



# АВТОМОБИЛИСТ



АльянсАвтоГрупп



№ 43

Июнь, 2011 г.

Корпоративная газета



ТРУБНАЯ ПЛОЩАДКА №2



АНДРЕЙ ГУСЕВ, СТАРШИЙ МАСТЕР ТРУБНОЙ ПЛОЩАДКИ № 1



САЛАВАТ АСАДУЛЛИН, СТАРШИЙ МАСТЕР ТРУБНОЙ ПЛОЩАДКИ № 2

## НОВОЕ ПОДРАЗДЕЛЕНИЕ «СТК»

Начиная с 2003 года ОАО «ТНК-ВР» с целью оптимизации расходов постепенно выводит все непрофильные виды работ на аутсорсинг. Первой ласточкой стали транспортные услуги, сегодня – комплекс услуг по заводу-вывозу трубной и штанговой продукции и обслуживанию трубных площадок. А это ни много ни мало вся трубная и штанговая продукция, требуемая для всего многообразного процесса добычи нефти, а также ее учет (как новой, так и пришедшей в негодность), хранение, комплектование на подвески, транспортировка на объекты нефтедобычи и так далее. То есть это огромный подотчет и довольно-таки ответственная и трудоемкая работа. И в первую очередь, это учет и контроль над расходом трубы, а труб очень много. Немаловажно будет также заметить, что ТНК-ВР в ХМАО – Югре владеет двумя трубными площадками: одна находится в районе ДНС-10, другая – на Талинке.

### ЗАВЕТНЫЙ ЛОТ – НОВЫЕ ОБЪЕМЫ

Тем не менее претендентов на выполнение данных услуг было

**С 1 июня 2011 года ООО «Сервисная транспортная компания» в результате победы в тендере на лот «Комплекс завоза-вывоза трубной и штанговой продукции, обслуживание трубных площадок ОАО «ТНК-Нягань» приступило к выполнению новых договорных обязательств. Стоит отметить, что данные виды работы «ТНК-Нягань» выставила на аутсорсинг.**

очень много – представители различных компаний приехали из Урая, Нижневартовска, Нягани... В результате конкурса эти объемы перешли в ООО «Сервисная транспортная компания».

«Для нас это новое направление деятельности, – рассказывает Юрий СМIRHOV, директор по производству ООО «СТК», – и хотя мы раньше работали на данном объекте, но преимущественно наши сотрудники занимались только транспортировкой подвесок на кустовые площадки. Сегодня мы полностью руководим всем процессом по обслуживанию трубных площадок».

А в ведение ООО «СТК» перешло все трубное хозяйство «ТНК-Нягань», в результате чего в структуре предприятия было образовано специальное подразделение «Трубная база», которое в свою очередь было разделено на «трубную площадку № 1» (ДНС-10) и

«трубную площадку № 2» (п. Талинка). С новыми объемами в коллектив предприятия влилось 50 человек.

«Перешедшую часть имущества «Трубной базы» согласно договорным обязательствам ООО «СТК» будет выкупать, оставшуюся часть – брать в аренду, – продолжает Юрий Геннадьевич. – Сегодня также нашими сотрудниками ведется работа по оптимизации расходов в новой структуре, уже введен ряд экономически обусловленных мероприятий, в частности, переход некоторых специалистов (прим. ред. – стропальщики) на вахтовый метод: и им удобно, и предприятию не накладно. К тому же сейчас активно ведется работа по заключению договоров с сервисными компаниями, обслуживающими «Трубную базу». А это теплообеспечение, энергообеспечение, подвоз воды и прочее».

### ТОНКОСТИ НОВОГО ДЕЛА

С выводом сервисной организации на аутсорсинг изменился и подход в оформлении заявок: «Если раньше труба отпускалась поштучно, – делится Юрий Геннадьевич, – то сегодня «ТНК-Нягань» от этого уходит, и с 1 июля все заявки по поставке трубы заказчик будет оформлять по требуемому метражу. Если мы ошибемся в расчетах метража трубы, то, естественно, мы понесем ответственность».

### ПОДВОДНЫЕ РИФЫ

**– Юрий Геннадьевич, есть какие-либо опасения, сомнения у руководства «СТК» в связи с предстоящим выполнением нового вида работы?**

– Опасения и риск всегда сопровождают освоение любой неизведанной деятельности, потому что существует очень много нюансов, незаметных с первого взгляда. Да и

все предвидеть и предусмотреть, начиная новое дело, практически невозможно. Но я уверен, что все будет хорошо. В «СТК» работают профессионалы, и мы справимся с любыми объемами в любом направлении.

