

## ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН НАСТУПИЛО ИЛИ ВЫЖИВАЕТ СИЛЬНЕЙШИЙ

Цель национального проекта – обеспечить к 2024 году:

**+5%**

Ежегодный прирост производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики

**10 000**

Предприятий-участников

**85**

Субъектов РФ



**Вы можете не изменяться.  
Выживание не является  
обязанностью.**

*Уильям Эдвардс Деминг*

Кризис... Конкуренция... Изменения... Эффективность... Развитие... О чем вы думаете, когда слышите подобные слова? Какие ассоциации у вас возникают? С одной стороны, это о сложностях, борьбе за выживание, подчас неприятный процесс изменения, который, как правило, связан с выходом из зоны комфорта. С другой стороны, это о новых возможностях, компетенциях, стратегиях. Жизненный цикл компании всегда связан со стабильными периодами ее существования, когда все вокруг и внутри нее понятно, нет особых изменений, да они особо и не к чему. Но есть и времена, требующие перемен, когда заказчик выдвигает новые требования, конкуренты начинают работать лучше, рынок диктует новые условия. Хорошо это или плохо? У каждого свой ответ. Но факты говорят сами за себя: многие компании, некогда бывшие успешными и лидерами в своей отрасли, прекратили существование лишь потому, что не смогли или не успели измениться под реалии бизнеса.

Как вы думаете, транспортная отрасль – высококонкурентна? Требуется она изменений сегодня? Ответ однозначен: да! И не просто высококонкурентна, но и быстроразвивающаяся. В мире появляются новые виды транспортных средств, различные программные продукты, позволяющие оперативно управлять

транспортом, беспилотники и многое другое. И в таких условиях нам как никогда прежде необходимо делать прорывные шаги на пути к потребностям рынка, чтобы не просто существовать, но развиваться и быть флагманом предоставления транспортных услуг если не в мире, то хотя бы в регионе нашего присутствия.

Нельзя сказать, что мы не преуспели: у нас огромный опыт работы как на крупных заказчиков, так и небольших; мы научились предоставлять такую услугу, которую хочет заказчик; мы реализовали и продолжаем внедрять различные программные продукты для управления. При этом нет предела совершенству.

Именно поэтому наша компания вошла в этот год в состав участников Национального проекта «Повышение производительности труда и поддержка занятости» (прим.: вошли следующие предприятия «Таграс-ТрансСервис», «УТТ Бугульминское», «ТрансСервисЛенинск», «ТрансСервисАзнакаево», «ТрансСервисНурлат»). Что это за национальный проект? Зачем он нужен компании?

Ни для кого не секрет, что Россия, обладая громадными ресурсами, не только природными, но интеллектуальными, на сегодняшний день уступает в развитии экономике многим другим странам, как США, Япония, Германия, Китай и т.п. В связи с этим президент Российской Федерации определил приоритетные направления развития страны до 2024 года:

1. Опережающий темп роста производительности труда, формирова-

БЮДЖЕТ НАЦИОНАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ ДО 2024 Г.



ние конкурентоспособных отраслей, увеличение несырьевого экспорта.

2. Улучшение делового климата и качества национальной юрисдикции, рост объема инвестиций.

3. Снятие инфраструктурных ограничений для развития экономики и раскрытия потенциала регионов.

4. Подготовка современных кадров, создание мощной научно-технологической базы.

**Цель национального проекта – обеспечить к 2024 году:**

- Ежегодный прирост производительности труда на средних и крупных предприятиях базовых несырьевых отраслей экономики на 5 процентов;

- 10000 предприятий участников;

- 85 субъектов РФ.

А как это касается нас? Наша компания, войдя в состав участников национального проекта, взяла на себя обязательство по росту производительности труда в течение периода реализации проекта. При этом предприятиям, участвующим в проекте, предоставляется ряд привилегий:

1. В течение 6 месяцев консультанты-эксперты совместно с рабочими группами предприятий реализуют проект по повышению эффективности одного бизнес-процесса. Для этого они обучат наших работников алгоритму работы с бизнес-процес-

сами: выявление проблем, анализ, разработка мероприятий и т.п., с использованием современных инструментов, которые зарекомендовали себя в успешных компаниях. При этом войти в рабочую группу может любой желающий.

