад. Прове-





Отдел технического снабжения слева направо В.П. Ким, Е.А. Зайченко, С.М. Краснов, А.А. Бычков, В.А. Иванов, К.А. Михайлов, А.П. Чугунов, Г.В. Федорова, В.В. Маков, Р.Ф. Сабитов.

дение входного контроля качества, количества, комплектности узлов и агрегатов и их хранение на складах.

Сегодня складское хранение достигло высокого уровня механизации и автоматизации транспортно – складских операций, там широкое применение компьютерных систем и нормативных условий организации и охраны труда.

Отдел материально-технического снабжения состоит из 11 человек. Руководит отделом – Бычков Алексей Александрович. На рабочих местах снабжением занимаются специалисты I категории – Михайлов Константин Александрович и Чугунов Александр Павлович; специалисты II категории – Маков Владимир Валентинович, Зайченко Евгений Алексеевич, Панченко Дмитрий Васильевич и экономист – Сабитов Радик Флюорович.

На складе запчастей трудятся – заведующие складом – Краснов Сергей Михайлович (бригадир) и Иванов Василий Александрович. В их подчинении работают кладовщики – Фёдорова Галина Владимировна и Сулейманова Салия Ширкатовна.



ПРОФСОЮЗНАЯ И ОБЩЕСТВЕННАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ



Председатель профкома И.Б. Кантюков

Профсоюзная деятельность в коллективе исторически условно делится на два периода: в ведомстве КЖАТ, где автомобилисты не имели освобожденного лидера, и после выделения в отдельное подразделение.

Разумеется, на столь длинном пути немало людей исполняло обязанности председателей профкома и их помощников из активистов: А Воронин, Л. Гердт, Александр Трофимович Егоров, Барый Самеевич Якупов, Александра Макеевна Вавилова, Александр Иванович Акшенцев, Ирина Петровна Зеброва, Юрий Степанович Свистунов, Евгений Максимович Шульга, сегодня этот пост занимает Ильдус Биалалович Кантюков.

Старые работники вспоминают, что особенно интересно проводила работу Ирина Петровна Зеброва. Говорят, она сама по себе была замечательный, душевный человек, поэтому с ней все получалось. Она знала душу каждого работника.

В первой половине 50-х годов, роль общественных организаций на предприятиях была минимизирована условиями. Коллективы только складывались, отсутствовали традиции и взаимоотношения. Разумеется, накладывал на общественную жизнь свой отпечаток разъездной характер деятельности работников. К тому же не было материальных условий для сплачивания коллективов – мы приводили выше, как в 1954 году критиковали руководителей КЖАТ за отсутствие элементарного порядка в красном уголке.

В тоже время народ в коллективах отличался простосердечностью и молодым задором. С середины 50-х годов условия изменяются. Председателем профкома КЖАТ стал начальник тракторной базы А. Воронин. При автобазе построен новый красный уголок и закуплены агитационно-культурные материалы: плакаты, музыкальные инструменты, шашки, шахматы и зал укомплек-

тован стульями. Разумеется, выявились таланты, и зародилась художественная самодеятельность.

Профсоюзная работа в те годы имела главную задачу – повышение трудовой активности работающих. Как раз на этом этапе организовываются зачатки социалистического соревнования: создаются «Бригады коммунистического труда» и начинается борьба за звание «Ударник коммунистического труда».

Успехи транспортников в труде заметны. За 4 квартал 1957 года Переходящее Красное знамя среди транспортных организаций города осталось в КЖАТ. Руководители, способствующие процветанию коллектив – Лобза, Большаев, председатель профкома Гердт. В коллективе ремонтников четыре бригады одновременно борются за звание «Бригада коммунистического труда». В том же году комитет ВЛКСМ комбината №18 награждает комсомольцев КЖАТ Почетной грамотой за хорошую передачу эстафеты культуры. Удостоен правительственной награды Константин Антонюк.

Автомобилисты, находясь в структуре КЖАТ, сумели неплохо устроить свой быт: они организовали на территории автобазы искусственный минипарк, смонтировали доску показателей, Доску Почета и витрину для свежих газет. В 1955 году самодеятельность автотранспортников участвует в городском смотре.

Но настоящий всплеск в культурной и спортивной жизни коллектива случился после переселения автомобилистов на новую территорию.

В первую очередь транспортники занялись благоустройством красного уголка, как главного места отдыха и общения коллектива. Его украсили, оборудовали наглядной агитацией и закупили музыкальные инструменты и настольные игры.

В красном уголке своевременно меняются и развешиваются щиты с трудовыми показателями и фоторепортажами спортивных достижений и самодеятельности. Красный уголок становится зеркалом трудовой жизни и незаменимым местом культурных развлечений и отдыха работников. Здесь создается Совет красного уголка, который возглавили табельщица Алферова и художник-маляр Сиротов. Совет активно проводит различные досуговые мероприятия: читку и обсуждение книг, организует читательские конференции, самодеятельные выступления и спортивные состязания. Бильярд, шашки, шахматы,

домино, журналы и газеты не остаются невостребованными. В обеденный перерыв работники активно играют и интересуются жизнью страны и зарубежных государств. В частности не оставила равнодушными шоферов книга А.Рыбакова «Водители», обсуждение которой провели на читательской конференции.

Кипела культурная жизнь также в красном уголке принятого в состав КЖАТ трамвайного цеха. Девушки-трамвайщицы по-хозяйски украсили красный уголок, организовали в нем хор и нередко выступали с концертами перед подшефными колхозниками.

Кстати, в автотранспортном коллективе оказалось немало талантливых людей. Из двух десятков вокалистов создан хор, организуется струнный оркестр из балалаечников и гитаристов. Самодеятельность выступает перед работниками коллектива, принимает участие в конкурсах и выездных концертах. За 1961 год самодеятельный коллектив поставил 5 концертов, из них два в подшефных колхозах. Высокой популярностью пользуется женский хор трамвайщиков под руководством хормейстера Валентины Пискуновой. Продолжительные аплодисменты сопровождают выступления мастера Владимира Шердюкова выступающего в сатирическом жанре. Вместе с водителем Катей Кураковой он сочиняет и исполняет юмористические куплеты.

