



№ 102
июнь
2017 г.

АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп



ГРУППА
КОМПАНИЙ

ООО «АльянсАвтоГрупп»

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



В ООО «АльянсАвтоГрупп» НАЗНАЧЕН НОВЫЙ ДИРЕКТОР



Александр СИМОНОВ назначен генеральным директором транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп». Прежде этот пост занимал Александр АКУЛОВ.

Представление коллективу альянса ее нового руководителя прошло 22 мая во время производственного совещания. Александра Александровича представил **председатель совета директоров ООО «АльянсАвтоГрупп» Владимир КОЖОКАРЬ**.

До того, как возглавить транспортный холдинг, Александр СИМОНОВ более трех лет руководил департаментом транспортной логистики ГЦМПП – филиалом ФГУП «Почта России» и в течение года исполнял полномочия операционного директора логистической компании ООО «BIOCARD».

«На сегодня уже удалось познакомиться с коллективами бизнес-единиц холдинга, со спецификой их деятельности, – говорит Александр СИМОНОВ. – Приятно порадовало то, что сотрудники предприятий в своем большинстве – отраслевые, многие годы работающие в транспортной сфере. А с такими специалистами всегда очень охотно трудиться. Приятно поразили и разнообразие видов деятельности обществ, и масштабы географического присутствия холдинга в целом – фак-

тически ведется бизнес от Рязани до Якутска.

Основные задачи, которые ставлю перед собой, это добиться синергии в различных направлениях, то есть попытаться использовать все мощности обществ, входящих в периметр Группы компаний «ААГ», чтобы они смогли получать большую экономию в ходе закупочной деятельности, оказывать более высокий уровень сервиса, пестовать свои кадры. Несмотря на то, что я не отраслевик, тем не менее в своей деятельности исповедую принцип возвращения сотрудников. Долгое время являясь членом большого коллектива «Почты России», взяв за основу возвращение собственных кадров, не раз становился свидетелем прекрасных результатов данной тактики. Поэтому для меня очень важно в своей деятельности добиться еще и синергии в кадровом направлении, то есть разглядеть перспективных сотрудников, помочь им полнее раскрыть свой потенциал. Все это, несомненно, в будущем благополучно скажется и на развитии ГК «АльянсАвтоГрупп»».

■ БИОГРАФИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Александр СИМОНОВ родился в 1983 году в г. Москве.

В 2005 году окончил Московский университет потребительской кооперации по специальности «финансовый менеджмент».

В 2005–2006 гг. – менеджер по продажам ЗАО «Русский торф» (г. Москва).

В 2006–2012 гг. – ведущий специалист департамента логистики, главный специалист департамента логистики, руководитель группы перевозки грузов департамента логистики, руководитель отдела перевозок департамента логистики, руководитель департамента логистики, руководитель Московского филиала «EMS Russian Post» – структуры национального почтового экспресс-оператора «EMS Russian Post» – филиала ФГУП «Почта России».

В 2012–2015 гг. – руководитель департамента транспортной логистики в структуре магистрального логистического оператора ГЦМПП – филиала ФГУП «Почта России» (г. Москва).

В 2015–2016 гг. – операционный директор ООО «BIOCARD» (г. Москва).

В 2016–2017 гг. – операционный директор ООО «Шеф Маркет» (г. Москва).

С мая 2017 года – генеральный директор ООО «АльянсАвтоГрупп» (г. Нягань).

■ ПОЗДРАВЛЯЕМ!

В июне 2017 года многие сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» отметили свои юбилеи.

