



№ 58  
Ноябрь 2012 г.  
Корпоративная газета



## ВСТРЕЧА ПАРТНЕРОВ

**14** ноября с. г. в конференц-зале головного офиса ООО «АльянсАвтоГрупп» состоялась встреча исполнительного вице-президента по управлению системой снабжения ООО «Старвей Управление Проектами» Аркадия ЛАВРОВА с руководством автохолдинга ООО «АльянсАвтоГрупп» — Эльдаром ИСМАИЛОВЫМ и Шурийей АСАДОВЫМ и советом директоров Альянса. Основной целью встречи, как пояснил председатель совета директоров ООО «ААГ» Эльдар ИСМАИЛОВ, стало знакомство Аркадия ЛАВРОВА с руководящим составом автохолдинга, а также презентация бизнеса Группы компаний «Старвей».

Летом текущего года предприятия автохолдинга «АльянсАвтоГрупп» вошли в состав Группы компаний «Старвей», а в середине ноября представитель ГК «Старвей» посетил с рабочим визитом головной офис холдинга в городе Нягань.

В начале встречи Аркадий Владимирович, поясняя причины объединения, отметил, что интеграция бизнеса продиктована намерениями дальнейшей экспансии на рынок и развития бизнеса, а также целью повышения конкурентоспособности компании и качества предоставляемых услуг. «Продвигаться на рынке легче группой, под известным брендом», — прокомментировал представитель ГК «Старвей».

Затем Аркадий ЛАВРОВ рассказал о структуре группы компаний «Старвей», об основных видах деятельности, географии бизнеса и активах.

Так, теперь в структуру группы, помимо предприятий ООО «Речсервис», ОАО «Осетровский речной порт» и ООО «Старвей Снабжение», также вошли предприятия автохолдинга «АльянсАвтоГрупп» — ОАО «Управление технологического транспорта», ООО «Сервисная транспортная компания», ООО «Авто-транссервис», ООО «Управление технологического транспорта», ООО «АвтоДом».

География присутствия, если учитывать объекты обслуживания всех бизнес-единиц группы, охватывает многие регионы России (г. Москва, г. Рязань, Республика Коми, ХМАО — Югра, ЯНАО, Тюменская область, Красноярский край, Ре-

спублика Саха, Иркутская область, Амурская область), а также близлежащие страны — Украину, Казахстан, Туркменистан.

Технические возможности группы компаний также значительны. ООО «Речсервис» предоставляет комплекс услуг по управлению цепочкой поставок, включая логистические услуги по доставке МТР от поставщика до склада заказчика, и имеет большой парк контейнеров, который насчитывает порядка 230 штук.

ОАО «Осетровский речной порт» владеет парком из 34 судов: рейдовых, вспомогательных, пассажирских, сухогрузных, в том числе трех оборудованных аппарелью составов для перевозки техники и танкером грузоподъемностью 600 тонн. Мощности порта позволяют перерабатывать до 1,5 млн тонн грузов в год, общая грузоподъемность судов — 17 тыс. тонн, площадь складского хозяйства превышает 80 тыс. кв. м.

В ходе встречи представитель ГК «Старвей» также озвучил стратегические направления развития холдинга. В частности, на ближайшую перспективу наметено развитие автотранспортного бизнеса в Восточной Сибири, в связи с чем Эльдар ИСМАИЛОВ назначил **Василия МЕРКУЛОВА, управляющего директора ООО «Сервисная транспортная компания»**, ответственным за координацию совместной деятельности предприятий Группы «Старвей» по развитию бизнеса в данном регионе.



АРКАДИЙ ЛАВРОВ

### СПРАВОЧНО

#### ООО «СТАРВЕЙ СНАБЖЕНИЕ»

ООО «Старвей Снабжение» организует комплексное обеспечение оборудованием и материалами промышленных объектов и крупных проектов, обеспечивая потребность клиентов в продукции промышленного назначения номенклатурных групп, отобранных на основе анализа потребности и опыта обеспечения крупных проектов и предприятий добывающих отраслей, энергетики и транспорта:

- технологическое оборудование,
- вспомогательное оборудования,
- здания и сооружения (в том числе временные),
- строительные и вспомогательные материалы,
- запчасти и расходные материалы.

#### ООО «РЕЧСЕРВИС»

ООО «Речсервис» предлагает комплекс услуг по управлению цепочками поставок, включая комплекс логистических услуг по доставке МТР от поставщика до склада заказчика:

- разработка оптимальной схемы доставки МТР заказчику;
- транспортно-экспедиционное обслуживание клиентов по приему/отправке грузов и контейнеров с оформлением всей необходимой документации и оплатой услуг смежников;
- организация приемки, переработки и хранения грузов, в том числе контейнеров, в городах Усть-Кут (ст. Лена ВСЖД), Ленск, Якутск, поселках Витим и Пеледуй, а также в других пунктах назначения в бассейне р. Лена с организацией возврата порожних контейнеров;
- доставка грузов, в том числе контейнеров, водным и автотранспортом (в том числе по дорогам зимнего действия) до склада заказчика;
- диспетчеризация грузопотока и мониторинг движения грузов;
- предоставление контейнеров в аренду;
- организация перевозки вахт водным транспортом (судами Заря, Полесье);
- обеспечение широкого спектра дополнительных услуг.