### ВАЖНОСТЬ ОБЪЕКТА

**– Что значат выигранные объемы для ООО «Сервисная транспортная компания»?**

– Во-первых, теперь на этом объекте будет задействован только наш транспорт – до этого там работала только часть нашего транспорта. А это, во-вторых, дополнительный объем работ для нашей компании и, в-третьих, дополнительные рабочие места. Если бы мы проиграли этот тендер, естественно, мы не смогли бы в дальнейшем работать там на нашем транспорте.

Соответственно, этот новый объект очень выгоден для «СТК». И если мы себя хорошо зарекомендуем, то данный договор будет пролонгирован на более длительный срок. Пока что он заключен на один год.





# ВОДИТЕЛЬ-РОМАНТИК

- Анатолий Федорович, расскажите о своих детских годах.

- Куйбышев — маленький провинциальный город, ничего особенного тут нет. Я учился в школе, на лето уезжал к бабушке, а когда стал постарше, ездил и в пионерский лагерь.

Детьми мы дружили всем двором, собирались вместе для подвижных игр: летом играли преимущественно в футбол, зимой — в хоккей. Причем собирались большие детские команды и играли двор на двор, улица — на улицу. И это было настолько все серьезно: мы даже выставляли свою команду для участия в городских соревнованиях. Все было по-правдашнему!

- А кто с вами занимался? Кто был организатором ваших соревнований?

- Чтобы ответить на Ваш вопрос, нужно объяснить характер расположения жилых кварталов в Куйбышеве. Дело в том, что наш город условно поделен на два сектора — благоустроенные дома и частные дома. И в той части, которая включала в себя благоустроенный сектор жилых домов, были и тренеры, и команды собирались более целенаправленно и организованно. А мы — жители частного сектора — сами были инициаторами создания дворовой команды и организаторами проведения состязаний. Все основывалось только на голом энтузиазме, на нашем желании хорошего и веселого проведения времени.

- И какие места занимала ваша дворовая команда любителей, участвуя в городских соревнованиях по футболу и хоккею?

- Конечно, это было не так часто, все же городские соревнования — это совершенно иной уровень, нежели игра во дворе. И тем не менее как-то пару раз мы занимали II место среди всех городских команд. Это было очень престижно, так как команд-участниц было очень много. Помню, мы даже устраивали встречи с солдатами: раньше в Куйбышеве базировалась небольшая воинская часть. Детство было хорошее, доброе и насыщенное!

- Что было после окончания школы?

- Мне тогда исполнилось 17 лет, и чтобы не терять год, поступил в Куйбышевское профессиональное техническое училище на годичные курсы. Там я выбрал специализацию «тракторист-экскаваторщик». Здесь было все интересно — и учиться, и пробовать управлять большими механизмами. Во время учебы мы постоянно посещали практические занятия: нас обучали навыкам езды на тракторе, управлению тросовым экскаватором, который, помню, постоянно ломался, да и тросы всегда слетали с роликов.

После годичного обучения мои одноклассники поехали на практику, а меня забрали в армию.

- Анатолий Федорович, где Вы проходили армейскую службу?

- В Челябинской области в общевойсковой дивизии. Здесь располагается учебная часть, в которой подготавливают солдат для прохождения дальнейшей армейской службы. После полугодового обучения меня оставили в части для дальнейшего обучения вновь прибывших солдат-призывников приемам управления боевой машиной-пехотой. Таким образом, полтора года я служил инструктором операторов-наводчиков, и, сами понимаете, военная служба была не в тягость.

- Что было потом?

- Отслужил положенный срок и — домой.

- И Вам как перспективному инструктору не предложили остаться в части?

**Анатолий ТРЕТЬЯКОВ за свою трудовую жизнь где только не работал! И на химзаводе аппаратчиком, и на ЗИЛе сборщиком деталей, и в Транссельхозтехнике мотористом, и на строительстве ТЭС, и на обслуживании телефонного хозяйства города Куйбышева, даже полтора года был инструктором операторов-наводчиков... Сегодня он возит нефтяников и воочию видит, как добывается черное золото. Все новое и неизведанное влечет его с такой силой, что он с легкостью расстается с нажитым местом и уверенно идет на зов сердца. И как оказалось, не напрасно.**



- Почему, предложили — там всем адекватным солдатам предлагают учиться на прапорщика. Просто я не стремился к военной карьере.

- Кем Вы устроились после демобилизации из армии?

- Аппаратчиком на химический завод.

- А как же ранее полученная специализация «тракторист-экскаваторщик»?

- Знаете, молодые все стремятся к чистой и более оплачиваемой работе. А на химическом заводе были хорошие условия для работы... Во всяком случае, в те времена этот завод был градообразующим предприятием, и, работая на нем, можно было получить квартиру, зарабатывать неплохие деньги, бесплатно питаться в столовой, получать молоко «за вредность»... Да и при устройстве на работу сотрудникам выплачивались «подъемные». Так что, если судить по нашему городу, то условия работы здесь были лучше всего.

