



# АВТОМОБИЛИСТ



№ 60  
январь  
2013 г.



ГРУППА КОМПАНИЙ **ООО «АльянсАвтоГрупп»**

Корпоративная газета

## РУКОВОДИТЕЛЕМ АВТОХОЛДИНГА НАЗНАЧЕН ВЛАДИСЛАВ ПОЛЯЕВ



### КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ

**ПОЛЯЕВ Владислав Валерьевич** занимает руководящие должности с 2000 года.

С 2000 года возглавлял деревообрабатывающее предприятие в г. Екатеринбурге.

В 2004 году организовал и успешно управлял ООО «Акация» в г. Екатеринбурге (предприятие по изготовлению и установке пластиковых окон).

С 2010 года являлся руководителем ООО «Лидер» в г. Екатеринбурге, параллельно возглавлял отдел снабжения ОАО «Управление технологического транспорта» в г. Екатеринбург.

С июля по декабрь 2012 года работал управляющим директором ОАО «УТТ» в г. Нягани.

С 1 января 2013 года назначен на пост генерального директора ООО «АльянсАвтоГрупп».

**С** начала нового года в ООО «АльянсАвтоГрупп» произошел ряд кадровых изменений. Так, с 1 января 2013 года на пост генерального директора ООО «АльянсАвтоГрупп» назначен бывший руководитель ОАО «Управление технологического транспорта» Владислав ПОЛЯЕВ. Шурийя АСАДОВ, ранее исполнявший обязанности генерального директора Альянса, переведен на должность консультанта ООО «АльянсАвтоГрупп». На ставшую вакантной должность управляющего директора ОАО «УТТ» назначен Сослан БУДАЕВ, до этого работавший директором по производству ОАО «УТТ».

«Владислав Валерьевич — опытный управленец, известный целым рядом успешных проектов на территории города Екатеринбурга, — охарактеризовал нового руководителя ООО «ААГ» Эльдар ИСМАИЛОВ, председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп». — К тому же последние полгода (с июля по декабрь 2012 года — прим. ред.) он прекрасно справлялся с обязанностями управляющего директора одного из предприятий нашего холдинга — ОАО «УТТ», чьи подразделения находятся в различных регионах России. Думаю, что данное назначение станет для него не только очередной карьерной ступенькой, но и школой совершенствования мастерства управленца».

Очередной карьерной ступенькой и школой совершенствования мастерства станет назначение и для Сослана Викторовича, считает Эльдар Баширович. «Сослан Викторович в течение нескольких лет работал директором по производству ОАО «Управление технологического транспорта», поэтому ему прекрасно известны и специфика работы предприятия, и его мощности, и коллектив компании, и степень ответственности за выполнение договорных обяза-

тельств. Думаю, что у него все получится».

В завершение председатель совета директоров автохолдинга выразил благодарность Шурийе АСАДОВУ, бывшему руководителю ООО «АльянсАвтоГрупп». «В свою очередь хочется выразить искреннюю благодарность Шурийе Гюлмаловичу, под руководством которого управляющая компания прошла непростые этапы становления и активного роста, и надеюсь, что наше сотрудничество с ним продолжится и в дальнейшем», — подчеркнул Эльдар ИСМАИЛОВ.

### СЛОВО - ДИРЕКТОРУ АВТОХОЛДИНГА

Владислав ПОЛЯЕВ, определяя приоритеты дальнейшего развития ООО «АльянсАвтоГрупп», отметил привлечение новых партнеров, совершенствование качества и эффективности оказываемых услуг предприятиями, входящими в холдинг, и укрепление лидерских позиций ООО «АльянсАвтоГрупп» на рынке автотранспортных услуг. «Считаю, что приоритетными направлениями в стратегии развития холдинга на 2013-2015 гг. являются, во-первых, расширение географии предоставляемых услуг, а точнее выход в новые регионы, как для прежних наших за-



### КРАТКАЯ БИОГРАФИЯ

**БУДАЕВ Сослан Викторович** работает в транспортной сфере с 2001 года.

С 2001 года трудился в ООО «Сервисная компания по транспорту» начальником отдела эксплуатации.

С 2007 года работал директором по производству ОАО «Управление технологического транспорта».

С 1 января 2013 года назначен управляющим директором ОАО «УТТ».

казчиков, осуществляющих свою работу на других территориях (нам очень важен каждый реализуемый на сегодня проект), так и для новых партнеров. И второе направление — это расширение спектра предоставляемых услуг нашим постоянным заказчикам».

# ПОЗДРАВЛЯЕМ!

## В ЯНВАРЕ 2013 ГОДА МНОГИЕ СОТРУДНИКИ ООО «АЛИАНСАВТОГРУПП» ОТМЕТИЛИ СВОИ ЮБИЛЕИ:

**25-ю годовщину** отметили **Яна ОСТАВНОВА**, диспетчер ООО «РДЦ «ГЛОНАСС - ААГ» (г. Нягань), **Фидаил КАРИМОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Денис МИФТАХОВ**, старший механик а/к № 4 ООО «АТС» (г. Нягань).

**35-ю годовщину** отметили **Наталья РОДЫГИНА**, секретарь ООО «АТС» (г. Нягань), **Светлана ЛАПИНА**, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), и **Валентин МОСИН**, стропальщик трубной площадки № 1 ООО «СТК» (г. Нягань).