#### ОАО «ОСЕТРОВСКИЙ РЕЧНОЙ ПОРТ»

ОАО «Осетровский речной порт» — важнейший стратегический объект страны, через который осуществляются перевалка и перевозка груза, а также отправление до 80 % грузов, предназначенных для северных районов Иркутской области, Республики Саха Якутия и прибрежных морских арктических районов от Хатанги до Колымы. Таким образом, свою эксплуатационную деятельность порт осуществляет на участке реки Лена протяженностью 1980 км, от г. Усть-Кут до Якутска.

Сегодня производственные мощности порта позволяют оказывать следующие виды услуг:

- переработка и хранение грузов;
- перевозка грузов водным транспортом;
- перевозка грузов автомобильным транспортом;
- перевозка пассажиров;
- особые услуги: перегрузка тяжеловесных грузов до 160 тонн; обучение стропальщиков, крановщиков, водителей автопогрузчиков в учебном комбинате порта.

Более подробная информация — на сайтах [www.starwayp.com](http://www.starwayp.com), [www.port-osetrovo.ru](http://www.port-osetrovo.ru).



## ВЛАДИМИР ШУЛЬЦАС: ЧЕМ ДАЛЬШЕ НА СЕВЕР, ТЕМ ЛУЧШЕ!

**Владимир ШУЛЬЦАС, начальник автоколонны № 1 ОАО «Управление технологического транспорта», в детстве мечтал стать военным. Но судьба распорядилась иначе: на протяжении всей жизни трудовая деятельность Владимира ШУЛЬЦАСА так или иначе была связана с ремеслом автотранспортника. Скажем больше, несмотря на свой большой стаж работы, Владимир Вальтисович стремится к самосовершенствованию в части организации своей деятельности: «Хочется улучшить работу своей автоколонны, так как знаю, что у нас есть такой потенциал!»**

Владимир Вальтисович родился в г. Североморске (Мурманская область). «Я толком не помню этот город: наша семья переехала оттуда, когда мне исполнилось четыре года», — вспоминает собеседник.

Сначала семья ШУЛЬЦАС переехала в Красноярский край, а спустя три года — на Дальний Восток, в село Борисовку (г. Уссурийск). Но климат Дальнего Востока пагубно сказывался на здоровье главы семейства, поэтому через три года они вернулись в Сибирь, в село Афонино (Алтайский край).

«Все мое детство прошло в сельской местности. А какое детство у деревенской ребятни? С утра — школа, потом — дом, хозяйство, помогаешь родителям. Семья у нас была большая — пятеро детей. Я — самый старший. Так что много гулять не приходилось».

И тем не менее, помимо выполнения обязанностей по дому каждое лето Владимир работал в колхозе: на лошадях возил копны сена, трудился на заготовке оглоблей и полозьев для сани. Также летом вместе со своими друзьями ловил на реке Чумыш сусликов и сдавал их шкурки в заготконторы, к тому же собирал грибы и ягоды и тоже сдавал их в заготконторы. «Тогда на заработанные деньги я купил себе фотоаппарат «Смена-8 М», — похвалился Владимир Вальтисович.

После окончания восьмилетней школы с. Афонино Владимир подал документы в Суворовское военное училище (г. Свердловск), но там не прошел по конкурсу — не добрал всего два балла. «Туда был очень большой конкурс, а в приоритете данного учреждения были дети-сироты и дети военнослужащих».

Вернувшись домой (это был сентябрь 1975 г.), Владимир ШУЛЬЦАС подал документы в СПТУ-4 — там еще принимали заявления. И в течение трех лет осваивал азы специальности тракториста-машиниста широкого профиля, а также водителя автомобиля. «Тогда профессия механизатора была в почете. И хотя труд был тяжелый, зато и зарплата соответствовала затраченным усилиям. Более того, после страды колхоз выдавал механизаторам еще и зерно — по машине ржи, пшеницы, а также комбикорм, отрубей...»

Рассказывая о том времени, Владимир Вальтисович подчеркнул значимость полученных знаний и практических навыков. «Мы совместно с преподавателями — опытными наставниками разбирали полностью комбайн — от него оставался один каркас, а потом вновь его собирали. Таким же способом изучали узлы, агрегаты... В летний период мы проходили студенческую практику. Так, после первого курса мы на четыре месяца выехали в хозяйство, созданное на базе СПТУ. Здесь мы жили и трудились, усваивая навыки управления тракторами, комбайном, как правильно вспахивать и боронить землю, регулировали сельхозмашины, а наши преподаватели объясняли, как это нужно делать... Там же я впервые сел на комбайн «Нива». И мне это очень понравилось — мне вообще профессия тракториста нравилась. Мой отец тоже на тракторе работал.