- Опять непонятно: если химзавод был лучшим предприятием города, почему Вы тогда параллельно изучали совершенно иную специализацию — водителя автомобиля?

- Потому что я с самого детства мечтал стать водителем автомобиля: меня постоянно окружали люди, которые работали шоферами. А это и близкие родственники, и старшие друзья... Наверное, поэтому и у меня появилась тяга к управлению транспортом.

Я и после школы сразу хотел поступить на курсы водителя в ПТУ, но почему-то в тот год, когда я поступал, набора на данную специализацию не было. Поэтому я решил, что после армии обязательно выучусь на водителя и устроюсь работать по данной профессии.

- Постоянно быть в мазуте, возить с железом (особенно в мороз!) — мечта жизни?!

- В том-то и дело, что все эти трудности просто тянули к себе: работа шофера всегда для меня была овеяна романтическим налетом!

- Хорошо. Давайте вернемся к Вашей работе на химзаводе. Чем именно Вы там занимались?

- Я работал аппаратчиком в цеху по подготовке определенных компонентов, которые впоследствии входили в состав стиральных порошков. Завод был большой: только в нашем цеху работало около двухсот человек, причем каждый занимался конкретно своим делом. Наш цех готовил один препарат, другой цех — второй, и так далее. Потом по трубам воздухом перегоняли все это в основную, где уже готовился состав будущего моющего средства — отбеливателя. Сказать по правде, это довольно-таки сложные химические процессы.

- Да и труд однообразный... Как шла учеба в автошколе?

- Замечательно. Обучение началось с изучения правил дорожного движения, затем только приступили к вождению. Мы учились в прекрасном оборудованных классах, где в качестве наглядного материала были представлены различные детали машины в разрезе — очень интересно было слушать преподавателя, который рассказывал об их устройстве и работе. Был также учебный класс по вождению с имитатором управления автомобилем. Учась сидел в кресло перед экраном, имитирующим реальное движение транспорта, и, словно наяву, управлял машиной: на экране отражалась картина, идентичная той, которую видишь сквозь лобовое стекло, когда едешь в автомобиле. Это было очень интересно.

К тому же студентов автошколы в то время отправляли на практику в московский ЗИЛ (прим. ред. — завод имени Лихачева): автошкола заключила договор с заводом о прохождении практики — и для студентов полезно, и автошкола получала деньги, которые мы там зарабатывали. Таким образом, я два месяца работал на ЗИЛе — участвовал в процессе сборки деталей к автомобилям, выпускаемым на данном заводе.

- Расскажите об этом заводе.

- Завод имени Лихачева внешне напоминал небольшой город с широкими улицами, пешеходными тротуарами, перекрестками, автобусными остановками, несколькими автобусными маршрутами... Там даже были светофоры, на перекрестках госавтоинспекторы регулировали движение автотранспорта. Мы заходили в ЗИЛ через проходную и сразу же шли на автобусные остановки, где ждали свой Икарус — пешком добираться по заводу до своего цеха было очень долго. Для сравнения: на заводе в то время работало 75 тысяч человек, в Куйбышеве сегодня числится 60 тысяч людей.

- Не возникло желание остаться там?

- Нет, хотелось домой, в Куйбышев.

- Куда Вы устроились после получения заветных «корочек»?

- В Транссельхозтехнику — предприятие, обслуживающее районные колхозы и совхозы. Сначала я попросился в моторный цех. Дело в том, что начинать сразу с водителя было сложно: машины в то время были старенькие (а ученика никто сразу не посадит на хороший автомобиль) и могли сломаться по дороге. Поэтому я решил сначала поднабраться опыта, поработать помощником моториста — научиться перебирать двигатели, чтобы в случае поломки транспорта смог его починить, а потом уже садиться за баранку. И через несколько месяцев мне дали самосвал ГАЗ-53.

- Почему Вы перешли на другое место — в Сибэнергострой?

- Дело в том, что это предприятие только что образовалось: руководство города решило реконструировать, расширить и модернизировать тепловую электростанцию, которая обеспечивает наш город теплом. В связи с этим была сформирована организация Сибэнергострой, которая, собственно, и занималась реконструкцией ТЭС. А все новое — это же всегда интересно, поэтому и пошел туда работать. Меня посадили на КамАЗ. Наша автоколонна вела отсыпку объектов, разрабатывала карьеры. Работы было много, мы (кто хотел больше заработать) даже оставались во вторую смену. Вот я и работал в две смены!

- Чем был вызван Ваш переход в частное предприятие?