**40-летний юбилей** отметил

**Евгений КОНДРАШОВ**, водитель автомобиля участка «г. Рязань» ОАО «УТТ» (г. Рязань).

**45-ю годовщину** отметили **Оксана ФЕДУЛОВА**, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), **Василий МОСКАЛЕВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), и **Александр ХВОСТАНЦЕВ**, водитель автомобиля а/к № 4 ООО «АТС» (г. Нягань).

**50-летний юбилей** отметили **Фаиг МИРЗАЕВ**, механик ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Геннадий УРУСОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ОАО «УТТ» (г. Нягань),

**Василий САДОВЮК**, ремонтник резиновых изделий ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Нурислам ДУСМУХАМЕТОВ**, водитель автомобиля а/к № 3 ООО «АТС» (г. Тюмень), и **Виктор СТЕПАНОВ**, машинист ППУ а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань).

**55-ю годовщину** отметили **Людмила ТАТАРКО**, ведущий инженер ПТО ООО «СТК» (г. Нягань), **Николай ТОМИЛОВ**, начальник РММ ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Александр НИКОЛАЕВ**, машинист бульдозера участка «г. Ханты-Мансийск» ОАО «УТТ» (г. Ханты-Мансийск), **Александр**

**ПОЗДНЯКОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 ОАО «УТТ» (г. Нягань), **Николай АИТОВ**, водитель автомобиля а/к № 4 ООО «АТС» (г. Нягань), **Дмитрий КУЩИЙ**, машинист экскаватора а/к № 8 ООО «СТК» (г. Нягань), **Анатолий ЖУРКИН**, сторож/вахтер участка «п. Туртас» ООО «АвтоДом» (п. Туртас), и **Сергей СТЕПАНОВ**, машинист теплового за ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань).

**60-летний (!) юбилей** отметил **Василий НИКОЛАЕВ**, машинист автомобильного крана ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

### ДОРОГИЕ ИМЕНИННИКИ!

Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

*Без лишних слов, без лишних фраз, С глубоким чувством уваженья Позвольте нам поздравить вас В день светлый вашего рожденья. Что пожелать вам в этот день, Каких же благ, какого счастья? Чтоб никогда не унывать, Не знать болезни и несчастья. Чтоб вы не знали никогда Ни огорчений, ни печали, Чтобы товарищи, друзья С улыбкой всюду вас встречали!*

**С ПРАЗДНИКОМ!**



# ПРОФЕССИЯ, СОПРЯЖЕННАЯ С РИСКОМ

**Профессия водитель сопряжена со многими трудностями, риском и непредвиденными ситуациями, о чем обыватели даже и не подозревают. Знание и безукоризненное соблюдение правил дорожного движения, умение распознавать неполадку автомобиля, опираясь лишь на звуковой фон от работы мотора и других частей машины, работа в постоянном напряжении, по определенному графику, в любую погоду и, случается, по бездорожью... А если в салоне автомобиля находятся еще и пассажиры, то ответственность, риск и напряжение кратно возрастают. Сергей ЗАВГОРОДНИЙ, водитель автобуса ООО «Автотранссервис», вот уже 36 лет работает на этом поприще, причем 21 год из них он занимается перевозкой людей.**

Сергей ЗАВГОРОДНИЙ родился и вырос в одном из молодых городов советского Узбекистана - Янгиере. Этот город возник в 1957 году в связи с освоением Голодной степи, а именно обводнением ее обширных бесплодных пустынь для развития хлопковой монокультуры. Янгиер и переводится с узбекского как «новая земля». «Янгиер - город русскоязычный, - рассказывает Сергей Геннадьевич. - Его, как и Нягань, тогда населяли многие национальности - русские, белорусы, украинцы, таджики, казахи, татары... И все жили дружно и мирно».

Детство Сергея было веселым и насыщенным, замешанным на азарте и риске. «Помню, мы, детворой, воровали арбузы на колхозных полях! А что их не воровать? Бахчи с дынями и арбузами сразу же за нашим городом растекались на несколько километров - бери не хочу!»

В школе ему более всего из предметов нравилась химия, из всех видов спорта он предпочитал шахматы. «Раньше шахматы как один из видов спорта были наиболее популярны в Узбекистане. Любители этой интеллектуальной игры, склоненные над шахматной доской во дворе дома, парке города, - привычная картина для Янгиера», - продолжает Сергей Геннадьевич.

После восьмого класса Сергей поступил в автодорожный техникум. «Я с детства мечтал управлять машиной, постоянно быть в движении, приносить пользу обществу - во времена моего детства это было естественным желанием».

Но в начале учебного года выяснилось, что в общежитии не нашлось места для первокурсников, и, для того чтобы учиться в техникуме, Сергею требовалось ежедневно ездить в соседний город. «Меня воспитывала только мама, зарплата которой исчислялась в 90 рублей, поэтому пришлось на время отложить воплощение в жизнь своей детской мечты. Забрал документы из техникума и устроился учеником слесаря в АТК-3 (автомобильно-транспортная контора № 3 г. Янгиера)».