После второго курса мы работали в сельских хозяйствах — проходили на тракторах производственную практику, тогда, помню, только-только пошли первые Т-150. Вообще, учеба в СПТУ дала многое: я научился разбираться в агрегатах, машинах, поработал на всех марках тракторов — колесных, гусеничных, и на комбайнах... И хотя механизатором я так впоследствии и не работал, но полученные знания, практика в жизни очень пригодились — я всю жизнь работаю техником».



СПТУ Владимир закончил с отличием. Ему хотелось учиться дальше, поэтому сразу же подал документы в Барнаульский политехнический институт, но не прошел по конкурсу. Поэтому пошел служить в армию.

За время прохождения им срочной службы семья ШУЛЬЦАС переехала в станицу Ленинградскую Краснодарского края. «Не знаю, зачем они так поступили: мы так хорошо жили в Афонино. Отец, на мой взгляд, имел неосторожность привезти тещу из Вологды. И вот бабушка стала уговаривать моих родителей переехать в Краснодарский край, так как там живут все родственники... Потом он, конечно, пожалел о том решении: сразу после переезда в его жизни началась черная полоса: погибла мама, потом погиб брат... Может, если бы они не переехали, то этого и не случилось бы...»

\* \* \*

После демобилизации из армии Владимир Вальтисович приехал к родителям, в станицу Ленинградскую. Здесь его сразу же пригласили работать мастером производственного обучения в местное СПТУ обучать студентов управлению сельхозмашинами. «Параллельно я подал документы в Ейский техникум и заочно окончил его. Дальше учиться не получилось (хотя было большое желание): в то время погибла мама, поэтому я остался помогать отцу поднимать младших братьев и сестру. А потом и сам женился».

В СПТУ Владимир трудился всего три года. «Мне предложили другую, более серьезную работу — инженера-механика на сахарном заводе. И я перешел».

Этот завод занимался изготовлением сахара из свеклы и сахарного тростника.

На свекле завод работал с конца августа по декабрь. После декабря завод начинал работу по переработке кубинского тростникового сырого рыжего гранулированного сахара-сырца, поставляемого из Кубы в больших мешках по 100 кг. Из него сначала делали сироп в жомовом складе, а потом его перевозили на завод, где он очищался, отбивался, отбеливался — в него добавлялось известковое молоко. Сахар из свеклы также отбеливался известковым молоком, так как натуральный цвет его — светло-серый.

«Мне нравилось работать там: интересно было. Сначала я трудился инженером, а затем начальником цеха механизации». Цех механизации — это вспомогательный цех, где находился весь транспорт (автомобили, бульдозеры, экскаваторы, автомобильные краны, буртоукладочные комплексы), используемый в производстве сахара. «Цех был большой, техники было много», — пояснил Владимир Вальтисович.

В 1998 году на заводе поменялась власть. «Пришел человек, который окончил институт мелиорации — совсем далекое от производства сахара направление. С новым директором мы не сработались. Бывший директор свыше 20 лет руководил заводом, сам начинал с технолога и знал все о заводе, о специфике производства. Он и о своих сотрудниках (а на заводе трудилось свыше тысячи человек) заботился: выделял в поселке земельные участки и давал беспроцентные ссуды на строительство домов, помимо этого для молодых семей строил двухэтажные дома. Кроме этого, на базе нашего предприятия было два огромных общежития. От завода многие учились: руководство было заинтересованно в грамотных специалистах. Поэтому там работали династии технологов, мастеров...»

Сейчас там нет ничего хорошего. Я в последний раз ездил в те края в позапрошлом году. То, что было раньше, и то, что есть сейчас, просто несопоставимо! Сейчас все частное: фермеры сеют только те культуры (подсолнух, свеклу), которые им коммерчески выгодны. При этом они никакой органики не вносят, вносят какие-нибудь химикаты, которые дадут рост выращиваемой культуре, и все. А ведь почва истощается: земле требуются севооборот, пары — так нас раньше учили. К примеру, свекла весь гумусный слой почвы за один сезон в себя забирает, и без органики ничего полезного в последующих выращенных в ней корнеплодах не будет. Просто страшно и больно смотреть на все это. И поэтому нет никакого желания ехать туда. Не знаю, почему все так рвется на юг?.. Что там делать? По мне, чем дальше на север, тем лучше!

\* \* \*

После работы на сахарном заводе Владимир Вальтисович устроился во-

дителем автомобиля в ООО «Лазурит». «Тогда, помимо производственных неурядиц, в моей личной жизни произошли перемены. Поэтому я устроился в фирму, которая предлагала работу вахтовым методом в северных регионах страны. Пошел простым водителем: я устал от всех этих должностей, устал нести ответственность за технику, здоровье и жизнь подчиненных... хотелось быть просто исполнителем».

Но просто водителем у него не получилось долго трудиться: через год генеральный директор предприятия настоял, чтобы ШУЛЬЦАС перешел на должность механика. «Пришлось согласиться. И я опять начал руководить...»