Завершим разговор о самодеятельном творчестве легендарным хором «имени Моторина». Будучи заместителем начальника по эксплуатации и обладая прекрасным голосом, Иван Владимирович сколотил небольшой ансамбль из девушек диспетчерской службы. Совсем вскоре к ним пришла слава, стали вливаться другие любители песни из управленческого корпуса. Так организовался хор, который принимал неперемное участие в празднествах и юбилеях. В истории предприятия он так и остался в памяти ветеранов как хор «имени Моторина».

Первая профсоюзная конференция, проведенная в новом красном уголке цеха, порадовала коллектив трудовыми успехами. Социалистические обязательства коллективом успешно выполняются. Новые условия труда и отдыха не замедлили сказаться на трудовых успехах. В 1961 году за почетное звание «Ударника коммунистического труда» соревнуются 75 человек, из них 34 уже имеют это звание. Среди них лучшие водители – Григорий Федоров, Иван Дианов, Иван Гусев.

В школах рабочей молодежи обучается 28 членов коллектива. При-своено звание «Коллектива коммунистического труда» 2 бригадам и 36 человек. На их примере включились в соревнование 10 бригад и 70 человек. Рабочие получили 14 путевок в санатории и 25 в дома отдыха. Материальной помощи остро нуждающимся работникам выделено на сумму 5745 рублей.

В 1965 году состоялась 13 профсоюзная конференция комбината №18. Бесспорно, первичные профсоюзные комитеты получили немало упреков по слабому воспитанию кадров: за плохую работу товарищеских судов, за увеличение нарушителей трудовой дисциплины и низкую культуру производства, а также за снижение роли в организации социалистического соревнования.

Однако цехком автотранспортного цеха, которым руководит А. Егоров, получил высокую оценку своей деятельности. Семилетний план транспортники комбината выполнили первыми в городе, здесь наполовину снижена аварийность. И не случайно переходящее Красное знамя Горкома КПСС по итогам конкурса за безопасность

движения присуждено автомобилистам комбината. Многие работники внесли свой вклад в эту победу: водители Адеев, Гизатуллин, Гончаренко, Морозов, Подшивалов Чапурин каждый день в свой актив записывают сверхплановый рейс.

В 1966 году председателем цехкома автогаража избран В. Дорохин. В цехкоме работа распределена за соответствующими комиссиями: комиссия общественного контроля за техническим состоянием автомобилей, комиссия по охране труда и техники безопасности, жилищно-бытовая комиссия, культурная комиссия и спортивно массовая.

В это время организуются смотры безопасности движения, движение за экономию горючесмазочных материалов и удлинение межремонтного пробега. К пятидесятилетию советской власти транспортники устанавливают на территории гаража красочный стенд с производственными показателями. Оформлением стенда занимался художник Геннадий Михайлович Сиротов. На стенде им отражены не только показатели работы транспортников в юбилейном году, но учеба, отдых и спорт.

Спорт

Спортивные успехи сопутствовали автотранспортникам давно. Любому посетителю, оказавшемуся в приемной директора, бросится в глаза обилие почетных грамот за спортивные достижения украшающих стены. На видном месте стоят пять-шесть кубков за победы в футбольных матчах и иных баталиях. Знать любят здесь спорт работники и уважают руководители. Видимо трудная работа закаляла не только характеры, но и укрепляла мышцы.

Спортивные традиции коллектива исходят корнями из далеких 50-х лет. Еще в 1959 году шофер Б. Теплых становится чемпионом Республики по вольной борьбе в тяжелом весе.

После переезда на новую территорию в спортивно-массовой работе случился усиленный всплеск. За короткое время здесь собственными руками оборудована спортивная площадка, где

в обеденный перерыв работники устраивают настоящие баталии по волейболу, состязаются в меткости по городкам. В красном уголке проводятся турниры по шахматам и шашкам. В зимнее время водители принимают активное участие в веселых лыжных стартах, причем нередко занимают призовые места. Команду транспортников в шестидесятых годах представляли наиболее заметные лыжники: В. Легких, Г. Алехин, Ханов, Облицев.

Сильна была команда конькобежцев, которую представляли: Жильников, Сиротов, Алехин, Дубинский, Медведев. Причем Жильников и А.Б. Дубинский принимали участие в республиканских соревнованиях на первенство ДСО «Труд». Сазонов, Дубинский, Сиротов, Григорьев и Лег-



Спортсмены КЖАТ

ких непременные участники состязаний в многоборье по легкой атлетике.

Физкультура и спорт развивались, поддерживались и пропагандировались в коллективе. Здесь регулярно проводятся соревнования по командной эстафете, по прыжкам в длину и высоту, по волейболу и городошному спорту. Активные участники и победители соревнований: Масютин, Матвеев, Н.Прусов, М. Шайхулов, Ш. Хамитов, В.Волков.

Транспортники с удовольствием участвуют в спартакиадах на первенство комбината, принимают участие в забегах «Золотая осень» и других соревнованиях городского масштаба. Занимают они и призовые места. В соревнованиях 6-й летней спартакиады по второй подгруппе спортсмены транспортной конторы заняли второе командное место. А в забеге на 1500 и 3000 метров первое место в личном зачете занял работник гаража Кондратьев. Нередко получал призы в кроссовых забегах слесарь Хафизов.



Шашечный турнир



Команда ПАТИМ «Ручной мяч»



Соревнование членов ДПД

Часто достигал побед на боксерском ринге воспитанник Бриллиантова работник транспортного гаража Рафкат Янтилин.

Ветераны предприятия и сегодня продолжают спортивные занятия. Собираясь вечерами в арендованном спортивном зале школы №15, азартно играют в волейбол. Разумеется, первая команда участвует в различного ранга городских состязаниях, а ветераны продолжают занятия лишь из любви к физкультуре и спорту.