\* \* \*

Будучи учеником слесаря, Сергей Геннадьевич со своим наставником первые три месяца занимался поэтапным обустройством производственной базы предприятия: устанавливали станки, оборудовали мастерские необходимыми инструментами. «Для меня слова «уголок», «арматура», «швеллер» ничего не значили: я раньше ни разу с ними не сталкивался. Наставник с пониманием все объяснял, повторял, если требовалось... Это Наставник с большой буквы. Таких людей помнишь всю свою жизнь и каждый раз вспоминаешь добрым словом».

Через три месяца, после успешного прохождения экзамена на первый слесарский разряд, Сергей Ген-

надьевич перешел работать в автоколонну. «Здесь мне тоже шли на встречу, подсказывали, как лучше выполнить работу... И вообще я считаю, что молодым не нужно стесняться задавать вопросы: никто не родился докой, все когда-то учились».

Попутно Сергей ЗАВГОРОДНИЙ учился в автошколе на водителя. После получения водительского удостоверения его призвали в армию. «Вся служба прошла за баранкой «Урала» - перевозил пехоту на полигон. Я, кстати будет сказать, с тех пор и тружусь водителем!»

После демобилизации из армии он вновь вернулся на прежнее место работы, но уже в качестве водителя самосвала. «Сначала мне дали старый-престарый самосвал. Сосед по лестничной площадке, моторист по профессии, меня успокоил, чтобы я не расстраивался из-за этого - вместе с ним мы перебрали двигатель и наладили работу машины. И начались мои трудовые будни».

В основном задача его, водителя самосвала, заключалась в транспортровке стройматериалов для строительства зданий и дорог по совхозам и поселкам вблизи Янгиера, которые также появились в связи с освоением Голодной степи.

\* \* \*

В конце 1991 года Советский Союз прекратил свое существование, и годами налаженные торгово-экономические связи между бывшими союзными республиками были утрачены, что, несомненно, аукнулось на функционировании многих отраслей хозяйства образовавшихся государств.

«В результате выхода Узбекистана из СССР поставки ГСМ из России были приостановлены. А бензин - это один из основных элементов работы нашей автомобильно-транспортной конторы. Сначала мы приходили на работу и ждали, когда выйдет руководство АТК-3 и объявит, будем мы сегодня работать или нет (поступил на предприятие бензин или нет), затем нам разрешили узнавать эту информацию по телефону. Так я маялся в ожидании работы около года, затем решил все же переехать в Нягань».

В Нягани в то время (1994 год) жили его друзья-сослуживцы, с которыми Сергей ЗАВГОРОДНИЙ служил в армии. «Они меня еще в 1983 году позвали сюда, когда в гости приезжали ко мне. Я, конечно, их расспрашивал про северные края, погодные условия... И узнав, что в Нягани бывают сильные морозы - под -40 еС и ниже, я сразу же отказался: я привык к жаре. Но когда наступил кризис, особо выбирать было не из чего, пришлось ехать в тайгу, в северные края. Нужда заставила: к тому времени в Узбекистане обострился еще и межнациональный конфликт. Поэтому все нажитое пришлось продать за бесценок и переезжать на новое место. Сначала сам приехал, через год перевез жену, детей, маму».



\* \* \*

Обосновавшись в Нягани, Сергей Геннадьевич устроился водителем автобуса в ООО «Сервисная транспортная компания». «Коллектив автобусной автоколонны оказался дружным, поэтому влиться в его состав не составило особого труда. Здесь в приоритете - взаимопомощь, уважение и понимание. Работая в ООО «СТК», я занимался перевозкой нефтяников на месторождения - Каменное, Талинское, Ем-та, ездил в командировки в Сургут, Ханты-Мансийск, Нижневартовск. Жизнь потихоньку налаживалась».

В 2011 году автобусная колонна была переведена в ООО «Автотранссервис». Но, по словам Сергея ЗАВГОРОДНЕГО, каких-либо принципиальных изменений не произошло: «Наш коллектив остался в том же составе, механик и начальник колонны остались на своих местах, а это самое главное. Изменилась только запись в трудовой книжке».

\* \* \*

**- Сергей Геннадьевич, скажите, тяжело ли работать водителем автобуса?**

- Тяжело. В пять утра я уже должен стоять на остановке - в это время водители собирают дежурный автобус и довозят до гаража. А в 6 часов утра я обязан собирать людей, чтобы потом их везти на работу, на месторождения. Возвращаюсь домой часов в 10 вечера. Между рейсами прибираю в салоне, если есть необходимость, налаживаю работу автобуса.

**- Случались ли за время Вашей работы чрезвычайные происшествия?**

- Было один раз. Я вез людей на обед. Впереди меня ехал водитель на «Волге». Наверное, он был неместный, так как перед светофором в НГДУ при загорании красного света он остановился, хотя ему можно было продолжать движение: зеленая стрелка, тускло горевшая, разрешила поворот направо. До светофора оставалось метров 15. И тут меня обгоняет водитель на «Ауди» - решил втиснуться между нами. А у меня салон, полный людей. Я по тормозам. В итоге несколько человек упали. Я, конечно, сразу спросил у пассажиров, все ли живы-здоровы. Все головами покивали, мол, все нормально. Мы и поехали дальше. Тем не менее, через два дня после этого происшествия мне пришлось

писать объяснительные. Как оказалось, мне нужно было подойти к каждому пассажиру и поинтересоваться, как его самочувствие... А кто спросил бы, как мое здоровье? У меня ведь после этого резкого торможения потом минут двадцать нога тряслась. Шутка ли, столько людей!