ООО «Лазурит» в основном занималось отсыпкой кустовых площадок, строительством подъездных дорог к этим площадкам, а также строительством автозастоек. «Сначала мы строили кусты на нефтяных месторождениях г. Когалыма, затем г. Урая. А потом ситуация в сфере бизнеса стала складываться таким образом, что большие фирмы стали подбирать под себя более мелкие, производя таким образом укрупнение компании. Так наш «Лазурит» пришел в упадок, а потом и вовсе перешел в собственность ООО «Аргос-Кедр». Здесь мне предложили должность начальника участка ПРР (производства подготовительных работ), и я согласился».

Несмотря на перемены в наименовании фирмы и должности, суть работы Владимира Вальтисовича не изменилась, напротив, круг его обязанностей значительно расширился. «Мы начали развивать разведочное бурение скважин. Открыли Ловинское месторождение — первую очередь (6-7 кустовых площадок), вторую очередь... В итоге все месторождения, находящиеся там, я прошел, можно сказать, пешком».

Мы возводили кустовые площадки в девственных лесах тайги. Приезжали на место будущей работы на лыжах, на ГТТ (гусеничный транспортер-тягач). Находили место, где обозначена первая скважина. А первая скважина — это забитый кол в земле и на нем прибитая дощечка с надписью «Скважина № 1». Вокруг — лес, болото... А случилось и такое: этот колодезь находили на льду посреди озера».

В 2009 году Владимир ШУЛЬЦАС переехал в Нягань. Здесь он сразу же устроился в ОАО «Управление технологического транспорта». Сначала он трудился механиком автоколонны № 1, а с 2011 года возглавил деятельность автоколонны № 1 ОАО «УТТ», насчитывающей порядка 200 единиц техники. «В мои задачи входит контроль над исправностью техники, чтобы она всегда была в рабочем состоянии, чтобы не было простоя. Наша колонна трудится в круглосуточном режиме — занимаемся транспортировкой нефти, газа, топлива».

Хоть и тяжело работать в таком режиме, но мне моя работа нравится (может, я уже просто привык к ней?), да и здесь интересно трудиться — сидеть на месте не приходится. У меня идет постоянное движение. Когда мало машин — 10-15 — это не работа. Сидишь — дурочка валяешь... Скучно. А здесь постоянно кипит работа, да у нас еще и коллектив хороший подобрался: каждый ответственно относится к своим должностным обязанностям. Сейчас, к примеру, проводим подготовку к централизованной вывозке в районе Туртаса (Тюменская область), Кортчаева (ЯНАО).

Знаете, еще хочется сказать, что работа механика, транспортника вообще — неблагодарная. О нас же редко гово-

рят, что хорошо поработали. К примеру, когда я работал на сахарном заводе, о нашем цехе руководство предприятия редко когда вспоминало на отчетно-выборных собраниях, отмечало нашу деятельность. Руководство хвалит бригады профильных специалистов, отмечает результаты их работы, а о цехе механизации — ни слова... Потому что это вспомогательный род деятельности на сахарном заводе... Но, если говорить прямо, не будь механизации на заводе, не будет того количества произведенной продукции, за которое хвалят профильные структуры. И эта тенденция — замалчивание важности и сложности труда транспортника повсеместна в России. Мы, транспортники, как-то всегда сзади стоим, мы — всего лишь помощь для чьей-то успешной деятельности... Мне кажется, что постоянно ущемляется право на значимость труда транспортника. Это сейчас я работаю в автотранспортном предприятии, где в приоритете наш труд. Но в нефтедобыче, где раньше также были транспортные цеха, приоритет в начислении зарплат, премии, выдаче жилья и прочих преференций были у сотрудников профильных структур. Хотя все прекрасно понимают, что без транспорта ни одно устройство кустовой площадки никто не сделает — вручную многоотное оборудование никто не перенесет... Транспортники всегда были и, наверное, будут ниже рангом, выше нас почему-то всегда есть кто-то. И это, я считаю, одна из причин нежелания молодых людей работать в транспортной сфере: нет той привлекательности и престижности данной профессии, как в былые годы. Хотя профессия водителя очень сложная. Смотришь на наших сотрудников, иногда даже жалко становится. Такой труд, такие погодные условия, постоянно в напряжении, особенно при транспортировке нефти, газа... И тем не менее мы работаем, движемся дальше, в будущее. А если говорить обо мне, то я и не стремлюсь менять свою стезю — у меня нет желания перейти в другую сферу деятельности».

\* \* \*

Сейчас у Владимира Вальтисовича двое детей, трое внуков, самому младшему в декабре исполнится три года. «Сын пошел по моим стопам: окончил техникум и также работает с техникой. Он мне, бывает, даже звонит по работе, спрашивает, как лучше сделать», — поделился Владимир ШУЛЬЦАС.

Хорошей отдушиной для него является рыбалка. «Люблю рыбалку! Но предпочитаю выезжать на речку в теплое время года: зимой лень лунки сверлить. Бывает, вечером то на Хугот, то в сторону Лорбы выезжаю порыбачить на удочку. И не то чтобы для еды, а так, для души ловлю: рыбалка для меня — прекрасная возможность отдохнуть. Поэтому предпочитаю ездить в одиночку, без компании».