Сам спортсмен-конькобежец и неперемный участник многих соревнований Г.М. Сиротов тут же отражает успехи в наглядной агитации. В

красном уголке цеха накапливаются почетные грамоты и спортивные кубки.

Получают водители грамоты за участие и победы в технических видах спорта, за первое место в городском смотре безопасности движения, за ударный труд в подшефных колхозах, за самодеятельное творчество, за успехи в пожарно-прикладном спорте. Даже за образцовое содержание автотранспорта и погрузочно-разгрузочной техники цех получал грамоты от городского военкома Кусимова.

ПРОФСОЮЗ НА НОВОМ ВИТКЕ ХОЗЯЙСТВОВАНИЯ

Шульга Евгений Максимович возглавлял профком предприятия на протяжении 12 лет, до 2007 года. Именно в эти годы вершился переход от социализма к рыночной экономике и реформирование профсоюза с распределительной на защитную функцию. Для большей достоверности завершим рассказ о деятельности профкома его откровениями.

«Я родился в 1949 году в Альшеевском районе Башкирской АССР. В город Салават приехал после службы в Советской Армии в 1971 году. Работал водителем в конторе «Спецавтохозяйство» водителем грузового, затем легкового автомобиля. Довелось возить бывшего председателя исполкома горсовета И.А. Богданова. По сей день с удовольствием вспоминается его высокая порядочность и человечность.

Затем начал без отрыва от производства повышать образование. Окончил Уфимский автотранспортный техникум и был назначен старшим механиком управления «Спецавтохозяйство».

После трех лет работы в том предприятии переведен на должность начальника Салаватского автовокзала, которым руководил до 1994 года, то есть 12 лет. После, по состоянию здоровья, перевелся по специальности автомобилиста на предприятие «ПАТ и М». Некоторое время работал старшим механиком службы ОТК.

В 1995 году избран освобожденным председателем профкома предприятия «ПАТ и М». Опыт работы в общественных организациях у меня был значительный: в комсомоле довелось участвовать в различных должностях, в партийной организации избирался членом бюро.

Опыт был. Но сама профсоюзная работа на периоде девяностых годов как-то утратила многие присущие ей функции. На фоне шумных митингов и остановок производств затухла самодеятельность, утратила боевой дух спортивная деятельность и получение жилья. Тогда полным ходом процветало распределение бартерных то-



Коллектив ПАТ и М на субботнике

варов. Об этом периоде остались самые неприятные воспоминания – при всей кажущейся активности в распределении, обиженных оставалось достаточно много. Обидно за державу было, когда со скандалами и сварами оторванные от основной работы комиссии делили заморские кроссовки или китайские ватники. Но, слава богу, этот позорный этап быстро прошел.

Однако, профсоюзная работа в том объеме уже не восстановилась, она обретала новые формы. Строительство жилья перешло на долевое участие, квартиры очередники стали выкупать, для чего им предприятие давало денежную ссуду. Резче очертились защитные функции профсоюза. На фоне пресловутой перестройки проявлялось немало нарушений трудового законодательства. В этой, по своему непростой обстановке значительно повышалась роль лидера.

Традиция проведения конкурсов профессионального мастерства возродилась из семидесятых годов. Заинтересованность в их проведении была обоюдной и у администрации и профсоюза. Конкурс это популяризация профессии, повышение матерства и привитие любви что ведет не-

посредственно к закреплению кадров. Конкурсы проводим в несколько этапов: первый, отборный в подразделениях выявляет кандидатов на участие. И только особо подготовленные кандидатуры допускаются к участию в заключительных соревнованиях. Состязания по профессиональному мастерству приурочиваем к профессиональному празднику – Дню автомобилиста.

Ярко выраженного субъективного направления от головной организации не исходило. Руководители объединенного профкома Р.Ш Хужин и В.Ф. Акчурин формулировали указания в единое направление, в «три кита»: – работа, зарплата, охрана труда. Очень нравилось работать с В.Ф. Акчуриным. Человек старой формации, свободно ведет себя с руководителями, доступный принципиальный и честный. Много работали в части улучшения жилья. Формировали общий список, льготный, обследовали условия и передавали на жилищную комиссию. Потом стали давать очередникам ссуду. Делили гаражи, автомобили, покрышки аккумуляторы.

Соревнования между подразделениями потеряли актуальность».

ОНИ КОВАЛИ ПОБЕДУ

В годы войны на плечи простых людей лег тяжкий труд, сопряженный со смертельными опасностями и непомерными лишениями. Не миновала доля сия водителей. Они не сражались с врагом в смертельных схватках лицом к лицу, но участие принимали активное – «приближали Победу как могли». Под огнем противника возили с передовой раненых бойцов. Занималась обеспечением боевых позиций боеприпасами и вооружением. Транспортировали продовольствие, орудия и зенитные установки.

Закончилась война и оставшиеся в живых солдаты вернулись к мирному труду. Они принесли с полей жестоких сражений боевые ранения, правительственные награды, звания героев. Но здесь ждал созидательный труд и, не пере-

водя дыхания, бывшие фронтовики засучивали рукава, и энергично восстанавливали разрушенное хозяйство, строили новые заводы и фабрики. Многие после демобилизации прибыли на стройку будущего города Салавата, где нашли вторую Родину.

Много водителей, бывших фронтовиков трудилось в различных подразделениях ПАТ и М, к сожалению, большинство из них ушли в мир иной.

Все-таки уже 65 лет минуло с окончания Великой Отечественной войны. Но трудились фронтовики также добросовестно и честно, получая награды за труд. Здесь мы расскажем лишь о нескольких бывших работниках предприятия, которые ныне здравствуют.



Главацкий Григорий Иванович

Родился 22 сентября 1926 года в селе Вило-Яругское Полесского района Винницкой области.

Во время войны закончил курсы водителей. С февраля 1945 года по апрель месяц 1951 года служил в рядах Советской Армии. Военная специальность – старший водитель, специалист колесных машин и звание – младший сержант.