**- То есть в результате дорожного происшествия Ваши пассажиры все же пострадали? Были переломы, ушибы, порча вещей?**

- Что вы! Если бы это произошло, я не отделался бы только объяснительными.

**- Неужели люди не поняли, что резкое торможение было вынужденной мерой, дабы избе-**

**жать более трагических последствий?**

- Как я могу судить об этом? Моя первоочередная задача - донести пассажиров в целостности и сохранности, а разбираться, что к чему - удел других специалистов. Может, они не видели, почему произошло это торможение. Просто непонятно, почему люди не мне задали вопрос, почему это случилось, а своему начальству... Но самое главное для меня, что моей вины в той ситуации не было. Если бы я ехал на самосвале, я мог бы въехать в зад «Ауди» и был бы прав. Но у меня же люди сидят!

Я еще вот что скажу, что работа водителя автобуса неблагоприятная! И с недавних пор я вообще жалею, что работаю на автобусе.

**- Почему?**

- Потому что никому не угодишь! Помню, в 90-е годы везешь людей на месторождения, и в дороге вдруг случается какая-либо неполадка - труба оторвалась или еще что-то. Спрашиваю у пассажиров: «Возвращаемся?» Все хором кричат: «Нет! Поехали дальше!» А сейчас если вдруг проверяющая комиссия обнаружит в салоне не замеченный мною сигаретный окурочек или сломанный ремешок безопасности либо сиденье, то сразу же оформляется претензия на отступление от договорных обязательств... Вот и приходится водителю отвечать за чье-то безобразное поведение (не водитель же ломает кресла и ремни безопасности, мусорит в салоне). А разве за всеми углядишь? Или после каждого рейса мне нужно все 35 кресел и ремни безопасности к ним проверять на функциональность?.. Так я не детей вожу же, а взрослых людей... Сейчас все перешли на договорные отношения, в которых нет и не может быть места для человеческих...

**- Ваше хобби?**

- Рыбалка. Каждые выходные езжу на рыбалку с ребятами. Мне нравится сам процесс ужения: ощущаешь себя добытчиком. В магазине купить - это очень просто. А тут приехал, просверлил лунку, изловчился - поймал рыбку. Это ж такая радость!

**- Самая большая рыба, пойманная Вами?**

- Щука весом в два с половиной килограмма! Причем поймал ее на удочку!

А еще очень люблю собирать грибы, ягоды, люблю просто бродить по лесу, наслаждаться непоколебимым и величественным его покоем. Чем дома сидеть да диван давить, я луч-

ше в лес схожу или на речке с удочкой посижу.

**- Сергей Геннадьевич, какие качества характера Вы более всего цените в людях?**

- Добропорядочность, отзывчивость и прямоту.

**- Проживая в многонациональном городе, встречали ли Вы какую-либо неприязнь между людьми той или иной национальности?**

- Знаете, живя в многонациональном городе, понимаешь, что нет плохих или хороших наций, а есть плохие или хорошие люди. В ООО «СТК» столько наций работает - и русские, и дагестанцы, и украинцы... Мы разве когда разглядывали в ком национальные особенности? Никогда. Наше поколение не делит людей на хороших и плохих по национальным признакам, притом всегда с пониманием относится к чьим-либо недостаткам: у кого их нет?! Межнациональная неприязнь исходит от молодежи, которая воспитана на ином идеале - на деньгах, потому и межнациональная, да и классовая разница легла в их представление об обществе, социуме.

**- Что для Вас есть счастье?**

- Наверное, мой ответ покажется банальным: счастье для меня это то, что мои дети живы-здоровы, старшая дочь уже получила образование, младшая - завершает обучение, есть внучка... В семье моей все хорошо: с женой не ругаемся. Ведь для каждого человека очень важно, чтобы дома были мир и гармония. Если дома все хорошо, то человек с желанием идет туда. А если дома нет согласия, то что это за жизнь? Я же дождусь просто бегу: меня там внучка ждет, жена любимая. Меня туда тянет. А если бы я ругался, то взял бы бутылку водки, выпил, пришел бы домой пьяным и спать завалился...

А еще счастье - это знание того, что у тебя есть надежный друг, с которым не страшны никакие житейские беды. И у меня таких друзей - четыре! Наша дружба длится 30 лет: мы все служили в одной роте и сдружились как крепко, что спустя годы снова пожелали быть рядом: сначала один в Нягань приехал, потом и нас всех переманил сюда.

**- С появлением внуки изменилось что-либо в Вашей жизни?**

- Конечно. Если, допустим, внуки долго нет у нас, мне даже не по себе. Скуучно.

**- Возможно ли уравнивать чувства, испытываемые к своим детям, и чувства к своим внукам?**

- Нет. Это небо и земля! Своих детей нужно воспитывать в строгости - у родителей задача другая. А с внучатами можно расслабиться: где-то побаловать их, где-то пошалить вместе с ними. Дочка даже ругается, что мы с женой балуем ее ребенка - втихушку от нее покупаем внучке всякие сладости (улыбается).

**- Сергей Геннадьевич, покидая родные края, Вы приехали в Россию также в не лучшие времена: тогда здесь тоже была безработица, зарплату по полгосу не выплачивали... Это не испугало Вас?**

- Конечно, мало было приятно. Но перетерпел. Скажу больше, сейчас я привык к здешнему климату - морозам и пасмурной, дождливой погоде, да и мне стал больше нравиться холод, жару я сейчас не переношу.