2. Обучение сотрудников компании согласно потребностям, за счет средств федерального бюджета.

Зачем мы вступили в этот проект? По большому счету мы видим, что сегодняшних наших компетенций недостаточно, для того чтобы сделать прорыв в развитии производственной системы нашей компании, на что, прежде всего, направлен данный проект. Консультанты-эксперты нацелены на то, чтобы поделиться своими знаниями и опытом в данной работе. И это не только их опыт, но опыт эффективных российских компаний, потому что программа проекта основана именно на этом опыте, и все алгоритмы, инструменты уже отработаны в других компаниях.

**Время перемен наступило! Настало время для тех, кто не привык оставаться в стороне. Важно мнение и участие каждого. Будешь ли ты среди тех, кто вместе с компанией будет строить ее будущее?**

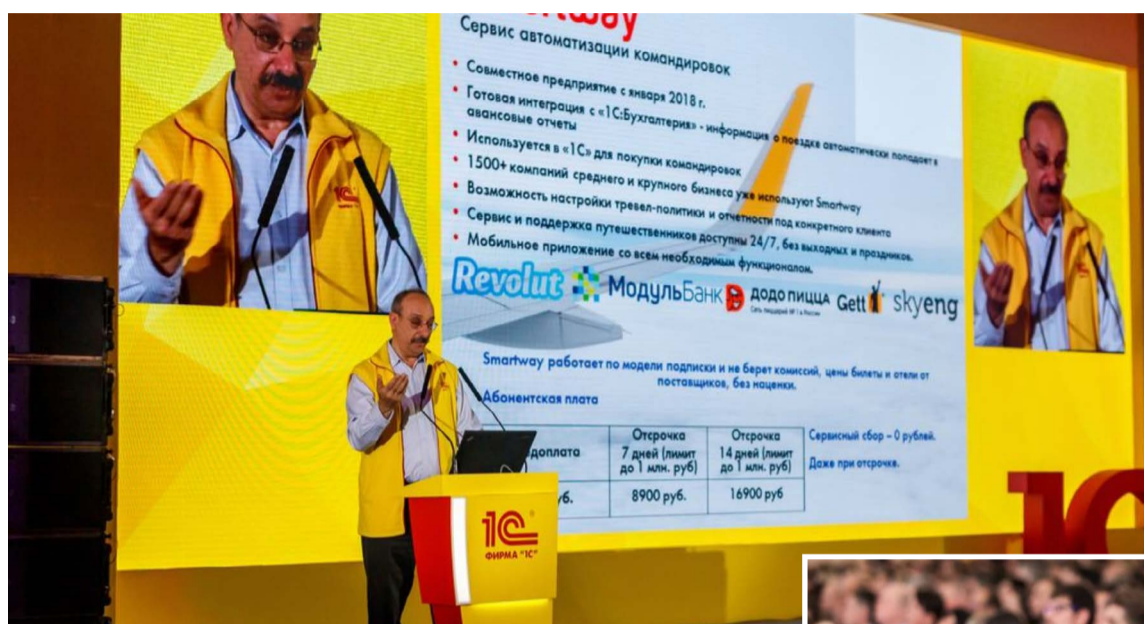
**Радик АХТЯМЗЯНОВ,**  
начальник отдела  
организационного развития

## «ТАГРАС» НА ФОРУМЕ «1С:ERP»

Представители Холдинга «ТАГРАС» приняли участие в шестом Бизнес-форуме «1С:ERP» в московском Крокус Конгресс Холле, который прошел 11 октября 2019 года и собрал более 4 000 участников со всей страны.

На форуме выступили работники, пользователи ERP и других флагманских решений фирмы «1С», которые делились совместным опытом поиска и реализации подходов при внедрении продуктов «1С» в корпоративном секторе.

Докладчики пленарной части и 11 тематических секций ознакомили слушателей с наиболее значимыми функциональными возможностями продуктов «1С». Также рассказали об опыте завершённых или близких к завершению проектов реализуемых программ трансформации систем управления ведущих российских компаний. В числе выступающих были компании «Почта России», «Локотех»,



«Соллерс», УК «Татбурнефть» и многие другие.