Награжден юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и знаменательным датам Вооруженных Сил СССР и медалью «30 лет Советской Армии и Флоту».

Демобилизовавшись в 1951 году, начал трудовую деятельность водителем на деревообрабатывающем комбинате.

С 1953 года до ухода на пенсию в 1989 году трудится водителем автотранспортного цеха Комбината №18.

За добросовестный труд награжден медалями: «За доблестный труд. В ознаменовании 100-летия со дня рождения В.И.Ленина» (1970 г.), знаком «За работу без аварий» (1986 г.). Заносился на Доску Почета (1955 г.), присвоено почетное звание «Ветеран труда» с вручением медали (1975 г.). Многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

Смаков Халим Мухтарович

Родился 1 августа 1926 года в деревне Смаково Стерлитамакского кантона, ныне Мелеузовского района РБ.

Призван на действительную военную службу в 1943 году. В учебном полку обучился вождению. С 1944 года по 1945 год в механизированном корпусе буксировал артиллерийские орудия. Участвовал в сражениях на Кенигсбергском направлении, войну закончил в 90 км от Берлина.

За боевые заслуги награжден медалями «За победу над Германией», «За взятие Кенигсберга», знаком «Фронтовик 1941-1945гг.», медалью Жукова, юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и знаменательным датам Вооруженных Сил СССР.

Демобилизовавшись в 1950 году, приехал в строящийся поселок Салават. С 1950 года по 1987 год трудился шофером базы оборудования. В 1987 году вышел на пенсию.

За добросовестный труд награжден медалями: «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина», удостоен звания «Победитель соцсоревнования» (1975 г.), присвоено звание «Ветеран труда» с вручением медали, занесен на Доску Почета. Неоднократно поощрялся денежными премиями и ценными подарками, грамотами, благодарностями.

Балашов Николай Александрович

Родился 19 января 1927 года в деревне Нижне-Троицкая Белебеевского кантона, ныне Буздякского района РБ.

Проходил воинскую службу с 1944 года по 1951 год в звании гвардии младший сержант, стрелок-зенитчик противовоздушной части.

С 1944 по 1945годы являлся курсантом пулеметного училища. По окончании училища с мая 1947 года по январь 1949 года служил заместителем командира взвода крупнокалиберных зенитных пулеметов.

С января 1949 года по апрель 1951 года – заместитель командира взвода станковых зенитно-пулеметных установок.

За боевые заслуги награжден медалью «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.», «30 лет Советской Армии и Флоту», юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и памятным датам Вооруженных Сил СССР.

Главные вехи мирной трудовой деятельности:

1951-1958гг – ученик токаря, токарь Бакалинской МТС;

1958-1960гг – шофер автопогрузчика цеха АТ и МР;

1960-1966гг – машинист экскаватора, машинист крана цеха АТ и МР;

1966-1976гг – машинист автопогрузчика установки цеолитов цеха №12 завод СК и К;

1976-1980гг – слесарь по ремонту технологического оборудования РМЦ-6 завода СК и К.

За многолетний добросовестный труд присвоено звание «Ветеран труда» с награждением медалью, (1978г.). Награждался Почетной грамотой, знаком «Победитель социалистического соревнования» (1974г.). Заносился на Доску Почета, многократно поощрялся благодарностями и денежными премиями.

Александров Георгий Ефремович

Родился 22 июня 1926 года в деревне Аллагуват Стерлитамакского кантона, ныне Стерлитамакского района РБ.

Служил в рядах Красной Армии с ноября 1943 по октябрь 1950 года. Участвовал в боевых действиях на фронтах Великой Отечественной войны с января 1945 по май 1945 года.

Военная специальность – разведчик при 6-ой артиллерийской бригаде тяжелых минометов. Имеет звание старший сержант.

За боевые заслуги удостоен ордена Отечественной войны II степени. Награжден медалями: «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За освобождения Варшавы», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945 гг.», медалью Жукова, «30 лет Победы Советской Армии и Флота». Награждался юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и памятным датам Вооруженных Сил СССР.

С 1950 года работал шофером в городе Октябрьский.

В 1951 году принят шофером в транспортный цех комбината №18.

Некоторое время трудился водителем в автогараже при исполкоме Салаватского городского Совета депутатов.

С 1962 года до 1986 года вновь трудится в автоколонне транспортного цеха Салаватского нефтехимического комбината.

За долголетний добросовестный труд награжден медалью «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина». За высокое профессиональное мастерство ему присуждалось звание «Победитель Соцсоревнования» (1974 г.) и знак «За безаварийную работу».

Карпочев Михаил Иванович

Родился 8 апреля 1925 года в селе Верхотор Стерлитамакского кантона, ныне Ишимбайского района РБ.

С 1943 по 1944 годы участник боевых действий ВОВ. Служил во 2-ой Гвардейской воздушно-десантной дивизии. Воинское звание – старший сержант. В боях был контужен.

За боевые заслуги имеет правительственные награды: орден Отечественной войны II степени, орден Красной Звезды, медали – «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.», медаль Жукова, юбилейные медали к юбилеям Победы в ВОВ и памятным датам Вооруженных Сил СССР.

Образование неполное среднее. Специальность – тракторист и шофёр 1-го класса. Начал мирную трудовую деятельность в жилищно-коммунальной конторе города Салавата, затем работал водителем грузового мотороллера в МСЧ – 20 ОАО «Салаватнефтеоргсинтез».

Общий стаж работы на предприятии «Салаватнефтеоргсинтез» 23 го-да

За долголетний добросовестный труд награжден медалями: «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И.Ленина», удостоен звания «Ветеран труда» с вручением медали. Завоевывал звание «Победитель соцсоревнования», многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

Кантюков Абдулхай Мухтарович

Родился 30 мая 1925 года в деревне Аллагуват Стерлитамакского кантона, ныне Стерлитамакского района РБ.