20-летний юбилей отметил **Сайд-Магомед МЕЖИДОВ**, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

25-ю годовщину отметили **Сергей КОШКИН**, водитель автомобиля а/к № 1 АО «УТТ» (г. Нягань), **Михаил КУДРЯВЦЕВ**, водитель автомобиля а/к № 3 АО «УТТ» (г. Нягань), **Евгений ФОМИН**, машинист ППДУ а/к № 2 АО «УТТ» (г. Нягань), **Денис БЕЛИКОВ**, водитель вездехода участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Руслан МИНИБАЕВ**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

30-летний юбилей отметили **Ильнур ИСКУЖИН**, машинист ППДУ а/к № 2 АО «УТТ» (г. Нягань), **Станислав ДОЛГИХ**, механик участка «Уватский район» АО «УТТ» (г. Уват), **Антон АЛИКИН**, водитель автомобиля участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Михаил ТЮРИН**, составитель поездов ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), и **Юрий ПАРФЕНОВ**, грузчик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

35-ю годовщину отметили **Владимир ЕГОРОВ**, водитель вездехода участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Константин ЦЫМБАЛОВ**, водитель автомобиля участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район).

45-ю годовщину отметили **Надежда ДУБИНИНА**, ведущий инженер по учету валового дохода АО «УТТ» (г. Нягань), **Александр УТКИН**, стропальщик участка «Средне-Хулымское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Надымский район), **Павел ДУБОВИЧЕНКО**, водитель автомобиля участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), **Петр ЗАХАРОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Тарас ЗАДЕРНЫЙ**, водитель автомобиля ООО «АТС» (г. Нягань), **Сергей ХАРИТОНОВ**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), **Сергей ШИХАЛЕЕВ**, слесарь по ремонту автомобилей ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк), **Александр СИНЦОВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и **Александр ДИК**, аккумуляторщик ОП в Пермском крае ООО «УАТ-ААГ» (г. Пермь).

50-летний юбилей отметили **Ольга КАШЛАЙ**, оператор АЗС ООО «ЭЛЛИА» (г. Нягань), **Александр НИКИТИН**, водитель автомобиля а/к № 1 АО «УТТ» (г. Нягань), **Олег ФРАНЦЕВ**, водитель автомобиля а/к № 3 АО «УТТ» (г. Нягань), **Игорь ЛОБАНОВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и **Эмбетжан БЕКБАТЫРОВ**, машинист бульдозера участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (п. Первомайский).

55-ю годовщину отметили **Изамутдин МИНАТУЛЛАЕВ**, водитель автомобиля а/к № 3 АО «УТТ» (г. Нягань),

Юрий ЗУБАНЬ, водитель автомобиля участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), и **Виктор ПЕТРОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев).

60-летний (!) юбилей отметили **Виктор ЖЕВЛАКОВ**, начальник отдела МТО и ГСМ ООО «ААГ-Урал» (г. Бузулук), **Петр ГОПТА**, водитель автомобиля участка «Сандибинское месторождение» АО «УТТ» (г. Надым), **Сергей ШУБИН**, правилщик вручную ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк), и **Анатолий САТВАЕВ**, водитель автомобиля участка № 3 ООО «ААГ-Урал» (п. Первомайский).

Дорогие именинники!
Примите наши искренние поздравления в честь ваших юбилеев!

Поздравить рады с днем рождения,
Здоровья, счастья пожелать,
С улыбкой, добрым настроением
Свой путь по жизни продолжать.

Пусть каждый ваш обычный день
В прекрасный праздник превратится,
И никогда печали тень
В ваших глазах не отразится!

Поздравляем!





Андрей родился и вырос в Кирово-Чепецке в семье интеллигентов: его мать работала инженером по охране труда, отец — инженером-конструктором на Кирово-Чепецком химическом комбинате. «Для меня детство — как одно большое светлое воспоминание, — говорит Андрей Евгеньевич. — Какие-то отдельные яркие эпизоды из него мне даже трудно вычленивать, потому что все они были мелкими, и их было так много».