Специалисты «УК «Татбурнефть» представили результаты реализации Программы трансформации системы управления. Руководитель программы Антон Седунов рассказал о подходах к комплексной цифровизации бурового предприятия; Никита Кирдин – об информатизации

экономического блока и его увязке с производственным блоком.

«1С:ERP» сегодня является наиболее продвинутой и динамично развивающейся из всех существующих конфигураций 1С. В систему включена возможность полноценно управлять производством, бесшовно интегрироваться с другими продуктами 1С, использовать

интеграционные системы, в том числе «облачные» и мобильные решения. Именно поэтому многие компании делают выбор в пользу «1С:ERP».

– Форум предоставляет возможность сформировать индивидуальное представление компании о выборе пути и прикладных решений на примере опыта внедрения другими предприятиями, – поделился мнением Антон Седунов. – В конечном итоге найти свой эффективный путь цифровой трансформации и развития, например, с «1С:ERP».

**Гульназ ЗАКИРОВА**



## ПОВРЕДИЛ «КВАДРАТ» – ВЫБРОСИЛ НОВЕНЬКИЙ АВТОМОБИЛЬ «MAZDA 3» В ПОМОЙКУ

В процессе строительства скважины применяется различное буровое оборудование, одними из которых являются бурильные трубы. На сегодняшний день стоимость оснащения одной буровой бригады комплектом бурильных труб сопоставима с половиной стоимости буровой установки. До марта 2016 года бурильные трубы принадлежали УК ООО «ТМС групп». Соблюдение требований эксплуатации бурильных труб находилось под контролем супервайзеров УК ООО «ТМС групп» и при выявлении нарушений выставлялись крупные штрафные санкции. После перехода бурильных труб в собственность ООО «УК «Татбурнефть» в марте 2016 года наблюдается увеличение процента отбраковки труб после возврата на базу от буровых бригад. Особенно это заметно в 2019 году. Так средний процент отбраковки увеличился с 11,8% в 2018 году до 26,5% в 2019 году. Встречаются случаи, когда 100% труб признается не годными для дальнейшей эксплуатации. Эти факты лучше любых слов свидетельствуют об отношении некоторых работников к буровому оборудованию и к правилам эксплуатации этого оборудования.

Стоит отметить, что затраты на восстановление одной отбракованной бурильной трубы

### ТОП 3 нарушений правил эксплуатации бурильных труб

Нарушение	Последствие	Способ восстановления
Удары по уплотнительным торцам резьбовых соединений	Повреждение уплотнительных торцов, промыв резьбовых соединений	Если позволяет длина замка, то производится ремонт методом перенарезки резьбового соединения. В противном случае – закупка новых труб
Свинчивание резьбовых соединений без должной очистки и смазки	Повреждение уплотнительных торцов, промыв, коррозия, износ резьбовых соединений	
Несоблюдение моментов крепления резьбовых соединений	Образование трещин, промывов или слома резьбовых соединений	

составляют 30-50 тыс. рублей, что сопоставимо с месячной зарплатой работника буровой бригады. Что же касается стоимости покупки одной бурильной трубы, то это 70-250 тыс.руб., а ведущая труба и того дороже – 1,3 млн руб., то есть сопоставима со стоимостью новенького автомобиля «Mazda 3».

Поэтому с целью недопущения аварийных ситуаций по причине неправильной эксплуатации бурильных труб:

✓ В каждой буровой бригаде на роторной площадке установлены информационные стенды, в которых размещены вновь разработанные визуализированные инструкции и памятки по соблюдению правил работы с бурильными трубами.

✓ Для возможности доступа любого работника буровой бригады к требованиям экс-

плуатации в каждый паспорт комплекта труб, который предоставляется на буровую, включен вкладыш с техническими характеристиками труб.

✓ В каждом ПБР в 2018 году специалистами технического отдела и службы ликвидации аварий проведены выездные обучения буровых бригад с последующей проверкой знаний. Весь материал был предоставлен в виде доступных презентаций, и каждый работник мог уточнить непонятные моменты или задать интересующие вопросы и там же получить ответ. В таком же формате планируется проведение обучений и в 2019 году, а для закрепления усвоения материала планируется и проведение тестирования.