Более того, здесь я обрел вторую Родину, здесь живут мои лучшие друзья, здесь я встретил дружный коллектив, в котором я работаю со дня приезда в Нягань.

**- Какие планы на будущее?**

- Работать и дальше. У меня такая бесподобная внучка - надо и ей помочь встать на ноги!



**С** начала текущего года в ОАО «Управление технологического транспорта» произошло два события. Во-первых, на пост управляющего директора предприятия назначен Сослан БУДАЕВ, ранее исполнявший обязанности директора по производству ОАО «УТТ». И во-вторых, компания начала оказывать транспортные услуги одной из бизнес-структур ОАО «Газпром» - ООО «Газпромнефть-Развитие». Подробности об этом читайте в интервью с Сосланом БУДАЕВЫМ.

## ОАО «УТТ»: СОТРУДНИЧЕСТВО С ГОСКОМПАНИЕЙ

- Сослан Викторович, приступая к обязанностям руководителя, какие производственные задачи Вы поставили перед собой, перед коллективом?

- Начинать новое дело всегда непросто. А если от твоей деятельности зависит судьба большого предприятия, то к этим сложностям добавляется осознание большой ответственности как перед каждым сотрудником общества, так и перед вышестоящим руководством. Поэтому приоритетными задачами для себя,

стимул у людей должен быть стоящий!

Но чтобы всего этого достичь, каждому сотруднику предприятия необходимо помочь мне. И прежде всего нужно добросовестно выполнять свои должностные обязанности (тем самым работаем на престиж компании), рачительно относиться к доверенной технике (избежим лишних трат), быть бдительным на дороге, четко соблюдать правила дорожного движения (избежим аварий и ЧП), беречь свое здоровье (таким образом про-

Плюсом к имеющимся объемам, которые наше предприятие выполняло в прошлом году (это для нас тоже очень важно!), мы выиграли тендер на оказание транспортных услуг одному из дочерних предприятий ОАО «Газпром» - ООО «Газпромнефть-Развитие». К тому же планируем добавить объем по «ТНК-ВР Оренбург».

Что касается договора с ООО «Газпромнефть-Развитие», мы неоднократно участвовали в тендерах, выставляемых данной компанией. Скажу больше, руководство ООО «Газпромнефть-Развитие» рассматривало нас как претендентов на оказание транспортных услуг еще три года назад, поэтому отсюда нам постоянно поступали коммерческие предложения. Два года нам не удавалось стать победителем предлагаемых тендеров: ценовая политика, указанная в нашем предложении, была выше, чем у других конкурсантов. Но в 2012 году мы выиграли объемы. Тендер проходил в очень сжатые сроки - в начале декабря прошлого года был объявлен конкурс. Но мы уложились в установленное время, в итоге с начала января мы приступили к выполнению обязательств согласно договору с ООО «Газпромнефть-Развитие».

- Где будет проходить работа?

- В районе Крайнего Севера, а именно в Тазовском районе - на Мессояховском месторождении. В поселке газозавиков Газ-Сале (200 км от Мессояховского месторождения) будет сформирован автономный участок с механиком, который будет координировать всю работу.

- Сколько техники будет задействовано для выполнения условий договора?

- 12 единиц. Будем обеспечивать непосредственно промысел



газовиков вездеходной техникой, автомашинами Трикол, ППУ, агрегатами, бульдозерами, крановой техникой. На выполнение этих объемов мы направили новую технику. Это связано, прежде всего, с автономностью работы участка, тяжелыми климатическими условиями.

- На какой период заключен договор?

- Это соглашение будет действовать до конца 2013 года. Поэтому сегодня мы поставили для себя задачу проявить себя с наилучшей стороны, зарекомендовать себя как надежного и лояльного подрядчика, готового в любую минуту подстроиться под интересы и объемы заказчика.

- Сослан Викторович, понимаю, что вопрос преждевременный, и тем не менее, ощущается ли разница между партнерством с частным бизнесом и государственной компанией?

- На сегодняшний день, если судить по первоначальному нашим расчетам, рентабельность от работы с ООО «Газпромнефть-Развитие» намного выше, чем при нашей деятельности на других подрядчиков. Но опять же это только первоначальная оценка, пока окончательные выводы делать рано: мы только что приступили к работе. Вот уже после января картина будет более ясной.

### ТАЗОВСКИЙ РАЙОН - НОВАЯ ТОЧКА НА КАРТЕ АЛЬЯНСА

Территория Тазовского района составляет 174 тысячи кв. км - это один из самых крупных муниципалитетов Ямало-Ненецкого автономного округа. По этим бескрайним северным просторам разбросаны маленькие «островки жизни»

- села Газ-Сале, Гыда, Антипаута, Находка с населением по две-три тысячи человек. На сегодняшний день в районе проживает более 17 тысяч человек, около девяти из них - ненцы, коренные малочисленные народы Севера.

В отдаленных поселениях района даже в наши дни - бездорожье, дороги есть только в поселках Тазовский и Газ-Сале, самом приближенном к райцентру населенном пункте. Добраться из отдаленных поселений в районный центр, поселок Тазовский, можно только вертолетом, поэтому в снежную северную зиму люди по несколько дней могут дожидаться благоприятной для перелета погоды.