В школе Андрей учился хорошо. А с четвертого класса он стал еще и серьезно заниматься спортом — сначала в лыжной секции, затем перешел в секцию биатлона, причем, на этом поприще имел весьма серьезные успехи, вплоть до чемпиона области по биатлону в своей возрастной категории. Пристрастие к лыжам, да и к велосипеду и технике в целом у Андрея пошло из семьи. «Сколько себя помню, мы всегда вместе с папой ходили на лыжах, катались на велосипедах (в семье я был единственным ребенком). Он же где-то, наверное, в классе третьем посадил меня на мотоцикл. И пуск мой первая поездка закончилась неудачно — я врезался в ворота гаража (был маловат ростом для такого занятия: ноги не доставали до педалей), — тем не менее, с этого началось мое знакомство с техникой. После того случая я практически все свободное время, которое оставалось от спорта и занятий в школе, проводил с папой в гараже. Здесь мы перебирали всю нашу технику, в том числе и автомобили — сна-

шли служить в ряды Вооруженных Сил СССР. Вот и Андрей ЖУЙКОВ, равно, как и все его одноклассники, сдав последний экзамен весенне-летней сессии, на следующее утро был уже на призывном пункте в городе Дзержинске (под Нижним Новгородом).

Служба ЖУЙКОВА проходила в железнодорожных войсках, в мостостроительном батальоне. Сначала его батальон был направлен на строительство железной дороги в Экибастуз (Казахская ССР), затем, по завершении работ, переброшен в Красноярск на новый объект — 4-этажное здание казармы. «Это был незавершенный объект, без подводки инженерных сетей. И вот мы с марта по сентябрь произвели все необходимые работы, чтобы ввести это здание в эксплуатацию. Вместе с тем здесь мы создали еще автомобильный парк. Оттуда я и был демобилизован домой». И сразу же Андрей вернулся к учебе — на автомобильный факультет ГПИ.

Это был 1989 год. Год, когда согласно Постановлению Верховного Совета СССР от 11 июля 1989 г. «Об увольнении с действительной военной службы отдельных категорий военнослужащих срочной службы» 27 сентября 1989 г. министром обороны СССР, генералом армии Дмитрием ЯЗОВЫМ был издан соответствующий приказ. «Студенты, да и руководство вузов, попали в интересную ситуацию. Когда я поступил в ГПИ, на нашем курсе было сформировано две группы по 20 человек каждая. Когда я вернулся в вуз в 1989

Время было такое: в 93-м году Нижний Новгород был голодным городом, и запомнился пачкой талонов абсолютно на все — хлеб, масло, спички, сахар, соль... Молоко не продавали даже по талонам. Приходишь в магазин — огромный магазин — а в нем стоят только продовольственные корзины, доверху заполненные банками с березовым соком. Больше в магазине не было ничего. Абсолютно. И даже имея на руках талоны, мы не могли их отоварить. Поэтому практически каждую неделю приходилось ездить в Кирово-Чепецк, где с обеспечением продуктами было более-менее стабильно (КЧХК в те годы был в составе Министерства среднего машиностроения). Благо, от Нижнего до Кирово-Чепецка — всего ночь езды, да и



Делом всей своей жизни Андрей ЖУЙКОВ, заместитель директора по общим вопросам, главный инженер ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп», избрал инженерную специальность. И не случайно: еще его прапрадедом по материнской линии Густавом Бахманом, работавшим задолго до революции инженером на Риго-Орловской железной дороге в Витебске, была протоптана эта профессиональная стезя, по которой последовали и его потомки, также найдя в этом роде деятельности свое призвание.

ИНТЕЛЛИГЕНТ В ПЯТОМ ПОКОЛЕНИИ

чала ГАЗ-21 «Волга», затем — ВАЗ-2106. «Шестерке» уже 38 лет, но она до сих пор на ходу, и, когда моя машина ломается, я с удовольствием еду на ней. Папа в прошлом году ушел из жизни, и вот теперь его автомобиль напоминает мне о нем, о том безвозвратно ушедшем счастливым времени».

Окончив школу уверенным хорошистом, Андрей решил избрать такую профессию, которая была бы связана с автомобилями. «Я с самого детства хотел быть либо шофером, либо работником железной дороги. Ближе к окончанию школы мечты о железной дороге отошли на второй план, так как стальная магистраль не проходит через наш город. И так как Кирово-Чепецк — город с развитой транспортной инфраструктурой, то, соответственно, и мой выбор пал на автомобильную специальность. К тому же последние два школьных года я занимался в учебно-производственном комбинате по направлению автодело, там же получил и водительское удостоверение категории С».