Хотелось бы, чтоб наши работники осознали, что, нарушая элементарные правила



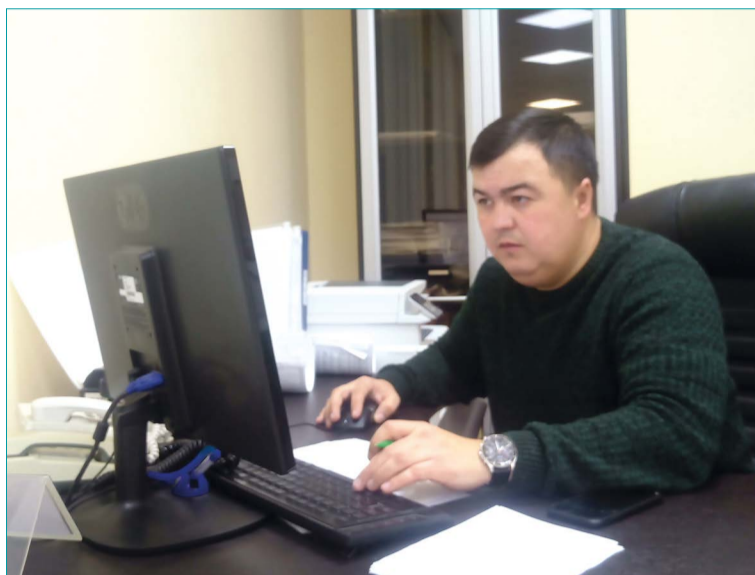
работы с буровым оборудованием, они приносят такие потери, из-за которых наша компания замедляет свое развитие облегчая работу нашим многочисленным конкурентам в не-

простой гонке к лидерству на рынке буровых услуг.

**Айдар РИЗАТДИНОВ,**  
заместитель начальника  
технического отдела

# ТРУДОЛЮБИЕ И ЦЕЛЕУСТРЕМЛЕННОСТЬ

Загитов Радик родился 22 июня 1987 г. в селе Алькеево Азнакаевского района. В 2004 году поступил учиться в Бугульминский педагогический колледж по направлению «инженер-механик», окончил в 2008 году. В апреле 2010 года устроился водителем в ООО «Елховтранссервис» в автоколонну №1 на автомобиль УАЗ и сразу зарекомендовал себя с хорошей стороны, как добросовестный и ответственный работник. Принимает активное участие в жизни коллектива и спортивно-массовых мероприятиях предприятия. Летом 2010 года решил продолжить свое развитие и поступил учиться в Альметьевский филиал Казанского авиационного института по направлению «Безопасность жизнедеятельности в техносфере». По окончании учебы благодаря своему трудолюбию и высокой ответственности был переведен механиком автоколонны №4. За время работы механиком заслужил уважение коллег по работе. Радик, активно участвует в реализации улучшений в компании. Например, он стал участником рабочей группы по



повышению эффективности работы самосвалов «Елховтранссервис». Сначала рабочей группой был проведен причинно-следственный анализ неэффективности данной техники. Причинами, лежащими на «поверхности» и повлиявшими на снижение результативности техники, стали: снижение тарифов, рост затрат на ГСМ, запасные части, авторезину и др. При более глубоком ана-

лизе выявлено, что отсутствие детального ежедневного учета доходов и затрат в разрезе каждой единицы техники не позволяет оперативно реагировать на отклонения, возникающие в процессе работы. Оперативный учет, в свою очередь, позволяет своевременно выявлять первопричины неэффективности работы техники и незамедлительно влиять на них. Рабочей группой, куда

вошли также специалисты экономической службы, были разработаны формы ежедневного заполнения доходной и расходной части с ежедневным указанием результатов работ. Таким образом, это позволило видеть каждый день эффективность работы по каждой единице техники по форме, схожей как в приказе №1. Путем сложения результатов мы получили итог за месяц, в последующем сравнили с фактом. Полученные результаты приятно удивили, и разница между ними была небольшой. Также для оперативного определения и ежедневного планирования работы грузового транспорта были определены основные показатели рентабельной работы автотранспорта при работе на часовых и сдельных тарифах.

В августе 2019 г. Радик выступил с докладом на тему «Анализ разработки мероприятия по самосвальной технике» на I Молодежном форуме «ТаграС-ТрансСервис». Данная тема очень заинтересовала руководство компании и членов комиссии.