- Это был 1991 год. Настало другое время — время экономических реформ. Молодые и инициативные люди стали организовывать свой бизнес — все хотели работать только на себя. И мы (я и три товарища) решили организовать ИП — заниматься на микроавтобусах РАС междугородней пассажироперевозкой по маршруту «Куйбышев — Барабинск — Куйбышев».

- И каково было трудиться «на себя»?

- Очень и очень сложно, у нас же, в России, никогда ничего гладко не идет. Сначала, конечно, пока

техника была новой, было все просто хорошо, но впоследствии, когда возникла необходимость в приобретении запасных деталей (а автобусы наши — РАСы — были приобретены в Прибалтике на Рижском автозаводе), мы ничего не смогли найти, к тому же именно в то время Прибалтика объявила свою независимость от Российской Федерации. И когда мы, приехав туда, ничего не смогли приобрести, пришлось закрыть свой бизнес.

- Такова обратная сторона медали под названием «частный бизнес» — все приходится делать самому, к тому же без каких-либо гарантий со стороны государства, на свой страх и риск...

- Так и есть. Столкнувшись с этими трудностями, мы поняли, что самим все это делать, без какой-либо поддержки — очень накладно да и сложно. Мы даже обращались в городскую администрацию за помощью, но частный бизнес — есть частный бизнес.

- Куда Вас судьба дальше закинула?

- В Куйбышевский узел связи. Это городское линейное хозяйство, которое обслуживает электростолбы, натягивает провода. Я работал с бригадой, которая занималась ремонтом телефонных проводов. Это был надежный заработок.

- Почему же Вы ушли оттуда?

- Потому что организовалось новое перспективное предприятие — ОАО «Новосибирскнефтегаз», которое занималось разработкой нефтяных месторождений и добычей нефти. А слово «нефть» у всех на слуху, да и ассоциируется с золотыми горами. К тому же здесь все новое: раньше мы о нефти только по телевизору слышали да в книгах читали. Поэтому, когда здесь образовалось предприятие по добыче нефти, я, не задумываясь, перешел в эту компанию. Мне очень хотелось все познать, увидеть собственными глазами, как это все строится, функционирует, работает, как и в каких условиях добывается черное золото.

Год проработал там водителем. А потом началась реорганизация данной компании, в результате чего на базе транспортного цеха, в котором я работал, было образовано предприятие — «Управление технологического транспорта». И вот до сих пор я здесь тружусь — обслуживаю нефтеналивную терминал: вожу мастеров и начальника цеха.

- Ваше хобби?

- В свободное время, в любое время года, активно занимаюсь рыбалкой, охотой на утку либо зайца.

- Анатолий Федорович, с утками все просто: они плавают на озере — открытом пространстве. А как происходит охота на зайца?

- Выслеживаю его по следам! Нахожу след и иду по нему, распутываю заячью загадку. Порою зайчик так его запутает, что пройдешь длинный путь, а косога так и не увидишь.

- Был ли интересный случай на охоте?

- Знаете, сильно пьяный образ жизни не веду, поэтому приключений и не случается. Когда охота идет на трезвую голову, все проходит нормально.

- Какие у Вас планы на будущее?

- Хотелось бы и дальше работать в «УТТ»: в наши годы больших перспектив уже не приходится ждать. Да и менять уже ничего не хочется!



# ИТОГИ РАБОТЫ АЛЬЯНСА ЗА ПЕРВЫЙ КВАРТАЛ

**Альвира РАМАЗАНОВА, заместитель генерального директора по экономике и финансам ООО «АльянсАвтоГрупп»:**

Предприятия, входящие в состав ООО «АльянсАвтоГрупп», закончили первый квартал 2011 года с положительными результатами: все показатели бизнес-плана выполнены. Это и не удивительно, потому что I квартал – хлебный период для всех наших транспортных компаний. А наш транспорт трудился практически во всех регионах нашей России: на Сузунском, Тямкинском, Уринском месторождениях, в Туртасе... Очень большой объем работ был выполнен по зимнему центрозаправке для ЗАО «ТНК-ВР Снабжение», ООО «ТНК-Уват», ЗАО «Нижневартовскбурнефть», ЗАО «Роспан интернешнл» и т. д.

В результате анализа расходной части за I квартал 2011 года наблюдается перерасход по таким статьям, как «горюче-смазочные материалы» и «текущий ремонт техники». И этому есть логическое объяснение: издержки сверх плана по данным статьям произошли в связи с подорожанием дизельного топлива, а также

тяжелыми дорожными условиями. Но, так как объемы работы мы получаем в результате тендеров, нам всегда приходится отступать от первоначально обозначенной суммы. Это отражается на статьях прямых затрат – «ГСМ», «фонд оплаты труда», «текущий ремонт техники».