Изначально Андрей попробовал поступить в Московский автодорожный институт, но неудачно: в этот вуз был большой конкурс — 18 человек на одно место. «Мне здесь же предложили перейти на факультет строительства мостов и тоннелей, но стезя строителей меня не вдохновила, и поэтому я решил вернуться домой и устроиться водителем в УАТ Кирово-Чепецкого химкомбината, чтобы поработать до армии, а уже потом продолжить свое образование». Но тут в Кирово-Чепецк вернулись его друзья, также не имевшие успеха в московских и ленинградских вузах. И вот все вместе они решили ехать в Горький (ныне — Нижний Новгород) и поступить в Горьковский политехнический институт на автомобильный факультет.

В этот раз все завершилось удачно: Андрей был зачислен в студенты ГПИ. Однако после первого курса он был призван в армию.

В те годы, начиная с 1984 по 1989 год, в СССР действовало решение Политбюро ЦК КПСС об отмене предоставления отсрочек от призыва юношам, поступающим в высшие учебные заведения. И все, кто после 10-го класса, пройдя конкурс и успешно поступив в гражданские высшие учреждения, после 1-го или 2-го курса (зависело от возраста студента)

году, у нас на втором курсе набралось аж 4 группы по 35 человек каждая. Это наш курс, следующий курс и студенты, уволенные досрочно. И все ринулись продолжать учебу. Декан факультета, собрав нас всех, сказал, чтобы мы особо не обольщались: через полгода на факультете вновь останутся две группы по 20 человек в каждой, как и предусмотрено в учебном плане».

В итоге, декан факультета лишь на 80 % исполнил свое обещание: после первого полугодия на потоке остались три группы по 20 человек. И тем не менее, больше половины студентов отсеялось. «Самое интересное, что в основном выбыли студенты, которые не ходили в армию. Кто прошел службу, практически все продолжили обучение в институте. Причем, никаких к нам поправок не было. Просто оказалось то, что мы, пройдя армейскую школу, стали более сконцентрированными, работоспособными и целеустремленными».

Вообще, автомобильный и кораблестроительный факультет в Горьковском вузе являлись самыми сложными. Допустим, на факультете металловедения изучается металловедение, на экономическом — экономика, на автомобильном же — и металловедение, и экономика, и теория рабочих процессов двигателей, тепло- и термодинамика, теория надежности... и каждый предмет, непременно, важный и нужный. Сам двигатель, по сути, всеобъемлющее понятие, высокотехнологическое изделие. А мы изучали не только автомобильные двигатели, но и судовые установки, достигавшие в высоту чуть меньше 3-этажного здания. Вот поэтому нас и гоняли. Все студенты сдавали в ходе сессии по три экзамена, мы же — минимум 6 экзаменов и не менее 11 зачетов. И так было после каждого семестра.

Тем не менее, учиться было интересно. С нами занимались преподаватели старой закалки, настоящие инженеры-интеллигенты, которые в свое время работали с инженерами с мировым именем, стоявшими у истоков создания Горьковского автомобильного завода и нынешнего ЗИЛа, который до 1956 года именовался Заводом имени Сталина (ЗИС)».

После окончания вуза молодой специалист инженер ЖУЙКОВ вернулся в родной Кирово-Чепецк. «Почему не остался в Нижнем Новгороде (в 1993 году этому старинному русскому городу было возвращено прежнее его наименование)?

проезд стоил по студенческому билету лишь рубль девяносто. Так и жили. В общем, оставаться в Нижнем Новгороде в те годы было не вариантом».

В Кирово-Чепецке Андрей Евгеньевич устроился мастером контрольно-технического пункта в Управление автомобильного транспорта Кирово-Чепецкого химического комбината и в течение трех лет занимался выпуском автомобилей на линию, вел контроль над их техническим состоянием, а также периодически исполнял обязанности начальника КТП. «В то время активно строился завод. В Управлении автомобильного транспорта КЧХК функционировало 6 автоколонн, ежедневно на линию выходило порядка 800 единиц техники».