До войны получил неполное среднее образование.

На фронтах Великой Отечественной войны с 1941 по 1945 год. Воевал рядовым стрелком в пехотных подразделениях на Западном и 2-ом Белорусском фронтах. Принимал участие в обороне Москвы, откуда с боями дошел до Берлина.

За боевые заслуги удостоен орденов Отечественной войны 1, 2 степени, ордена Красной Звезды. Награжден медалями: «За оборону Москвы», «За взятие Берлина», медалью Жукова, знаком «Фронтовик 1941-1945гг», юбилейными медалями к юбилеям Победы в Великой Отече-

ственной войне и знаменательным датам Вооруженных Сил СССР.

На комбинате №18 работал слесарем автотракторного подразделения в цехе АТ и МР.

За добросовестный труд награжден медалями: «За трудовую доблесть», «За доблестный труд. В ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина». Присвоено звание «Ветеран труда» с вручением медали, завоевывал звание «Победитель соцсоревнования», многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

Любитель поэзии и песен. Находясь на пенсии издал сборник татарских песен «Мелодия не сет беспокойство душе».

Конов Василий Андреевич

Родился 10 августа 1926 года в селе Айдос Караидельского района РБ.

С 1943 по 1950 год – служил в рядах Красной Армии. Воевал на фронтах Отечественной войны стрелком, командиром стрелкового отделения в звании младшего сержанта. В послевоенные годы участвовал в ликвидации националистических бандформирований на Западной Украине и в Белоруссии.

За ратные подвиги награжден: орденом Отечественной войны II степени, медалями «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.», «За освобождение Белграда», знаком «Ветеран ВОВ», «30 лет Советской Армии и Флота», юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и знаменательным датам Вооруженных Сил СССР.

В 1950 году начал трудовую деятельность на Ишимбайском машиностроительном заводе им. Сталина.

Семендяев Степан Федорович

Родился 8 декабря 1926 года в деревне Семендяевка Стерлитамакского кантона, ныне Федоровского района РБ.

До начала Великой Отечественной войны закончил 7 классов.

В ноябре 1943 года призван в ряды Красной Армии, и служил по сентябрь 1950 года. В во-

енных действиях Великой Отечественной войны участвовал водителем бронемашин в отдельном броневом дивизионе, затем командиром отдельной бронемашин. Воинское звание старшина.

С 09.08.1945 года по 03.09.1945 года принимал участие в войне против милитаристской Японии.

За боевые заслуги удостоен ордена Отечественной войны 2 степени, медалей «За победу над Японией», «За освобождение Кореи», медали Жукова. Награжден знаками: «Фронтовик 1941-1945гг.», «30 лет Советской Армии и Флота», юбилейными медалями к юбилеям Победы в ВОВ и памятным датам Вооруженных Сил СССР.

С 1951 года по 1990 год работал на предприятии «Салаватнефтеорг-синтез» водителем,

машинистом технологических насосов, старшим опера-тором и в других должностях.

За добросовестный труд присвоено почетное звание «Ветеран труда» (1975 г.) с вручением медали, многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

С 1959 по 1979 годы трудится на Салаватском нефтехимическом комбинате оператором, газосварщиком, шофером. В 1979 году вышел на льготную пенсию.

После продолжительного отдыха на пенсии, с 1992 по 1993 трудится в Салаватском ГОВД.

За долголетний добросовестный труд награжден знаком «Отличник нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности СССР», присвоено звание «Ветеран труда» с вручением медали, многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

Сорокин Василий Александрович

Родился 13 августа 1924 года в селе Верхотор Стерлитамакского кантона, ныне Ишимбайского района РБ.

Окончил курсы шоферов. Воинскую службу проходил по специальности шофера 1 класса в 308-ой стрелковой дивизии. Имеет звание сержант.

С октября 1944 года по январь 1945 года принимал участие в боевых операциях в подразделениях 1-го Белорусского фронта.

За боевые заслуги удостоен правительственных наград: орден Отечественной войны II степени, медали – «За отвагу», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941-1945гг.», медаль Жукова, знак «Фронтовик 1941-1945гг.». Имеет юбилейные медали к

юбилеям Победы в ВОВ и памятным датам Вооруженных Сил СССР.

В январе 1945 года в боях за освобождение Польши получил ранение, и длительное время лечился в госпитале города Саратова.

С 1949 – 1959 гг. – шофер военизированной пожарной части при комбинате №18.

С 1959-1963 гг. – шофер-водитель Управления строительства Комбината №18 (цеха автомобильного транспорта и механизированных работ). По достижению пенсионного возраста в 1993 году уволился.

За долголетний добросовестный труд присвоено почетное звание «Ветеран труда» с награждением медалью, многократно поощрялся почетными грамотами и благодарностями.

НАШИ ОРДЕНОНОСЦЫ

Это сегодня во главу угла встала меркантильная материальная заинтересованность – бонусы, премии и дивиденды. При социалистических методах хозяйствования рабочие и специалисты трудились за идею. Бесспорно, никто не отрицает – за произведенную работу работник получал заработную плату. Целям повышения трудовой активности служили премиальные положения. Но люди послевоенной закалки трудились с огоньком, с задором, не обращая внимания на невзгоды и трудности, с уверенностью, что завтра будет лучше, чем вчера.

Государство, всевозможными способами, поддерживало трудовой энтузиазм, но в послевоенные годы основным критерием повышения производительности в большинстве случаев оставались моральные стимулы. Их было немало, и использовали весь спектр поощрительных возможностей от соревнования за звание «Ударник Коммунистического труда» до правительственных наград. Поощрения за труд местного значения: – благодарность, Почетная грамота, вывешивание портрета передовика на Доску Почета или запись фамилии в книгу Почета предприятия. Денежные вознаграждения или премии, разумеется, тоже применялись, но по своему статусу они котируются ниже.

За особые трудовые отличия работник мог быть вознагражден правительственным указом. К правительственным наградам относятся награждения медалью, орденом или присвоение звания Героя Социалистического труда.