Учитывая активность, трудолюбие и целеустремленность Радика, в сентябре он был назначен ведущим инженером отдела службы эксплуатации «ТаграС-ТрансСервис».

**Александр КИРШИН,**  
молодежный лидер АТЦ  
«Елховтранссервис»

## Отмена бумажных ПТС

С 1 ноября 2019 года паспорта транспортных средств (ПТС) будут оформляться только в электронном виде, при этом бумажные документы для новых автомобилей выдаваться больше не будут.

Электронный ПТС представляет собой запись в базе данных с информацией об автомобиле и его владельцах.

При желании любой собственник автомобиля может поменять имеющийся бумажный паспорт транспортного средства на электронный, однако, при этом у автомобиля не может быть одновременно бумажного и электронного ПТС.

Замена бумажного ПТС на электронный не является обязательной, поэтому бумажная форма может использоваться до тех пор, пока не наступит необходимость произведения замены (при порче бланка или отсутствии места для информации о новых собственниках).

Переход на единую систему электронного документооборота ПТС упростит для граждан регистрацию транспортных средств, позволит наблюдать за жизненным циклом автотранспорта и его перемещением, а госорганам – пользоваться достоверными базами данных во всех странах Евразийского Экономического Союза (ЕАЭС).

Электронный паспорт транспортного средства – это запись в базе данных, которая содержит сведения о транспортном средстве: технические характеристики, сведения об авариях, техобслуживании и так далее.

Эта информация оформляется и хранится в автоматизированной системе электронных паспортов (АС СЭП), постоянно обновляясь в течение эксплуатации автомобиля.

### Основные преимущества ЭПТС:

- ✓ легкий доступ к истории жизненного цикла ТС;
- ✓ меньше рисков купить автомобиль, находящийся в угоне;
- ✓ электронный паспорт нельзя потерять, у него нет срока годности и нет необходимости его восстанавливать;
- ✓ можно вносить любое количество собственников и дополнительных сведений (страхование, ДТП, ремонт, залог, техосмотр и прочее).

**Рафик ХАБИБУЛЛИН,**  
инженер отдела  
организационного развития

**Рамиль САДЫКОВ,**  
начальник отдела закупок

# СТАРТОВОЕ ОБУЧЕНИЕ

Многие говорят, что бизнесом надо заниматься, а учиться совсем необязательно. Такое заблуждение возникает по разным причинам, и мы считаем, что в них совершенно необязательно разбираться. Намного важнее его развеять, ведь обучение позволяет делать осознанные шаги вперед, ведь интуиция и финансовое чутье далеко не всегда работают нам на руку.

Любая компания, заинтересованная в своем развитии, вкладывает в образование своих сотрудников. Для этого создано множество курсов, семинаров и обучающих программ. Систематическое повышение квалификации открывает новые возможности личного и профессионального роста, которые всегда сказываются на прибыли компании.

Так в рамках реализации национального проекта «Повышение производительности и поддержка занятости» 31 октября 2019 г. и 1 ноября 2019 г. в г. Альметьевске в конференц-зале АТЦ «Елховтранссервис» прошло обучение участников рабочей группы по реализации национального проекта на нашем предприятии (а это главные инженеры, начальники отделов и специалисты дочерних управляемых

обществ) специалистом Федерального Центра Компетенций Константином Зайковым. В первый день участники изучили практический курс «Основы бережливого производства», который очень важен с точки зрения получения базовых знаний о принципах и инструментах бережливого производства.

Содержание программы тренинга включало в себя:

### 1. Введение в бережливое производство

- Национальный проект «Производительность труда и поддержка занятости»
- Принципы бережливого производства