Перерасход лимита по статье «текущий ремонт техники» связан с тем, что наш транспорт работает в тяжелых условиях, соответственно, он быстрее выходит из строя, что влечет за собой дополнительные затраты на ремонт.

По всем остальным статьям затрат мы уложились согласно намеченному плану. Немаловажно, что план по уровню среднемесячной заработной платы даже перевыполнен, а это говорит об увеличении зарплаты нашим сотрудникам.

Также приятно отметить, что каждая компания Альянса выполнила свои обязательства перед нашими заказчиками добросовестно, с хорошим качеством, без претензий и срывов, поэтому я с полной уверенностью могу утверждать, что коллективы Альянса оправдали надежды заказчиков.



## «СТК» ОБНОВЛЯЕТ ТЕХНИКУ

В конце мая текущего года ООО «Сервисная транспортная компания» приобрело по договору лизинга автобус «Hyundai universe space luxury». По словам Юрия СМЕРНОВА, директора по производству ООО «Сервисная транспортная компания», данная техника приобретена согласно исполнению договорных обязательств перед ОАО «ТНК-Нягань» по обновлению автопарка. Отдельно отметим, что в ООО «СТК» это уже четвертый автобус данной марки – три машины были приобретены компанией в мае прошлого года.

«Hyundai universe space luxury» – комфортабельные, теплые, функциональные, долговечные, эстетичные; они удовлетворяют потребности самых взыскательных потребителей. Автобусы данной марки оснащены современными системами, обеспечивающими безопасность и комфорт для водителя и пассажиров.

### ХОРОШО НАЧАЛИ

Напомним, что с начала 2011 года автопарк ООО «Сервисная транспортная компания» пополнился тремя новыми КамАЗами-вездеходами (КамАЗ-44108-24 с/т), двумя новыми тракторами ДЭМ-114 с челюстным погрузочным ковшом и смещаемой осью; к тому же для новых КамАЗов руководством компании дополнительно были приобретены три ППЦ (два по 30 м<sup>3</sup> и один – 24 м<sup>3</sup>) для перевозки нефти.

### Ответственность усилят

**В Госдуме внесен законопроект, направленный на усиление ответственности организаций (юрлиц) и их должностных лиц, а также лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юридического лица, за нарушение законодательства об охране труда.**

В настоящее время нарушение законодательства о труде и охране труда в соответствии с КоАП РФ влечет за собой наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 1 до 5 тыс. руб., на лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность без образования юрлица, – от 1 до 5 тыс. руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток, на юрлиц – от 30 до 50 тыс. руб. или административное приостановление деятельности на срок до 90 суток.

Законопроектом предлагается дополнить КоАП РФ статьями 5.27.1-5.27.6, предусматривающими в качестве отдельных составов правонарушений в области охраны труда:

- допуск к выполнению работ работников, не прошедших в установленном порядке обучение по охране труда;
- необеспечение работников средствами защиты;
- допуск к выполнению работ работников, не прошедших в установленном порядке обязательные медицинские осмотры;
- неинформирование работников о состоянии условий и охраны труда на рабочих местах;
- необеспечение безопасности работников при эксплуатации зданий, сооружений, оборудования, осуществлении технологических процессов, а также безопасности применяемых в производстве инструментов, сырья и материалов.

При этом штрафные санкции за данные правонарушения устанавливаются в повышенном размере. Только в отношении данных составов предлагается применять административное приостановление деятельности.

Кроме того, законопроектом предлагается новая редакция ст. 143 УК РФ, устанавливающая ответственность за нарушения требований охраны труда, если они повлекли за собой по неосторожности гибель двух и более лиц.

По материалам ИА «ГАРАНТ»

# «АльянсАвтоГрупп» – для города

Для ООО «АльянсАвтоГрупп» уже стала доброй традицией социальная направленность деятельности. Так, в 2006 году были проведены сети центрального отопления к жилым домам по ул. Светлой (поселок Старая Нягань); в 2007 году – произведено благоустройство дворовой территории дома № 17 по ул. Уральской (Финский микрорайон); в 2008 году – оборудована детская площадка во дворе общежитий, расположенных в Восточном микрорайоне (в районе ЦКД «Юность»); в 2009 году – произведен частичный ремонт жилого

дома по ул. Светлой (поселок Старая Нягань); в 2010 году – произведено благоустройство двора по ул. Интернациональной (в районе магазина «Уралочка»). В начале июня текущего года силами ОАО «Управление технологического транспорта» и ООО «Сервисная транспортная компания» был прорыт канал вдоль всей автодороги по ул. Крылова (поселок Старая Нягань) для ливневой канализации. Скажем больше, в ближайшем будущем руководство ООО «АльянсАвтоГрупп» продолжит работы по прорытию канала по всей

длине еще одной улицы Старой Нягани, а также очистке водопропускных труб с помощью специализированного транспорта.