Наградной знак орден введен за боевую доблесть и применяется во многих странах.

В средние века слово орден означало полую военную негосударственную организацию, члены которой носили знаки принадлежности к этой организации. Позже такие знаки разных степеней стали вручаться государственным деятелям, чьи заслуги сделали их достойными. В Новое время понятие орден стало обозначать собственно наградные знаки. Первый орден Российской империи «Орден Святого апостола Андрея Первозванного» был учрежден царем Петром I в 1698 году «в воздаяние и награждение одним за верность, храбрость и разные нам и отечеству оказанные заслуги». В советское время орденами и медалями стали вознаграждать за особые заслуги в труде.

На пути существования предприятия «ПАТ и М» за высокие показатели в труде и производственные достижения различными орденами награждались:

Орденом Знак Почета – водитель трамвая Аитова Римма Сулеймановна;

Орденом Трудового Красного Знамени – Буганов Михаил Семенович; Алексеев Владимир Алексеевич; Миргальяутдинов Рашит Хамитович; Смирнов Александр Захарович;

Ордена Знак Почета удостоены: – Буренин Егор Семенович, Чугунов Сергей Николаевич, Субботин Иван Николаевич.

ПАТИМ СЕГОДНЯ





К сожалению это фото на разворот не тянет (по технич. хар-кам)

Сегодня предприятие автомобильного транспорта и механизмов мощное дочернее подразделение в структуре ОАО «Газпром нефтехим Салават». Оно одно из крупнейших на территории Республики Башкортостан и имеет на вооружении 720 единиц самых различных разновидностей передвижной техники и 875 человек обслуживающего персонала. Его сложное хозяйство распростерло десять крупных производственных объектов и складских помещений на территории площадью 86 898 квадратных метров.

Задачи те же, что были полвека назад: своевременно и с наименьшими затратами доставлять материалы и реагенты в действующие цехи, выполнять пассажироперевозки работников подразделений, с помощью имеющейся техники участвовать в проведении капитальных и текущих ремонтов технологических установок. Обслуживать землеройной и грузоподъемной техникой строительные-монтажные работы на новых про-

изводствах, своевременно осуществлять благоустройство территории общества и города.

Структура внутреннего устройства ПАТ и М внешне не изменилась, лишь перестроилась: теперь вся техника входит в транспортный цех, который состоит из пяти парков подвижного состава – грузовой, автобусный, легковой и специальной техники. Сюда же входит крано-тракторный парк. Крано-тракторный парк имеет в составе более 80 единиц современных мощных дорожно-строительных механизмов, автопогрузчиков и кранов. Основная задача крано-тракторного парка выполнение строительно-монтажных, землеройных и погрузочно-разгрузочных работ, проводимых в обществе.

Ремонтно-механический цех состоит из 4-х ремонтных боксов, токарного отделения, цеха капитального ремонта, линии ТО-1, цеха ремонта двигателей и агрегатов, диагностического поста и ряда других участков. Задачи просты и по-



Профсоюзное собрание коллектива

няты – обеспечивать своевременный ремонт и качественное техническое обслуживание подвижного состава.

Это внешне ничего не изменилось. Внутренние изменения все-таки проведены. Уже с 1 мая 2010 года услуги компании оказывает ООО «ПАТ и М», а с 15 июня 2010 года ПАТ и М окончательно перестал быть структурным подразделением ОАО «Салаватнефтеоргсинтез». Переход на новые условия труда прошел безболезненно и быстро. Хотя было объявлено, что с первого апреля начнется набор новых работников, ажиотажа среди коллектива не существовало. Все бывшие сотрудники получили льготное первоочередное право на трудоустройство в новой структуре. Это, разумеется, вполне разумное решение руководства – нельзя терять годами подготовленные кадры.

Конечно, каждый решал сам, стоит ему переходить в создаваемое общество с ограниченной ответственностью или не переходить. Скажем

сразу, администрация возможно упростило саму процедуру перехода – работник в отделе кадров пишет два заявления одно об увольнении переводом, другое о приеме. Продумали также систему вознаграждения за труд. Было решено «дров не ломать», оставить прежние условия оплаты труда. Сохранены все надбавки, в том числе за классность, отчего заработная плата осталась на прежнем уровне. Вероятно, в будущем её ждут изменения, но для начала необходимо элементарно сориентироваться в новых условиях. Видимо далее будут применены сдельные условия оплаты, как это принято в западных странах. Пока об этом говорить еще рано.

Форма собственности поменялась. ПАТ и М стал самостоятельным игроком на рынке транспортных услуг. Коллектив учится сам зарабатывать себе деньги, без этого теперь невозможно. Разумеется, ОАО «Газпром нефтехим Салават» остается приоритетным партнером. У компании есть потребность в перевозках, у ПАТ и М есть



Работники Мелеузовского транспортного цеха

для этого все технические возможности. Кроме того ПАТ и М за многие годы сотрудничества подтвердил собственный авторитет и показал высокое качество оказываемых услуг. Одновременно ООО «ПАТ и М» входит в группу компаний ОАО «Газпром нефтехим Салават», то есть имеется взаимовыгодная и обоюдная заинтересованность в сотрудничестве. Других столь технически вооруженных конкурентов в городе нет.

Что же дал переход на новые формы собственности коллективу и самой материнской компании? Заметные плюсы уже имеются. Прежде всего головная компания получила более прозрачную структуру затрат на транспортные услуги. А собственная самостоятельность позволила искать и заключать договора на выполнение услуг с внешними агентами. Год работы в новых условиях подтвердил предположения руководства общества с ограниченной ответственностью



Нач группы Нугуш Кормаков

– цель оправдала средства. Сегодня транспортники возвращают утраченные позиции в перевозках работников из города Ишимбая.

В связи с вхождением в компанию других предприятий, транспортники тоже сливаются. 01.01.2011 года произошло объединение с транспортным цехом ОАО «Салаватнефтемаш» – приобретено 51 единица техники. 01.02.2011 года произошло объединение с транспортным цехом ОАО «Мелеузовские минеральные удобрения».