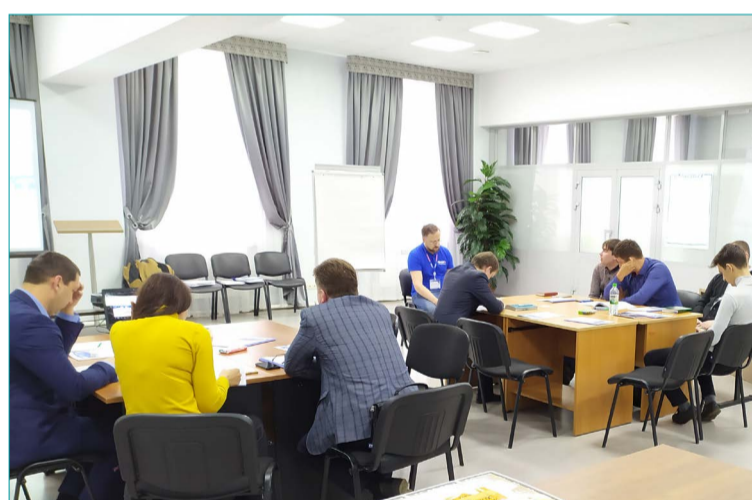
### 2. Бизнес-игра

- Реальное производство продукции
- Определение проблем в процессе производства
- Выработка решений по оптимизации процесса

### 3. Теоретические блоки

- Семь видов потерь – действия, снижающие эффективность процессов
- «5 почему» – эффективный инструмент поиска первопричины проблемы
- Производственный анализ – инструмент оперативного контроля с целью выявления отклонений и принятия лучших управленческих решений
- Балансировка процесса – методика выравнивания загрузки по этапам процессов

В тренинге участники изучили основополагающие принципы бережливого производства, поняли основные причины низ-



кой эффективности процессов, получили опыт применения базовых инструментов бережливого производства. Также тренинг научил участников находить и устранять потери в работе; анализировать процессы с точки зрения бережливого производства, определять направление для роста эффективности процессов. Участники научились быстро определять коренные причины проблем и внедрять контрмеры.

Во второй день участники прошли курс «Реализация проектов по улучшениям». В рамках данного курса участники подготовились к реализации проекта по оптимизации потока/процесса. В ходе обучения последовательно изучены все фазы и этапы реализации проекта, участники научились выбирать тему проекта, разрабатывать карточку проекта. В ходе тренинга участники изучили кейс по оптимизации

производственного процесса и применили на нем получаемые знания и умения.

Тренинг дал комплексное представление о методике реализации проектов по оптимизации потоков/процессов; ролях и ответственности участников; последовательности действий, которые обеспечивают достижение поставленных целей проекта. В ходе обучения участники научились инициировать открытие проектов, узнали источники определения проблем, критерии выбора темы проекта. Также участники научились разрабатывать карточку проекта, т.е. структурированно и сжато описывать всю суть проекта на одном листе.

Дело за малым: реализовать реальные проекты.

## НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ



**ГАРИПОВ**  
**Айдар Амирович**

1968 года рождения. Образование высшее. Окончил в 1988 году Альметьевский строительный техникум по специальности «Техническое обслуживание и ремонт автомобилей», в 2004 году – Казанский государственный университет им.

В.И.Ульянова-Ленина по специальности «Менеджмент организации», в 2008 году – Альметьевский государственный нефтяной институт по специальности «Электропривод и автоматика промышленных установок и технологических комплексов», в 2010 году прошел профессиональную переподготовку в Казанском финансово-экономическом институте по специальности «Менеджер по развитию персонала». Имеет общий трудовой стаж более 31 года. В системе Холдинга «ТАГРАС» работает с 2006 года. Более 20 лет занимает руководящие должности. Работал начальником отдела организации труда и заработной платы в Альметьевском УТТ-1, в ООО «УК «Татспецтранс». С 2012 по 2019 год возглавлял отдел управления персоналом и мотивации труда ООО «ТаграС-Холдинг». В ноябре 2019 года назначен на должность заместителя директора по организационному развитию ООО «ТаграС-ТрансСервис».



**ИСЛАМОВ**  
**Айдар Алмасович**

1977 года рождения. Образование высшее. В 2007 году окончил Альметьевский политехнический техникум по специальности «Организация перевозок и управление на транспорте (автомобильном)», в 2011 году окончил институт экономики, управления

и права г. Казань по специальности «Финансы и кредит», ему присвоена квалификация экономиста. Общий трудовой стаж составляет более 22 лет. С 2011 года занимает руководящие должности, работал начальником автотранспортного цеха ООО «Ак тай», с 2015 по 2019 годы работал начальником отдела эксплуатации ООО «ТрансСервисАзнакаево». В ноябре 2019 года назначен на должность исполнительного директора ООО «ТрансСервисКазань».