О своих планах на будущее Владимир Вальтисович не задумывался. «Жилые есть, работа есть, внуки (улыбается) — есть, на рыбалку ездить — получается... Что еще желать?! Поэтому я как-то особо и не задумывался о будущем. Хочу, пока позволяет здоровье, работать дальше. Хочется, конечно, улучшить деятельность своей колонны, тем более зная, что у нас есть такой потенциал. Знаете, я даже иногда бываю недоволен своей работой: то что-то вовремя не сделал, то что-то упустил... Чувствую свою вину. Вот и хочется, чтобы не было сходов, срывов — хочется наладить работу автоколонны таким образом, чтобы она всегда стабильно выполняла договорные обязательства».

# ООО «СТК» ПРИОБРЕЛО НОВУЮ ЛИНИЮ ТЕХКОНТРОЛЯ

Раньше на предприятии функционировала линия технического контроля только для автомобилей свыше 3,5 тонн. «Мы так долго ждали этого оборудования, — комментирует приобретение Валентин СМОКОВ, — прежнее уже морально устарело, да и порядком износилось».

Новая линия поступила на предприятие в октябре с. г. Буквально за пару недель специалисты ООО «СТК» — Валентин СМОКОВ и Юрий ИВАНОВ, технический эксперт, установили ее, и в начале ноября новая система техконтроля начала функционировать. «Дело осталось за малым: получить аккредитацию на проведение техконтроля легкового автотранспорта. А пока мы проводим осмотр грузового автотранспорта», — замечает Валентин СМОКОВ.

Новая линия — стационарная универсальная линия технического контроля (ЛТК) — предназначена для контроля технического состояния легковых и грузовых автомобилей, автобусов и автопоездов с нагрузкой на ось до 10 тонн при проведении государственного технического осмотра, инспекционного контроля, а также может использоваться для проведения ремонтных и регулировочных работ. «Основу линии составляет тормозной стенд СТС-10У-СП-11, — продолжает Валентин Михайлович. — Контрольно-измерительное оборудование, входящее в комплект поставки линии, размещается на подготовленных для установки этого оборудования площадках и приборных стойках».

Принцип работы линии заключается в последовательном сборе и программной обработке результатов измерений и визуального контроля технического состояния транспортного средства (ТС) при помощи измерительных приборов и оборудования, входящих в линию. Результаты измерений и визуального контроля фиксируются в программе линии автоматически, а также вручную (через клавиатуру ПК) и выводятся на экран монитора или распечатываются на принтере в форме диагностической карты, сводки тормозного стенда и заключения о техническом состоянии ТС. «Новое оборудование характеризуется, прежде всего, надежностью и наибольшей эффективностью при проведении гостехосмотра, им удобнее пользоваться: все операции проходят за считанные мгновения, в отли-

**В**ноябре текущего года на станции технического контроля ООО «Сервисная транспортная компания» заработала новая линия технического контроля. По словам Валентина СМОКОВА, контролера технического состояния ООО «СТК», данное приобретение позволит предприятию проводить техконтроль не только большегрузного, но и легкового транспорта.

чие от работы предыдущего», — поясняет Валентин Михайлович.

Стоит отметить, производитель данной системы — российская компания ООО «НовГАРО», занимающаяся поставкой линий технического контроля из Германии. «Новая линия — это немецкое оборудование. В России сотрудники



«НовГАРО» подгоняют программное обеспечение под отечественные стандарты: в Германии свои ГОСТы, а в России — свои», — резюмирует Валентин Михайлович.



Помимо несомненных технических плюсов, данная система контроля принесет ООО «СТК» и дополнительные доходы. «Это прекрасная возможность для предприятия заработать деньги от частных лиц и сторонних организаций», — уверен Валентин СМОКОВ.

## ОЧЕРЕДНОЙ ПРОЕКТ «ГЛОНАСС-АЛЬЯНСАВТОГРУПП»



**З**а текущий год мы неоднократно анонсировали старт того или иного проекта одной из компаний холдинга — ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп». На какой стадии реализации находятся данные проекты, а также и другие новости мы попросили прокомментировать Максима БОНДАРЯ, генерального директора ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп».

— Максим Викторович, летом этого года мы рассказали нашим

читателям о старте проекта по оснащению транспортных средств системой спутникового мониторинга с предоставлением услуг по диспетчеризации в головном офисе ОАО «Ханты-Мансийский банк» (см. корпоративное издание «Автомобилист» № 54 за июнь 2012 г.). Расскажите, как реализуется данный проект?

— В течение сентября-октября 2012 года специалистами ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп» была осуществлена установка спутникового оборудования и программного обеспечения. Спецификой данного заказа являются дополнительные требования заказчика в части обеспечения защиты информации, а также реали-

зации принципа непрерывности мониторинга. Причем требования к защите информации достаточно высоки. Успешное освоение данного объема в г. Ханты-Мансийске позволяет нам с оптимизмом смотреть на перспективы развития сотрудничества с ОАО «Ханты-Мансийский банк» и на других территориях.