### Эльдар ИСМАИЛОВ, председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп»:

Наше стремление к социальной направленности деятельности Альянса обосновано и, более того, оправдано: большинство сотрудников нашего многочисленного холдинга живет в Нягани. Здесь растут наши дети, ходят в детские сады, учатся в учебных заведениях, занимаются в спортивных секциях... И нет ничего удивительного в том, что учредители ООО «ААГ» заинтересованы в благоустройстве нашего родного города, улучшении условий проживания в нем няганцев. Нягань стала нашей второй родиной, и мы бесконечно ее любим.

К тому же ООО «ААГ» принимает активное участие в жизни города, выступая в качестве спонсора (а порою и инициатора!) различных общегородских мероприятий. Более того, в наших планах намечено еще много хорошего и приятного для жителей нашего города. В частности, этим летом учредители ООО «АльянсАвтоГрупп» решили оборудовать детскую игровую площадку для детишек, проживающих в Старой Нягани.

Но и это еще не все. Являясь первым заместителем председателя Думы города Нягани, секретарем Няганского местного отделения ВПП «ЕДИНАЯ РОССИЯ», я буду всячески стремиться, и я уверен, что все члены НМО ВПП «ЕДИНАЯ РОССИЯ» поддержат меня в этом, к дальнейшему благоустройству города, его озеленению, чистоте.

ООО «АльянсАвтоГрупп» и Местное отделение Партии «ЕДИНАЯ РОССИЯ» – за развитие нашего города, за развитие Нягани!







## ● АВТОНОВОСТИ

### Правительство предлагает ввести в водительских правах подкатегории

**Правительство предлагает ввести в водительских правах подкатегории, которые еще более четко разделят транспорт по весу, мощности и вместимости. Соответствующий законопроект будет внесен в Госдуму. Планируется, что рассматривать его парламентарии начнут в июне.**

Согласно проекту можно будет сдавать экзамен на машине-«автомате», на мопеды права не потребуются.

В соответствии с законопроектом к категории «А» отнесены мотоциклы, «В» – автомобили с разрешенной мак-

симальной массой не более 3,5 т и числом сидячих мест, помимо сиденья водителя, не более 8. Также сюда относятся автомобили категории «В» с прицепом до 750 кг, категории «В» с прицепом, разрешенная максимальная масса которого более 750 кг, но не выше массы автомобиля без нагрузки, а общая разрешенная максимальная масса такого состава – не более 3,5 т. В категорию «С» войдут автомобили с разрешенной максимальной массой более 3,5 т, в категорию «D» – предназначенные для перевозки пассажиров и имеющие более 8 сидячих мест, помимо сиденья водителя. «С» и «D» можно управлять с прицепом, максимальная масса которого – до 750 кг.

Авторы проекта предлагают отнести к категории «ВЕ», «СЕ» машины соответствующих категорий с прицепом, разрешенная максимальная масса которого превышает 750 кг, к «DE» – сочлененные автобусы.

Законопроектом вводятся новые категории: «Тп» – трамвай и «Тб» – троллейбусы (ранее они имели другое обозначение).

К подкатегории «А1» в случае одобрения закона отнесут мотоциклы с рабочим объемом двигателя внутреннего сгорания не более 125 куб. см и максимальной мощностью не более 11 кВт. Подкатегория «В1» потребует в правах для вождения трициклов и квадрициклов. К подкатегории «С1» отнесут автомобили с разрешенной максимальной массой свыше 3500 кг, но не более 7500 кг. В подкатегорию «D1» войдут машины для перевозки пассажиров с 9-16 сидячими местами, помимо водительского.

Проект закона вводит подкатегории «С1Е» и «D1Е», где оговариваются требования к управлению категориями «С1» и «D1» с большими прицепами.

Для владельцев разных квадрициклов потребуются разные категории в правах. Поэтому категория «А» дает возможность управлять такими агрегатами только в мотоциклетном варианте, а категория «В» – только в автомобильном. Универсальный вариант – подкатегория «В1». Категория «С» дает право на управление автомобилями подкатегории «С1», категория «D» – подкатегории «D1», категория «СЕ» – подкатегории «С1Е», категория «DE» – подкатегории «D1Е».

Кроме того, изменится возраст и стаж вождения, необходимый для открытия каждой категории. Управлять мотоциклами подкатегории «А1» граждане смогут с 16 лет, транспортом категории «А», «В», «С» и подкатегорий «В1», «С1» – с 18 лет, категории «D», «Тп», «Тб» и подкатегории «D1» – с 21 года.