Арендовано 55 единиц. 10.03.2011 года выкуплены транспортные средства ООО «АЗС Салават». 1.05.2011 года выкуплены реанимобили и автомобили скорой медицинской помощи у ООО «Медсервис»

Все транспортные средства обслуживаются в РМЦ ООО «ПАТ и М».

Зреют новые горизонты. В то же время активно осваиваются новые формы услуг, более современные и неизведанные сферы деятельности, чтобы задействовать всю технику в полном объеме. Девиз предприятия: «– ПАТ и М движущая сила!»

ПЕРСПЕКТИВЫ И ПОЖЕЛАНИЯ

Директор предприятия Роман Николаевич Галкин, несмотря на молодость, прошел сложный и витиеватый путь от фрезеровщика до крупного менеджера. Он родился 1 июня 1973 года в городе Тольятти. Там учился в автомеханическом техникуме, затем окончил Самарский Государственный Университет по профессии менеджера. Начал трудовую биографию на предприятии «Авто-ВАЗ», где трудился с 1991 по 2001 год мастером. Оттуда был приглашен на Ижевский автозавод начальником производства. Работая там, получил первый опыт выделения непрофильного цеха в дочернее предприятие. Дальнейшая карьера его более связана с бизнесом и менеджментом. Он перешел в московскую клиринговую компанию «Корпус Групп», которая специализируется на непрофильных для предприятий вспомогательных направлениях бизнеса: промышленное питание, уборка, транспорт, прочие виды обслуживания и сервиса. После переезда в Подмоскovie трудился в Березняках в соляных шахтах. Принимал активное участие в расширении и внедрении клирингового бизнеса на восток: с его участием открыты – читинский и салаватский филиалы. Вследствие

различных преобразований оказался переведен директором салаватского филиала.

Транспортную карьеру начал на железнодорожном предприятии ППЖТ, где более года работал главным инженером. Именно с его участием в начале 2010 года проведена реорганизация по выделению ППЖТ в дочернее общество с ограниченной ответственностью, где был назначен первым директором ООО «ППЖТ». После достижения стабилизации в коллективе, переведен директором ПАТ и М. Таким образом на его счету скопилось пять или шесть реорганизаций или выделений в самостоятельные структурные предприятия с ограниченной ответственностью.

Своей энергией и уверенностью он сплотил коллектив, заставил каждого работника поверить в себя. О том, какие планы и перспективы в деятельности предприятия видит он, как руководитель на перспективное будущее, Роман Николаевич любезно поделился в небольшом интервью.

«Не секрет, что страшно выделяться в отдельное предприятие любимым людям. Ведь гораздо легче работать под крылышком сильной компании, а тут вдруг самостоятельно плавать в беспредельном рыночном просторе, вообще-то,



не спорю, страшно. Мне кажется, я заставил работников понимать, что рынок он первоочередной. Понимать, что деньги с неба не валятся – их необходимо зарабатывать и можно зарабатывать. Здесь надобно отметить, что за последнее время круто изменился менталитет в коллективе работников. Если ранее старались попридержаться, не выделять технику, всемерно экономя затраты на топливе и прочих расходах, после выделения в самостоятельное предприятие все силы и старания направлены чтоб технику максимально брали, чтоб всю её выпустить на линию, чтоб заработать. Ведь максимальная работа техники – единственно правильная экономика.

Наша перспектива, бесспорно, вращается вокруг автотранспорта – перевозка и оказание транспортных услуг, это традиционная наша деятельность. Но существует ряд моментов, которые были не охвачены и мы в свете развития бизнеса сами проявляем инициативу. То есть, мы бесспорно опытные транспортники, на предприятии развита и набрала немалую мощь ремонтная служба. Мы постоянно следим, как обслуживается подвижной состав на родственных предприятиях. Ведь парк постоянно обновляется – покупаем много новой, в том числе импортной техники, общаемся с сервисными центрами городов Уфы, Челябинска, Москвы, интересуемся и

перенимаем опыт. В части ремонта поднялись на достаточно высокий уровень, недавно получили сертификат на организацию «Сервисного центра КамАЗ» на территории ПАТ и М, в перспективе имеем надежды получить такие же сертификаты от иностранных фирм на иномарки: «МАННЫ», «Скании», «Тайоты», «Рено». Добиваемся этого не потому, что это престижно, просто хотим развиваться и совершенствоваться, чтоб клиенты видели и знали, что наша структура полностью соответствует мировым стандартам. Соответственно требуется подучить кадры, подкупить необходимую оснастку и оборудование и встать в нашем бизнесе на мировой уровень.

Следующее направление в перспективах развития – это создание единой службы заказчика и единой службы документооборота с целью сокращения прохождения процесса погрузки и оформления документации. Мы обслуживаем специфическое предприятие. Круглосуточно масса техники въезжает на территорию, где газопереносные объекты, въезд требуется своевременно и правильно оформить, чтоб водитель не медля въезжал, без проволочек грузился и выезжал с территории. То есть все операции выполнял скоро, во время и с максимальной безопасностью для предприятия. С этой целью мы планируем организовать внутренний ГИБДД. Такая служба уже

имеется, но её функции распространяются лишь на транспортные средства предприятия, а у нас по территории передвигается масса единиц техники подрядных и сторонних организаций.

Просматривается в перспективе еще один немаловажный проект – это расширение большегрузных междугородних перевозок. Сейчас на этом направлении работает 11 большегрузных фур «МАННов», но этого явно недостаточно. Мы планируем увеличивать перевозки вне зависимости от воли комбината, то есть самостоятельно работать на рынке перевозок. Будем докупать технику, нанимать и использовать автомашины родственников предприятий, отлаживать полезные связи с конкурентами и так далее.