— В прошлом году ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп» привлекалось в качестве подрядчика на выполнение государственного контракта по оснащению системами спутникового мониторинга с видеонаблюдением автобусов, принадлежащих ХМАО — Югре. А как продвигается работа с крупными государственными заказчиками в этом году?

— В октябре текущего года Департаментом здравоохранения Ханты-Мансийского автономного округа — Югры был организован конкурс в форме электронных торгов по оснащению транспортных средств учреждений здравоохранения, станции скорой медицинской помощи ХМАО — Югры. В рамках конкурса предполагается оснастить 222 транспортных средства скорой медицинской помощи на территории всего округа. Благодаря произведенной работе в ходе исполнения предшествующего государственного контракта нашей компании доверили оснащение транспорта скорой медицинской помощи в Октябрьском, Кондинском, Советском районах, а также в городах Урае, Югорске и Советском, что в общей сложности составило 49 транспортных средств. Особенно хочется отметить, что благодаря взаимодействию с органами ме-

стного самоуправления станция скорой помощи г. Нягани была оснащена системами спутникового мониторинга еще в 2010 году. Можно смело утверждать, что по этому показателю Нягань стоит впереди всех территорий округа наравне с Сургутом.

— Максим Викторович, что Вы планируете на ближайшую перспективу?

— На стадии реализации очередной проект по внедрению единой системы мониторинга в одном из крупнейших транспортных предприятий — холдинге ЗАО «Спецнефтектранс». В состав холдинга входят 22 дочерних предприятия, общий автопарк составляет 9 500 единиц техники, работа осуществляется в 22 регионах России. Это настоящий транспортный гигант со своей выработанной политикой в сфере спутникового мониторинга. У руководства холдинга, соответственно, возникло множество требований к системе мониторинга, конфигурации оборудования, организации обмена данных, выполнению регламентных и внеплановых работ... Тем отрядней сообщить, что до 2012 года в рамках исполнения заключенного договора мы приняли обязательство по оснащению одного из дочерних предприятий ЗАО «Спецнефтектранс» — ООО «Нефтедорстрой». Как всегда, мы готовы предложить заказчику лучший сервис в обслуживании и круглосуточный контроль за движением ГСМ на предприятии.

Также у нас на стадии реализации еще находится ряд интересных проектов, о которых мы обязательно расскажем в ближайшем будущем.

— Максим Викторович, в местных средствах массовой информации не так давно были опубликованы результаты окружного чемпионата по тхеквондо среди мужчин и женщин, проходившего в г. Нижневартовске 3-4 ноября 2012 года. В частности, там указывалось, что в весовой категории до 74 килограммов Максим БОНДАРЬ занял одно из призовых мест, проиграв в финале лишь мастеру спорта этого восточного единоборства. Максим Викторович, поздравляем Вас со вторым местом. Расскажите, как получилось, что Вы приняли участие в турнире окружного уровня?

— Идея пришла не мне, а моему сабон (тренеру) Александру ГРИГОРЬЕВУ. В конце августа он предложил принять участие в чемпионате. До этого я занимался тхеквондо 8 месяцев. На подготовку к соревнованиям оставалось два месяца. Но я решил попробовать свои силы, и, как показали результаты, не напрасно: я занял II место. Считаю это своим личным достижением.

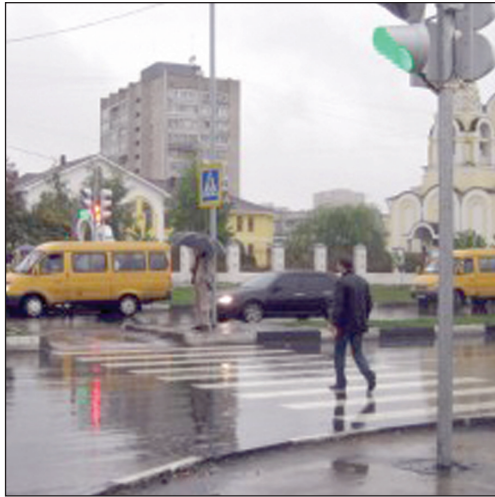
Но, признаться честно, мне гораздо большее удовольствие доставляет возможность поделиться успехами нашего коллектива — ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп». Тем более что есть чем поделиться. Так, за 11 месяцев 2012 года рост клиентской базы составил 12 %, что непосредственно сказалось и на географии присутствия нашего бизнеса. А это новые муниципальные образования, расположенные на территориях Ханты-Мансийского и Ямало-Ненецкого автономных округов, а значит, и новые перспективы развития.