В 1959 году здесь были начаты нефтегазопромысловые работы, а 1962 год - «золотая» дата в истории района, точка отсчета промышленной эры освоения. Именно тогда был получен первый фонтан газа на Тазовском месторождении. Форпостом его освоения первопроходцы избрали место на Мамеевом мысу, на берегу суровой, завораживающей своей красотой реки Таз, где сегодня расположено село Газ-Сале. «Газ на мысу» - именно так переводится с ненецкого его название. Этот первый фонтан газа стал началом серии открытий крупных месторождений: Уренгойского, Заполярного, Ямбургского, Мессояхинского, Находкинского и многих других. Долгие годы экономика района базировалась на местных природных ресурсах. Но освоение газовых месторождений стало новым витком в развитии района. О перспективах этого края говорит и тот факт, что здесь ведут производственную деятельность подразделения таких крупных компаний, как ОАО «Газпром», ОАО «НОВАТЭК», ОАО «НК «Лукойл» и другие.



как директора транспортного предприятия, ставлю следующие. Во-первых, буду стараться наращивать объемы производства, чтобы ОАО «УТТ» выполняло большее количество услуг, что сделало бы его функционирование стабильным, а предприятие - процветающим.

Во-вторых, несомненно, буду и в дальнейшем продолжать намеченную предшествующим руководством тенденцию по улучшению условий труда наших сотрудников как на основной базе предприятия, так и в других подразделениях общества - и в Рязани, и в Белом Яру, и в Уренгое, и в п. Туртас... Работа у нас нелегкая. Поэтому и

являем заботу о близких). Если мы все вместе будем стремиться к одной цели - закрепить имеющийся авторитет, нарастить объемы, то, несомненно, у нас все получится. Тем более что надежда у нас есть: доходы наши не уменьшаются, а растут, поэтому дальше мы будем жить лучше. Это будет выражаться и в увеличении заработной платы, и в улучшении соцпакета.

- Кстати, насчет увеличения объемов. Сослан Викторович, расскажите, каким образом ОАО «УТТ» стало подрядчиком одного из структурных подразделений госпредприятия ОАО «Газпром», глобальной энергетической компании?

## ООО «АВТОДОМ» ТЕПЕРЬ В СТРУКТУРЕ ХОЛДИНГА

**С** 1 января 2013 года, согласно решению учредителей компании, ООО «АвтоДом» вошло в состав холдинга ООО «АльянсАвтоГрупп». Ранее подчинение холдингу было неформальным: «АвтоДом» де-факто входил в состав альянса. Но с начала текущего года данные изменения юридически закреплены, теперь ООО «АвтоДом» является полноправным участником ООО «ААГ».

Прежде управление предприятием осуществлялось генеральным директором, который в свою очередь подчинялся напрямую учредителю предприятия - Эльдару ИСМАИЛОВУ, председателю совета директоров ООО «ААГ». Но в связи с изменением в структуре учредителей и в альянсе было принято решение ввести ООО «АвтоДом» в периметр группы компаний «АльянсАвтоГрупп». «Наконец-то мы стали членами большой семьи», - прокомментировал новость Александр ОРЛОВ, управляющий директор ООО «АвтоДом».

### ООО «АВТОДОМ»

С вливанием ООО «АвтоДом» холдингкратно прирос новыми производственными

базами и мощностями. Так, в городе Нягани ООО «АвтоДом» располагает двумя цехами - железнодорожным цехом со всей инфраструктурой и погрузо-разгрузочным цехом. К тому же в состав общества входят два подразделения, одно из которых расположено в поселке Туртас, другое - в городе Куйбышеве.

Каждое из подразделений «АвтоДома» направлено на оказание комплекса услуг по погрузке-разгрузке и доставке грузов до площадки контрагента. «Заказчику очень удобно, когда компания предлагает ему полный комплекс услуг, - убежден руководитель ООО «АвтоДом». - В связи с этим мы разработали схему, предполагающую доставку груза от железнодорожного тупика до дверей заказчика! То есть наш комплекс услуг включает: автоуслуги (между ООО «АвтоДом» и ОАО «УТТ» заключен соответствующий договор о сотрудничестве), перевалку груза с железнодорожного транспорта на автомобиль или наоборот, прием либо отправку груза. Мы дорожим нашими клиентами!»

### ГОРОД НЯГАНЬ

Для того чтобы представить масштабы деятельности организации, обозначим производственные мощности «АвтоДома». В частности, в городе Нягани общество владеет большой производственной базой, а также:



Железнодорожным цехом - структурное подразделение предприятия: имеется три тепловоза, работающих в круглосуточном режиме, 13 км железнодорожных путей, на которых оказываются жд услуги, и центральный диспетчерский пункт.

Цехом ПРР - участок железнодорожных услуг, на котором производятся погрузо-разгрузочные работы или перевалка грузов с железнодорожного на автомобильный транспорт либо наоборот.

### ПОСЕЛОК ТУРТАС

Включает в себя железнодорожный тупик, значительную огороженную по периметру

площадку для складирования грузов, производственные помещения.