Согласно проекту закона открыть категории «ВЕ», «СЕ», «DE» смогут водители с опытом управления категориями «В», «С» или «D» не менее 1 года. Такой же стаж потребуется для получения категорий «С1Е», «D1Е».

Действующие удостоверения будут актуальны до истечения указанного в них срока. При обмене прав водители получат открытую ранее категорию и соответствующую подкатегорию.

### С 2013 года должников будут лишать водительских прав

**Как заявил заместитель директора Федеральной службы судебных приставов (ФССП) Сергей САЗАНОВ, закон, который позволит приставам лишать должников прав на управление автомобилем, может быть принят в 2012-2013 годах. По его словам, документ уже**

**прошел ряд экспертиз и может быть в ближайшее время вынесен на рассмотрение Госдумы.**

При этом представитель ФССП подчеркнул, что забирать права за долги не будут у тех должников, кому водительские удостоверения нужны в профессиональных целях (водителей автобусов и маршруток), а также граждан, «которые обслуживают и обеспечивают инвалидов». Федеральная служба судебных приставов России выступила с предложением изымать водительские удостоверения у должников еще в июле прошлого года. Приставы также предлагали арестовывать автомобили неплательщиков.

### Подписан Федеральный закон «Об исчислении времени»

**Подписан Федеральный закон от 3 июня 2011 г. № 107-ФЗ «Об исчислении времени», согласно которому на территории России для исчисления календарной даты используется григорианский календарь (система подсчета времени, основанная на циклическом обращении Земли вокруг Солнца, продолжительность 1 цикла равна 365,2425 суток, на 400 лет приходится 97 високосных годов).**

Согласно закону часовые зоны устанавливаются с учетом административных границ субъектов Федерации. Состав территорий, образующих каждую зону, и порядок исчисления времени в них определит правительство, оно может перевести субъект Федерации из одной зоны в другую.

Как уже сообщалось ранее, в соответствии с новым законом информацию о точном времени и календарной дате распространяет Государственная служба времени, частоты и определения параметров вращения Земли. Сигналы точного времени передаются с помощью ГЛОНАСС, спутниковых систем связи, радио- и телевидения.

Также Федеральный закон от 3 июня 2011 г. № 107-ФЗ «Об исчислении времени» не предусматривает ежегодного перехода на «летнее» и «зимнее» время.

### Вступило в силу постановление Правительства РФ об отсрочке техосмотра

**4 июня вступило в силу «Об особенностях проведения государственного технического осмотра автотранспортных средств и прицепов к ним, зарегистрированных в Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации».**

Данным документом введена годовая отсрочка на прохождение техосмот-

ра. Таким образом, если дата очередного государственного технического осмотра автомобиля приходится на 2011 год, то она переносится на 12 месяцев. То есть если ТО нужно было пройти в мае-2011, то теперь его нужно будет пройти в мае-2012, если в октябре-2011, то перенос срока – до октября-2012. Отсрочка касается легковых и грузовых автомобилей с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн, прицепов и полуприцепов с разрешенной максимальной массой до 3,5 тонн, а также мототранспортных средств. Новые автомобили (с даты выпуска в обращение не прошло 1 года) будут проходить осмотр без диагностики – при постановке на учет.

Стоит также отметить, что на рассмотрении в Госдуме РФ находится законопроект о передаче функций по проведению техосмотра от МВД России коммерческим организациям. Один из предлагаемых вариантов – включение страховщиков ОСАГО в систему его проведения.

### ГИБДД призывает водителей не перевозить детей на руках

**В связи с начавшимся сезоном отпусков, во время которого много семей отправляется на дачу или в автомобильные путешествия, ГИБДД обратилось с призывом к родителям перевозить своих детей только в специальных креслах.**

«Каждый год в ДТП погибают сотни несовершеннолетних российских граждан, тысячи травмируются. В большинстве случаев этих происшествий вина полностью лежит на взрослых, которые не пристегнули ребенка в машине, не заметили на зебре, не рассказали ему вовремя об основах и правилах безопасного поведения на дороге», – прозвучало от исполняющего обязанности руководителя Департамента по обеспечению безопасности дорожного движения Владимира ШЕВЦОВА.

«К большому сожалению, матери, едущие на пассажирском переднем сиденье, очень часто садят ребенка на колени, ошибочно считая, что так ему будет безопасней, – прозвучало от руководителя Госавтоинспекции. – Но ребенок в данном случае просто может вылететь через лобовое стекло или получить мощный удар от подушки безопасности, что может также закончиться летальным исходом».

Напомним, что перевозка детей до 12 лет в специальных автомобильных креслах является обязательной. За нарушение данного правила предусмотрен штраф – 500 рублей.