**ГОЛЯКОВ**  
**Руслан Михайлович**

1986 года рождения. Образование высшее, в 2011 году окончил Российскую академию правосудия по специальности «Юриспруденция». Более 15 лет проходил службу в органах внутренних дел. В ноябре 2019 года назначен на должность начальника автоколонны ООО «ТехноТранс».

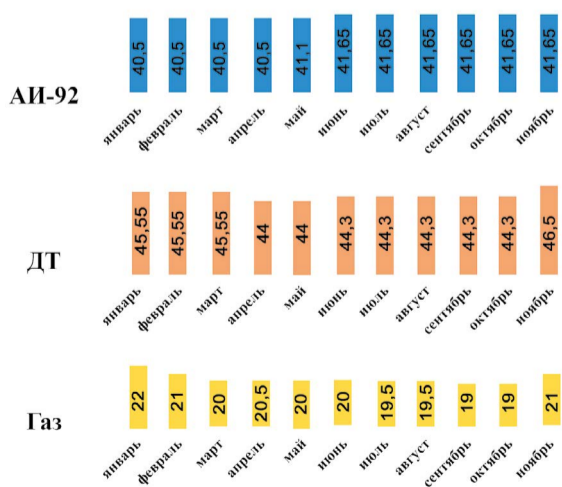


**ИГДИСАМОВ**  
**Рузиль Рамилевич**

1987 года рождения. Образование высшее, в 2009 году окончил Елабужский государственный педагогический университет по специальности «Технология и предпринимательство».

Общий трудовой стаж более 6 лет. В ООО «ТрансСервисАзнакаево» работает с августа 2019 года механиком автоколонны. В ноябре этого же года назначен на должность начальника отдела эксплуатации.

### Динамика изменения цен на топливо в 2019 году, руб.



## Поздравляем с юбилеем!

<b>АТЦ «Альметьевское УТТ-3»</b> ИБРАГИМОВ Ринат Линарович	11.11.1969	ТИМАРОВ Руслан Адамович	23.11.1959
<b>АТЦ «ЕлховтрансСервис»</b> ХАЯРОВ Ильгизар Загитович	25.11.1959	КИСЕНКОВ Владимир Валентинович	26.11.1959
<b>Цех ремонтного производства</b> ХИСАМУЛДИНОВ Салават Ахатович	25.11.1959	<b>ООО «ТрансСервисЛениногорск»</b> ВАХИТОВ Габдулхак Масгутович	1.11.1959
<b>АТЦ «Нефтегазтранс»</b> ХАРИТОНОВ Николай Васильевич	25.11.1959	МУБАРКШИН Фарит Халитович	5.11.1959
<b>АТЦ «Нефтегазтранс»</b> КОНДРАТЬЕВ Михаил Леонидович	21.11.1959	БЕЛКА Александр Сергеевич	14.11.1959
<b>АТЦ «Нефтегазтранс»</b> ФАТЫХОВ Рамиль Хурматович	26.11.1959	<b>ООО «ТрансСервисБавлы»</b> ГРИЩУК Алексей Иванович	11.11.1959
<b>АТЦ «Нефтегазтранс»</b> ФАРХУТДИНОВ Рафик Фахразыевич	27.11.1959	<b>ООО «УТТБугульминское»</b> САЛИМОВ Айдар Хадиевич	16.11.1969
<b>ООО «ТрансСервисЕлабуга»</b> КОБЕЛЕВ Сергей Александрович	27.11.2019	<b>ООО «ТехноТранс»</b> ХУСНУТДИНОВ Рашат Фаляхутдинович	3.11.1959
<b>ООО «ТрансСервисНурлат»</b> ГАМИРОВ Рифкат Хизбуллович	20.11.1969	КУРЯЕВ Эрнст Степанович	5.11.1969
		АХМЕТШИН Рамиль Камилевич	15.11.1959

## КАК ЭКОНОМИТЬ НА ТОПЛИВЕ?



Топливо является основной статьей расходов, связанных с автомобилем. Логично попробовать их сократить, экономя, в первую очередь, на бензине или солярке. Однако не все способы одинаково хороши, а некоторые и вовсе не безопасны. «Популярная механика» собрала воедино большинство распространенных советов и оценила их практическую пользу.