Через три года Андрей Евгеньевич был назначен на должность инженера-технолога. С этого времени начался его стаж руководителя. «Тогда наше предприятие было большое, на балансе УАТ имелись инженерные коммуникации, проезжие части, здания, сооружения. Даже полигон промышленных отходов был свой. И за исправное функционирование всего этого хозяйства ответственность лежала на нашей службе». Кроме этого, на время отсутствия главного механика его обязанности возлагались на ЖУЙКОВА. И Андрей Евгеньевич с юношеской увлеченностью вникал во все тонкости порученных задач. «Я сам такой по сути: мне интересно во всем разобраться. Временно исполняя обязанности главного механика, я со слесарями все колодцы исследовал, во всех тепловых пунктах побывал... В итоге, сегодня у меня имеется четкое представление об устройстве всего нашего предприятия — обо всех его надземных, наземных и подземных объектах».

В то же время, Андрей Евгеньевич вел и экологическую службу предприятия. Именно под его началом была проведена работа по разработке и утверждению проекта нормативов образования отходов и лимитов на их размещение, который до сих пор, спустя два десятилетия, не утратил своей актуальности. «Была проделана просто грандиозная работа нашей службой: над этим проектом мы корпели два месяца почти без выходных, задерживаясь до поздней ночи — необходимо было выполнить его в кратчайшие сроки, чтобы исполнить предписание надзорных органов. В итоге, с заданием мы справились своевременно».

Нас даже похвалили. И пусть современные требования экологии шагнули далеко вперед, до сих пор расчеты, выполненные в то время, имеют актуальность».

Вместе с тем Андрей Евгеньевич стоит у истоков компьютеризации производственных процессов УАТа. «Самой первой у нас была внедрена программа по учету подвижного состава. Нашей службой была создана база номерных агрегатов, что в свою очередь поспособствовало налаживанию учета их движения на предприятии. Это стало шагом вперед для всей нашей структуры, так как до этого учет велся только на бумаге. Допустим, автомобиль проходит техосмотр, в результате чего выявляется, что номер двигателя не соответствует техпаспорту. И тогда нам предстояло определить, с какого автомобиля был снят этот двигатель, в каком году, когда отремонтирован... По бумагам отследить всю информацию только по одному автомобилю — день работы (а наш парк в то время исчислялся порядка 800 транспортных единиц!). С введением компьютерной формы учета процесс поиска нужного агрегата существенно упростился. Стало достаточно вбить его номер, чтобы весь паспорт двигателя отразился на экране: когда и в каком объеме был произведен его ремонт, на каких машинах стоял... В нашем деле — оказании транспортных услуг — очень важно минимизировать время выполнения ремонтных работ. И потому, если что-то серьезное происходило с двигателем автомобиля, то его меняли на исправный оборотный и машину отправляли на линию. А уже потом занимались ремонтом неисправного двигателя. Попробуй на бумаге уследить весь этот круговорот двигателей, мостов, крупных агрегатов!...»

Следующим серьезным делом ЖУЙКОВА стало воссоздание когда-то мощного направления в УАТе — диагностики транспорта. «В 1996 году произошла смена начальника УАТ (УАТ тогда еще не был самостоятельным предприятием, а только транспортным цехом в составе КЧХК). Новый начальник тогда собрал всех линейных руководителей, ИТР, чтобы с каждым лично познакомиться, узнать, кто чем занимается, какие задачи ставит перед собой. Когда очередь дошла до меня, начальник задал мне вопрос: «А как у нас обстоят дела с пунктом диагностики автомобилей?» Я рассказал все, как есть, поделился планами и проектами, которые были необходимы для совершенствования и модернизации этого участка».