В период с января по апрель 2011 года количество погибших и получивших ранение детей увеличилось в сравнении с аналогичным периодом прошлого года на 27,7 и 6,6 процентов соответственно.

**По материалам журнала «5 колесо», ИА «ГАРАНТ»**

## ОТ УАЗ ДО TOYOTA LAND CRUISER

**В рамках выполнения договорных обязательств в части обновления морально устаревшей техники в мае-июне текущего года ООО «Автотранссервис» приобрело 7 легковых автомобилей, как отечественного, так и импортного производства. Об этом и других новостях предприятия мы попросили рассказать Владимира МУРАВСКОГО, главного инженера ООО «АТС».**

### ВЫПОЛНЕНИЕ УСЛОВИЙ ДОГОВОРА – ПРЕЖДЕ ВСЕГО

– За последние два месяца этого года ООО «Автотранссервис» было приобретено четыре УАЗа «фермера»; из них два автомобиля были направлены для работы на Талинскую площадь (автоколонна № 2) и две машины – на центральную базу (автоколонна № 1). От себя хотелось бы добавить, что УАЗ «фермер» – это очень удобная, теплая, практичная, вместительная (семь мест) машина с отдельным входом для пассажиров; там есть, где погреться и отдохнуть людям во время работы.

Также нашей компанией был приобретен HYUNDAI IX-35 и взяты в аренду две TOYOTA LAND CRUISER 200. Данные автомобили необходимы для замены морально устаревшей техники, обслуживающей одного из основных наших заказчиков – ОАО «ТНК-Нягань».

### СКЛАД ДЛЯ МАСЛА

По подготовке к осенне-зимнему периоду руководство ООО «АТС» за летний период планирует провести ряд мероприятий. Во-первых, на производственной базе подключим к теплоснабжению складские помещения, чтобы в дальнейшем там оборудовать склад для хранения масла. Во-вторых, проведем ревизию всей тепломатриалы производственной базы и головного здания ООО «Автотранссервис», промоем полностью всю систему, подготовив ее таким образом к дальнейшей бесперебойной эксплуатации в осенне-зимний период.

Те же мероприятия нам необходимо будет провести на базе п. Талинка.



# ПОЗДРАВЛЯЕМ!

**В июне 2011 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи:**

**25 лет** со дня рождения исполнилось **Александру НОВОСЕЛОВУ**, водителю автомобиля а/к № 11 000 «СТК» (г. Нягань).

**35-летний юбилей** отметили **Виктория ЕФИМОВА**, секретарь руководителя ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Анна ГРИШЕНКОВА**, диспетчер автомобильного транспорта ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Павел КАЛИТА**, моторист цементирова-

точного агрегата а/к № 11 000 «СТК» (г. Нягань).

**40-летний юбилей** отметили **Николай КОРОТКИХ**, ведущий инженер по безопасности движения на месторождениях ООО «СТК» (г. Нягань), **Александр ДАКУКИН**, контролер технического состояния автотранспортных средств ООО «АТС» (г. Нягань), и **Сергей НИКИФОРОВ**, водитель автомобиля а/к

№ 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

**45-ю годовщину** отметили **Анатолий МАТИЙЧУК**, водитель автомобиля а/к № 11 000 «СТК» (г. Нягань), **Василий ШИМОН**, водитель автомобиля а/к № 2 000 «АТС» (п. Талинка), и **Олег ГУСЕВ**, аккумуляторщик ОАО «УТТ» (г. Нягань).

**50-летний юбилей** отметили **Ми-**

**хаил ЯЦЫШЕН**, начальник автоколонны № 11 000 «СТК» (г. Нягань), **Сергей АЛЕКСЕЕВ**, водитель автомобиля а/к № 10 000 «СТК» (г. Нягань), **Юрий ЛАДВИНСКИЙ**, водитель автомобиля а/к № 2 000 «СТК» (г. Нягань), **Владимир НАДИЧ**, машинист АДПМ а/к № 8 000 «СТК» (г. Нягань), **Сергей РУДОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и **Иван СОЛОВЬЕВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

**55-ю годовщину** отметили **Сергей СЕХНИАШВИЛИ**, генеральный директор ООО «РемАС» (г. Нягань), **Фларид МУХУТДИНОВ**, машинист ППУ а/к № 11 000 «СТК» (г. Нягань), и **Михаил ИВАНОВ**, водитель автомобиля а/к № 3

ОАО «УТТ» (г. Нягань).

**60-летний (!) юбилей** отметила **Людмила ИОНИНА**, начальник отдела по ТБ, ОТ и ООС ООО «СТК» (г. Нягань).

### Дорогие именинники!

**Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!**

**Любви, благополучия желаем, Поддержки близких и родных людей, Успехов, интересных начинаний И настоящих преданных друзей!**

### С праздником!