«На данном участке сегодня идет активный период - ежедневно осуществляются работы с 8:00 до 24:00 часов, - рассказывает Александр Викторович. - Идет работа по отправке грузов для ООО «ТНК-ВР Снабжение», которое обслуживает Уватскую группу месторождений. В таком режиме наши сотрудники будут работать до конца марта - пока будет действовать зимник.

К тому же в этом году на данном участке мы освоили два новых вида услуг: мы начали работать с легковесными грузами, которые нужно разгружать вручную (ранее мы работали только с большими грузами), а также ввели новую услугу дополнительно для «ТНК» - хранение и учет МТЦ, в том числе и в закрытом складе».

### ГОРОД КУЙБЫШЕВ

Данное подразделение было образовано сравнительно недавно: в августе 2012 года ООО «АвтоДом» приобрело комплекс имущества, который ранее ООО «АвтоДом» брало в аренду у ОАО «ТНК-ВР Снабжение» в г. Куйбышеве Новосибирской области. Он включает железнодорожный тупик, открытые и закрытые складские помещения. Ранее на данном участке также осуществлялись погрузо-разгрузочные работы для ОАО «ТНК-ВР Снабжение» по договору аутсорсинга. На территории производственной базы размещается транспортный участок ООО «Управление технологического транспорта», одного из предприятий холдинга «АльянсАвтоГрупп».



# ЗА ОТСУТСТВИЕ ТАХОГРАФА ВОДИТЕЛИ И ПРЕДПРИЯТИЯ С 1 АПРЕЛЯ БУДУТ ПЛАТИТЬ ШТРАФ

**С 1 апреля 2013 года за отсутствие цифрового тахографа на колесном транспорте, принадлежащем юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям (включая газели и такси), находящемся в эксплуатации на территории РФ, к владельцам автомобилей будут применяться административные меры, о чем говорится в принятом 14 июня 2012 года федеральном законе № 78-ФЗ (статья 1 и статья 12). Так, физическому лицу за нарушение закона грозит штраф в размере от 1 до 3 тысяч рублей, юридическому лицу - от 5 до 10 тысяч.**

Что это за оборудование, каковы цель его установки и эффективность от его внедрения на транспортные средства, мы попросили прокомментировать Владимира БЕЛИЧЕНКО, директора по информационным технологиям ООО «РДЦ «ГЛОНАСС - АльянсАвтоГрупп».

**- Владимир Александрович, объясните, пожалуйста, что такое тахограф?**

- Тахограф - контрольный бортовой регистрирующий прибор в составе транспортного средства, предназначенный для контроля и регистрации таких параметров, как скорость движения, пробег автомобиля, периоды труда и отдыха экипажа.

В связи с осуществлением международных перевозок данный прибор имеет наднациональный интерфейс общения: в тахографе используются пиктограммы (графические изображения режимов работы, событий и команд), которые позволяют пользо-

вателю управлять тахографом, даже не зная установленного в нем языка общения.

Прибор может устанавливаться на все типы транспортных средств. Более того, он может дополняться функцией ГЛОНАСС, что в разы повышает уровень контроля, и криптозащитой. Учтены конструктивные особенности автомобилей, выпускаемых в России и странах СНГ, поэтому снижен нижний предел рабочих температур до -40 °С и учтены повышенные требования к виброустойчивости и ударопрочности.

**- Чем руководствуется Правительство РФ, обязывая владельцев грузового автотранспорта и автобусов, как частных, так и юридических лиц, внедрять тахографы на свои автомобили?**

- Прежде всего, это обеспечение безопасности дорожного движения, поскольку максимальный ущерб приносит аварии с участием коммерческого транспорта, так как основными причинами таких ДТП являются усталость водителя или превышение максимальной скорости движения, допустимой для данного типа транспортного средства.

А тахограф как раз призван обеспечить соблюдение режимов труда и отдыха водителей и контроль скорости движения транспортного средства. К тому же европейский опыт наглядно демонстрирует, что применение этих приборов способствует снижению аварийности и смертности на дорогах на 20-30 %.

**- Что представляет собой данное устройство?**

- Вообще, тахографы бывают цифровые и аналоговые (механические и электронно-программируемые). ООО «РДЦ «ГЛОНАСС - АльянсАвтоГрупп» устанавливает на транспортные средства цифровые тахографы в гнездо автомагнитолы.

**- Почему именно этот тип прибора?**

- Потому что цифровой тахограф отличается от механического способом записи информации (наличием энергонезависимой памяти, способной хранить информацию в течение 1 года) и серьезной защитой от несанкционированного доступа к данным, записанным в память. Это устройство невозможно вскрыть и изменить каким-либо образом записанную информацию: вся информация записывается на индивидуальную карту водителя и передается в центральный компьютер автотранспортного предприятия.

Одна из главных отличительных черт цифрового тахографа - это невозможность «обмануть» тахограф. Любое механическое вмешательство или неверный ввод данных в виде

- карта мастерской - позволяет настраивать тахограф и изменять его основные функциональные параметры;

- карта компании (автотранспортного предприятия) - позволяет считывать данные о рейсах автомобилей, которые принадлежат данному автотранспортному предприятию, а также закрывать эти данные от доступа другим компаниям;

- карта инспектора, которая позволяет считать из памяти тахографа допущенные водителем нарушения (например, скоростного режима или режима труда и отдыха) и



деятельности водителя будет зарегистрирован в памяти устройства и может быть легко вычислен во время официальной проверки.