## ПРОСТЫЕ ПРАВИЛА

### Изменить стиль вождения

Наиболее эффективный способ экономить топливо — ездить правильно. В первую очередь нужно обратиться к руководству своего автомобиля и ознакомиться с разделом, посвященным выбору стиля вождения. Скорее всего, там будут строки типа «как можно быстрее разогнаться до крейсерской скорости и поддерживать ее большую часть пути». Крейсерской называется такая скорость, при которой топливная эффективность автомобиля максимальна. Также можно найти в сети график мощности и крутящего момента установленного в машине двигателя. На нем будет виден диапазон оборотов коленвала, в котором мотор работает наиболее эффективно. Как правило, при движении на крейсерской скорости стрелка тахометра находится именно в этой зоне.

Плавный разгон и поддержание оптимальной скорости, а также разумный выбор маршрута способны снизить расход бензина едва ли не в половину. Порой лучше поехать более длинной дорогой, если на пути будет преобладать шоссе, чем постоянно останавливаться на светофорах. Превышать оптимальную скорость бессмысленно: практика показывает, что выигрыш от лихачества оказывается незначительным. Больше пары минут удастся отыграть только при поездках дольше нескольких часов. Помимо лишних трат топлива, рискованное поведение на дороге подвергает всех участников движения опасности. Существенно облегчает жизнь водителю функция круиз-контроля.

Во время остановок длительно-стью более минуты, например, на

железнодорожных переездах или затяжных светофорах, мотор стоит глушить. Еще один полезный лайфхак — тормозить двигателем: при необходимости плавно снизить скорость, выключать передачу не нужно. Экономия связана с тем, что до скорости около 20 километров в час блок управления двигателем перекрывает подачу топлива. Когда сцепление разомкнуто или трансмиссия находится в нейтральном положении, горючее должно поступать в мотор для поддержания холостых оборотов.

### Следить за техническим состоянием машины

Второй по эффективности совет — всегда поддерживать автомобиль в исправном состоянии. Своевременное ТО качественными запасными частями и расходными материалами способно не только продлить срок службы машины, но и радикально понизить расход топлива. Для эффективной работы мотора, помимо бензина или солярки, ему необходимо поступление достаточного количества очищенного воздуха. Преодоление сопротивления забитого или неподходящего фильтра ложится на «плечи» двигателя. Для машин возрастом более трех лет становится актуальной проблема старения смазки. Масло во всех агрегатах, где оно не менялось с момента покупки, перестает бороться с трением как положено, и нагрузка на мотор увеличивается.

### Правильно выбрать топливо

Лайфхак номер три — пользоваться качественным топливом с рекомендованным октановым чис-

лом. Существует достаточно стойкое убеждение, что в России 95-й бензин является лишь «разогнанным» присадками 92-м, а последний, соответственно, более «здоровый» для двигателя. Из-за этого многие водители заливают топливо с пониженным октановым числом даже в бак тех автомобилей, которые не положено им заправлять. На деле такая эксплуатация приводит, как минимум, к значительному перерасходу бензина: мотор работает в неоптимальном режиме и часто страдает от детонации. При смене топлива ЭБУ адаптируется примерно 200 километров, а затем можно сравнить расход. Почти всегда он будет значительно ниже, чем на 92-м бензине. Даже если в пересчете на рубли выигрыша не будет, таким образом увеличится ресурс мотора и его тяговые характеристики.

Выбор сети АЗС — тема отдельной «священной войны» автолюбителей. Главное заправляться на той станции, где вам всегда могут предоставить актуальные сертификаты на партию топлива. А вот пользоваться дополнительными присадками или нет, решать каждому водителю самостоятельно: информация об их эффективности крайне противоречива и однозначного ответа пока нет. Многие производители автомобилей рекомендуют применять определенные добавки и этим рекомендациям можно следовать, как минимум, без опаски повредить двигатель.

**Ренат НУРИЕВ,**  
ведущий инженер отдела  
организационного развития

(использован материал с сайта <https://www.popmech.ru>)

Продолжение следует