# ШТРАФЫ, БОНУС-МАЛУС, ПРАВА ПассаЖИРОВ

**ПРИЯТНАЯ НЕОЖИДАННОСТЬ:  
ПЕШЕХОДОВ ЗАСТАВЯТ  
СОБЛЮДАТЬ ПДД!**

*В противном случае на них будут налагаться штрафы, сопоставимые с теми, которые выплачивают автомобилисты.*



Российских водителей ждет приятная неожиданность. Отечественные законодатели, кажется, окончательно осознали, что не только человек за рулем, но и «безлошадные» участники движения могут быть виновниками ДТП. Инициатором законопроекта стал депутат Александр СТАРОВОЙТОВ, ранее направивший в ГИБДД запрос о количестве нарушений со стороны пешеходов и соотношении нарушений со стороны автолюбителей. Оказалось, что за год зафиксировано 50 млн нарушений по вине водителей, а со стороны пешеходов в 12 раз меньше — только 4 млн. И это при том, что статистика ДТП в 20-40 случаях из 100 называет виновниками аварий именно пешеходов.

По мнению депутата, ответ из ГИБДД свидетельствует о том, что инспекторы ГИБДД, несмотря на наличие в КоАП соответствующих норм, игнорируют нарушения пешеходов.

Согласно внесенным поправкам, за переход в неполюженном месте и на красный свет пешим гражданам придется уплатить штраф 1000 или 2000 рублей (в настоящее время — 200-300 рублей). Жесткие меры предусмотрены для родителей, которые переводят детей в возрасте до 12 лет в неполюженном месте.

**ПАССАЖИРЫ ПОЕЗДОВ ДОЛЖНЫ  
ЗНАТЬ СВОИ ПРАВА**

*Управлением Роспотребнадзора по ж/д транспорту разработана памятка, посвященная защите прав пассажиров. В ней перечислены их права.*

Так, например, гражданин может бесплатно провозить детей до 5 лет, если они не занимают отдельных мест. Проезд детей в возрасте 5-7 лет оплачивается по льготному тарифу.

Кроме того, пассажир может делать остановку в пути следования. При этом срок действия билета продлевается, но не более чем на 10 суток. Если гражданин заболел в пути и это подтверждено медицинскими документами, срок действия билета продлевается на время болезни.

При наличии свободных мест пассажир может выехать поездом, следующим раньше того, на который приобретен билет. В таком случае ставится соответствующая отметка в ж/д кассе.

В свою очередь, перевозчик обязан предоставить пользователям достоверную информацию об оказываемых им услугах, их стоимости, времени отправления и прибытия поездов, имуществе, запрещенном к перевозке, сроках продажи билетов и др.

При возврате неиспользованного билета на поезд дальнего или местного следования пассажир может рассчитывать на следующее. Если документ сдан в кассу не позднее чем за 8 ч до отправления, гражданину возвращается стоимость билета и плацкарты. Если он сдан менее чем за 8 ч, но не позднее чем за 2 ч до отправления, возвращаются стоимость билета и 50 % стоимости плацкарты. Если пассажир отказался от поездки менее чем за 2 ч, ему возвращается только стоимость билета.

Билет не принимается к возврату, если лицо опоздало более чем на 12 ч на поезд формирования России и более чем на 3 ч на поезд формирования стран СНГ и Балтии.

Деньги возвращаются при предъявлении документа, на который оформлен билет.

**С 1 ЯНВАРЯ В РОССИИ ЗАРАБОТАЕТ  
СИСТЕМА БОНУС-МАЛУС  
ПРИ РАСЧЕТЕ СТОИМОСТИ ОСАГО**

*Водители будут платить не только за ремонт авто — подорожает и страхо-*

*вание автогражданской ответственности*

Бонус-малус применяется при расчете цены страховки ОСАГО с момента его введения. Пока работает лишь бонус — скидка в 5 % за безаварийную езду в предыдущий год. Малусы, повышающие тариф почти в 2,5 раза, почти не применяются. Избегать штрафной надбавки можно, просто сменив страховщика.

Российский союз автостраховщиков (РСА) приступил к сбору данных за 2011-2012 гг. у членов союза для формирования страховых историй автомобилистов, сообщил представитель РСА. Информационная система коэффициентов бонус-малус (АИС КБМ) — часть единой информационной системы ОСАГО, она должна быть запущена в эксплуатацию с 1 января 2013 г. С этого момента страховщик при продаже полиса ОСАГО будет обязан внести все сведения о страхователе и его автомобиле в базу и проверить коэффициент бонус-малус. Избегать применения повышенного коэффициента, сменив страховщика, больше не получится, уверяет представитель РСА: доступ к единой базе будет у всех страховщиков.

**СПИСАТЬ ДОЛГ СМОГУТ  
НЕ ТОЛЬКО КОМПАНИИ,  
НО И ЧАСТНЫЕ ЛИЦА**

*Принятый в первом чтении законопроект о банкротстве физических лиц лучше защищает интересы заемщиков, чем кредиторы.*

В ноябре текущего года депутаты приняли в I чтении поправки в закон «О несостоятельности (банкротстве)», которые фактически разрешают признавать банкротами частных лиц. Законопроект разрабатывался более пяти лет и неоднократно критиковался банками, которые опасаются, что появится законный способ ухода от выплат по кредитам.