И последний блок проблем – это организация ремонта погрузчиков. В Башкирии на настоящее время еще не создано серьезного сервисного центра и нет высокопрофессиональных специалистов по ремонту погрузчиков. Обычно их покупают и эксплуатируют до полного износа, затем просто списывают в металлолом. Это дорого и не рационально, ведь если технику поддерживать она может работать веками – там мало чему сломаться возможно. В пользовании нашего предприятия находится более сотни погрузчиков, причем, немало единиц имеют высокую изношенность. Именно поэтому мы работаем в направлении создания собственного центра по ремонту погрузчиков, где будут сосредоточены ремонт и обслуживание.

У нас сложен прекрасный работоспособный коллектив. Завершая обзор планов на будущее, хочу пожелать работникам предприятия ПАТ и М дальше совершенствоваться, проявлять инициативу и вести себя настоящим хозяином на любом рабочем месте. Только при таком отношении к труду у нас будет много работы, успешное финансовое благополучие и прекрасное будущее».

ПОСЛЕСЛОВИЕ

Каждый день из ворот транспортного цеха комбината №18 выходят в рейс грузовые автомашины, автобусы, тракторы, из депо выезжают трамваи. Меняются названия транспортной конторы, меняются марки автомобилей и другой подвижной техники, наконец, приходят и садятся за руль новые люди, но также продолжают выезжать из ворот автомобили, автобусы и тракторы. Много дел у транспортников. Они доставляют к месту работы людей, перевозят сотни тонн грузов, дежурят на производстве, участвуют в строительстве и ремонте дорог, работают на благоустройстве территории нашего предприятия.

Нелегко труд шофера, тракториста, водителя трамвая. Утром надо раньше других встать, подготовить машину к рейсу и подать её в назначенное время. А потом весь день на колесах. Не замирает жизнь в транспортном цехе и ночью. Для обеспечения бесперебойной работы технологических цехов машины дежурят на производствах, в диспетчерских и других местах. Круглые сутки проводится перевозка пассажиров из Салавата, Ишимбая водителями автобусов и трамвайного парка. Транспортники делают все от них зависящее, чтобы цехи комбината работали ритмично, чтобы непрерывным потоком шла продукция нефтехимии, пополняя богатства Родины. И в этом они добиваются успехов.

Пожелаем, чтоб водителям постоянно сопутствовал зеленый свет на дороге, а всем работникам коллектива благополучия в жизни.



Предложенное на замену фото к сожалению слишком маленькое

Содержание

1. **Предисловие**
2. Легенда о подкове на счастье
3. Предварение
4. Основные вехи биографии ООО «ПАТ и М»
5. Руководители, стоящие у истока
6. Первые руководители предприятия
7. Эх, дороги...
8. Водители
- 1. В одной семье с железнодорожниками**
9. Предпосылки организации КЖАТ
10. КЖАТ и с чего она начиналась
11. Годы становления
12. Салават превращается в город
13. Из водителей в депутаты
14. КЖАТ второй половины 50-х годов
15. Трамвайный цех
16. Первый юбилей трамвайщиков
17. Два Владимира
- 2. На новом месте**
18. Обустройство своими руками
19. Транспортная контора
20. Технические осмотры
21. В битвах за урожай
22. Отличник безаварийного движения
23. Рассказ водителя Б.А. Теплых
24. Цех «АТ и МР» Салаватского нефтехимического комбината
25. Семидесятые годы
26. Воспоминания ветеранов
27. Вспоминает Яркаев Миннахат Абдулхаевич
28. Как нас обучали
29. Романтична ли профессия дальнбойщика?..
30. Завгородняя Клавдия Федоровна
31. Кантюков Билал Бикмухаметович
32. Сталинский бетон
33. Эпоха под руководством Г.И. Шавырова
34. Этапное обновление техники
35. Как совершенствовалось грузовое направление
36. Автобусный «перебор»
37. Крано-тракторный тандем
38. Модернизация ремонтного хозяйства
39. Подготовка ремонтников
40. По следам 40-летнего юбилея
41. Служба эксплуатации на службе рациональной эксплуатации
42. Вспоминает И. В. Моторин
43. Пассажирские перевозки внутри предприятия
44. Отдел эксплуатации и экономические реформы

3. Новая эра

- 45. Смутное время перестройки
- 46. Элементы арендного этапа специфичные автомобилистам
- 47. Взгляд на реформы бывшего главного инженера
- 48. Принципы совершенствования материальной части
- 49. До реформенный этап
- 50. Этап вхождения в рынок
- 51. Этап рыночной стабильности
- 52. Структурное устройство предприятия в девяностые годы
- 53. Полвека спустя
- 54. Современные технологии в организации учета
- 55. Год обновления материальной части
- 56. Конкурсы профессионального мастерства

4. Структурное устройство предприятия и назначение подразделений

- 57. Транспортный цех
- 58. Грузовой парк
- 59. Автобусный парк
- 60. Легковой парк
- 61. Специальный парк
- 62. Крано-тракторный цех
- 63. Ремонтно-механический цех
- 64. Управление
- 65. Планово-экономический отдел
- 66. Коммерческий отдел
- 67. Отдел логистики
- 68. Отдел кадров и кадровая политика
- 69. Отдел труда и заработной платы
- 70. Отдел промышленной безопасности
- 71. Производственно-технический отдел
- 72. Отдел технического контроля
- 73. Отдел материально-технического снабжения
- 74. Профсоюзная и общественная деятельность
- 75. Спорт
- 76. Профсоюз на новом витке хозяйствования
- 77. Они ковали Победу
- 78. Наши орденосцы
- 79. ПАТ и М сегодня**
- 80. Перспективы и пожелания
- 81. Послесловие

П.А. Журавлев.

Ветер за кабиной

Художественно-публицистическое издание

Ответственный за выпуск

Редактор

Корректор

Дизайн, верстка О. Штанько

Издательство «Скиф»

г. Уфа, ул. Кирова, 1 офис 134

тел. (347) 273-44-62

[www. skifufa.ru](http://www.skifufa.ru)

e-mail: info@skifufa.ru