Скажу больше, любая попытка манипуляции с тахографом повлечет за собой штраф, размер которого будет зависеть от того, насколько серьезна была попытка манипуляции, и от страны, в которой нарушение было выявлено.

Немаловажно будет отметить, что показания тахографа являются юридически признаваемыми данными при разбирательстве в суде или транспортном контроле на дорогах: выдаваемый тахографом документ является основанием для наложения взысканий правоохранительными органами, потому что этот акт является объективным, автоматически формируемым, защищенным от фальсификаций документом. Определяющими факторами в понятии тахографа являются принципы контроля: постоянный, автономный, объективный и, самое главное, обеспечивающий неотвратимость наказания.

**- Как осуществляется доступ к памяти тахографа?**

- При помощи 4 видов «ключей», или смарт-карт:

- карта водителя - сохраняет данные на карте водителя более года в зависимости от количества поездок;

произшедшие сбои в работе оборудования (например, отключение питания или датчика скорости).



Банк  
Кольцо Урала

ДЕШЕВЫЕ  
КРЕДИТЫ  
от **16,9%**

БРАТЬ  
ПРОЩЕ!



ТОЛЬКО УРАЛЬСКИЙ  
РАБОЧИЙ ПРИНОСИТ  
В БАНК КАСКУ,  
ЧТОБЫ ПОДТВЕРДИТЬ  
ЗАНЯТОСТЬ

WWW.KUBANK.RU  
8-800-500-50-11  
МКР-Н 1, Д. 1, ТЕЛ.: 6-05-75

РЕКЛАМА КРЕДИТ «ЗА КОМПАНИЮ!». СУММА КРЕДИТА - ОТ 20 000 ДО 1 МЛН. РУБ. КРЕДИТ ОФОРМЛЯЕТСЯ БЕЗ ПОРУЧИТЕЛЕЙ. СТАВКИ В % ГОД.: 16,9% - ДЛЯ ДЕРЖ. ЗАРПЛ. КАРТ БАНКА «КОЛЬЦО УРАЛА», ИМЕЮЩИХ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ КРЕДИТНУЮ ИСТОРИЮ, ДЛЯ ОСТАЛЬНЫХ ДЕРЖ. ЗАРПЛ. КАРТ БАНКА «КОЛЬЦО УРАЛА» - 17,4%, 18,4% - ДЛЯ ОСТАЛЬНЫХ ЗАЕМЩИКОВ. СРОК КРЕДИТА - ДО 7 ЛЕТ. ДЛЯ ПОЛУЧЕНИЯ КРЕДИТА НУЖЕН ТОЛЬКО ПАСПОРТ. ЗАЧИСЛЕНИЕ КРЕДИТНЫХ СРЕДСТВ - В СООТВ. С ТАРИФАМИ БАНКА. ПО ЖЕЛАНИЮ ЗАЕМЩИКА ОН МОЖЕТ БЫТЬ ЗАСТРАХОВАН В РАМКАХ ПРОГРАММ СТРАХОВЫХ КОМПАНИЙ, ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ БАНКА. РАСХОДЫ ПО СТРАХОВАНИЮ - В СООТВ. С ТАРИФАМИ БАНКА. % СТАВКА УВЕЛИЧ. ПРИ ОТСУТСТВИИ ПОДКЛЮЧЕНИЯ КЛИЕНТА К ПРОГРАММЕ КОЛЛЕКТИВНОГО СТРАХОВАНИЯ ДО 17,5% - ДЛЯ ДЕРЖ. ЗАРПЛ. КАРТ БАНКА «КОЛЬЦО УРАЛА», ИМЕЮЩИХ ПОЛОЖИТЕЛЬНУЮ КРЕДИТНУЮ ИСТОРИЮ, 17,9% - ДЛЯ ОСТАЛЬНЫХ ДЕРЖ. ЗАРПЛ. КАРТ БАНКА «КОЛЬЦО УРАЛА», 18,9% - ДЛЯ ОСТАЛЬНЫХ ЗАЕМЩИКОВ. ПОДРОБНОСТИ НА САЙТЕ БАНКА. УСЛОВИЯ ДЕЙСТВУЮТ НА МОМЕНТ ВЫХОДА РЕКЛАМЫ. ООО КБ «КОЛЬЦО УРАЛА». ЛИЦ. ЦБ РФ №65

**- Владимир Александрович, понятно, какие цели преследует государство, обязывая транспортников оборудовать тахографом ТС. А будет ли у самих владельцев автомобилей какая-либо польза/выгода от внедрения данного прибора?**

- Конечно. И более всего для юридических лиц. Анализ данных тахографии позволяет владельцам предприятий оценить квалификацию водителей. Ну и этот прибор позволит им сохранить автопарк в работоспособном состоянии более длительный срок: возрастет степень ответственности водителя за состояние автомобиля.

**- Предприятия ООО «АльянсАвтоГрупп» приступили к оборудованию тахографами своих автопарков?**

- Да. Так, на сегодня мы устанавливаем данные приборы на транспорт ООО «ЭЛЛИА».

Немаловажно будет отметить, что ООО «РДЦ «ГЛОНАСС - АльянсАвтоГрупп» является лицензированным сервисным центром по установке и обслуживанию тахографов, аккредитованным Минтрансом РФ.