По законопроекту гражданин вправе обратиться в арбитражный суд о признании себя банкротом, если понимает, что не сможет рассчитаться с кредиторами в установленный срок. И обязан это сделать, если удовлетворение требований одних кредиторов делает невозможным расчеты с другими. С аналогичным заявлением могут обратиться и кредиторы, однако долг должен превышать 50 000 руб., а просрочка — три

месяца. В обоих случаях для должника может быть нанят финансовый управляющий (аналог арбитражного управляющего для юриста).

По поправкам суд обязан рассмотреть заявление в течение четырех месяцев, признав гражданина банкротом или дав ему полгода на разработку плана реструктуризации долга. План не может быть рассчитан более чем на пять лет и подлежит утверждению сначала собранием кредиторов, а затем судом. С момента его утверждения прекращается начисление пеней и неустойки по кредитам, снимается ранее наложенный арест на имущество, прекращается взыскание по другим исполнительным документам. Если гражданин исполняет план, то считается свободным от долгов. В противном случае должника ждет распродажа имущества, кроме единственного жилья и имущества, необходимого для работы.

По прогнозам Минэкономразвития, в первый же год действия закона с заявлениями об открытии процедуры банкротства могут обратиться до 204 000 человек. Законопроект призван защитить права именно граждан: если сейчас гражданин при невозможности рассчитаться по кредитам оказывается между множеством огней и на него подчас оказывается серьезное психологическое или физическое воздействие, то теперь его защищает суд: без его решения кредиторы ничего не получают.

У кредиторов могут возникнуть проблемы с возвратом долгов, констатирует арбитражный управляющий Евгений СЕМЧЕНКО. В случае с юристами арбитражный управляющий может запросить информацию обо всех счетах должника у налоговиков, а по физлицам такой информации у них нет, замечает он: «Это делает практически невозможным оспаривание операций по выводу средств из конкурсной массы». Аналогичная проблема с движимым имуществом, продолжает СЕМЧЕНКО: «Операции с ним, за исключением транспортных средств, не регистрируются, и должник может, например, спрятать ювелирные украшения или отдать их на хранение родственникам».

В то же время должники, ставшие банкротами, фактически закроют для себя возможность получить новый кредит: ни один банк с таким заемщиком работать не станет.

**ПО МАТЕРИАЛАМ  
ИА «ГАРАНТ», ИА «ВЕДОМОСТИ»**

# ПОЗДРАВЛЯЕМ!

**В НОЯБРЕ 2012 ГОДА МНОГИЕ СОТРУДНИКИ ООО «АЛЬЯНСАВТОГРУПП» ОТМЕТИЛИ СВОИ ЮБИЛЕИ:**

**20-летний юбилей** отметил **Николай ЮЖАКОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань).

**25-ю годовщину** отметили **Мария ЩЕПИЛОВА**, системный администратор ООО «РДЦ «ГЛОНАСС — АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань), **Алексей ИЛТУБАЕВ**, машинист погрузочно-доставочной машины а/к № 2 (г. Нягань), **Шерзод УМИТОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Василий САМОЙЛЕНКО**, водитель автомобиля а/к № 2 ООО «АТС» (п. Талинка), и **Юрий ЛЫКОВ**, механик а/к № 2 ООО «АТС» (п. Талинка).

**35-ю годовщину** отметили **Эдуард СЕРГЕЕВ**, водитель автомобиля участка «п. Сергино» ОАО «УТТ» (п. Сергино), и **Андрей БЕЗГИН**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

**40-летний юбилей** отметили **Владислав ПОЛЯЕВ**, управляющий директор ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Дмитрий КУДРЯШОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань).

**45-ю годовщину** отметили **Светлана ИВАНОВА**, мастер-приемосдатчик, диспетчер ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), **Михаил КРАСНОБАЕВ**, диспетчер автомо-

бильного транспорта участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Махач АЛИМОВ**, машинист бульдозера а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), **Павел ГАНИЧЕВ**, водитель автомобиля а/к № 10 ООО «СТК» (г. Нягань), и **Александр СУРОВЕНКО**, машинист тепловоза ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

**50-летний юбилей** отметили **Валерий ИМАЕВ**, машинист автомобильного крана а/к № 2 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Исрапил ИЛЬДАРОВ**, водитель автомобиля а/к № 4 ООО «АТС» (г. Нягань), **Владислав ТРЕСКОВ**, ведущий менеджер МТО ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и **Олег КОНДРАТЕНКО**, водитель

автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

**55-ю годовщину** отметили **Сергей ШУМАКОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Николай КУЛЮШКИН**, тракторист участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Павел СТАРИКОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Сергей ОВЧИННИКОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань), **Александр БАБАКИН**, водитель автомобиля а/к № 4 ООО «АТС» (г. Нягань), и **Сергей ГУТОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

**ДОРОГИЕ ИМЕНИННИКИ!**

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

*Пусть жизнь ваша полнее станет,*

*И с каждым днем вы были бы мудрей!*

*Пусть долго молодость не вянет,*

*А жизнь проходит веселей.*

*Пусть будет радость и веселье,*

*Ведь только этим мы живем.*

*И говорим мы: «С юбилеем! Со светлым и счастливым днем!»*

**С ПРАЗДНИКОМ!**