Дело в том, что ранее, в 70–80-е годы, УАТ КЧХК славился самой мощной в стране базой по диагностике автомобилей — к нам специалисты приезжали практически со всего Союза, чтобы перенять опыт работы в данном направлении. Когда я устроился в УАТ (1993 год), все оборудование для диагностики было морально устаревшим, да и работало на последнем издыхании; к 1996 году, когда произошла смена руководства, оно и вовсе доживало последние дни.

После детального разговора с начальником, я был направлен в командировку по заводам объединения ГАРО в поисках необходимого диагностического оборудования. И уже через год на базе нашего предприятия функционировал участок диагностики технического состояния автомобильного транспорта, который позже был преобразован в пункт инструментального контроля, а после и вовсе был выведен на вольные хлеба — выделен в отдельное предприятие по оказанию соответствующих услуг. И эта организация до сих пор функционирует».

В 2003 году Андрей Евгеньевич становится главным инженером вновь образованного тогда ООО «УАТ КЧХК», а с 2012 года плюс ко всему он был назначен еще и заместителем директора по общим вопросам. В апреле 2013 года ООО «УАТ КЧХК» вошло в состав автомобильного холдинга «АльянсАвтоГрупп». Позже, в июне 2015 года, предприятие было переименовано в ООО «УАТ-АльянсАвтоГрупп».

Несмотря на свой пост, Андрей ЖУЙКОВ постоянно находится на производстве. «Мне нравится работать с железяками. Если что-то где-то случается, меня несколько не затруднит спуск в колодезь, чтобы воочию увидеть, что там произошло, и чтобы принять правильное решение, как это все устранить; меня несколько не затруднит вмешательство в ремонт какого-либо транспортного средства, чтобы найти причину поломки его, устранить ее... Все это — живая работа. И она мне по душе».

Окончание на 4-й стр.



ИТОГИ РАБОТЫ ГРУППЫ КОМПАНИЙ ЗА 2016 ГОД



Ольга МЕЛЬНИКОВА

С 6 по 7 июня в конференц-зале головного офиса транспортно-холдинга прошел ряд встреч руководства ООО «АльянсАвтоГрупп» с управляющими директорами и финансовыми директорами бизнес-структур, входящих в периметр автоальянса. В повестке дня заседаний – итоги работы предприятий холдинга за 2016 год. Комментирует прошедшее мероприятие Ольга МЕЛЬНИКОВА, заместитель генерального директора по экономике и финансам ООО «АльянсАвтоГрупп».

– По итогам заслушанных отчетов каждое предприятие, входящее в Группу компаний, в основном выполнило технико-экономические показатели и проектные задачи, обозначенные в бизнес-плане компании на 2016 год.

В ходе обсуждения результатов деятельности каждой бизнес-единицы Группы компаний руководителями организаций были обозначены проблемы с нестабильными объемами со стороны заказчиков.

В рамках обсуждения итогов работы за прошедший год по каждому предприятию выявлялись и статьи затрат, по которым были допущены перерасходы. Соответственно, руководство холдинга поставило перед организациями задачу: провести анализ данных расходов, принять решение по снижению затрат по указанным статьям и в дальнейшем не допускать перерасхода.

Также перед руководителями обществ поставлены задачи об активном участии в тендерах и привлечении дополнительного объема работ.

Но если смотреть в общем на представленные отчеты, то параметры, доведенные руководителями предприятий альянса, выполнены.

ООО «АВТОТРАНССЕРВИС» ЗАНИМАЕТСЯ ПЕРЕВОЗКОЙ НЯГАНСКИХ ШКОЛЬНИКОВ

В апреле текущего года два общеобразовательных учреждения города Нягани – средняя школа № 1 и средняя школа № 2 – проводили тендеры на оказание услуг по перевозке учащихся к месту учебы школьными автобусами на 2017–2018 учебный год. Победителем этих конкурсов было признано ООО «Автотранссервис», дочернее общество транспортного холдинга «АльянсАвтоГрупп». Комментирует новость Максим КОТЛЯРОВ, начальник автоколонны № 1 ООО «АТС».

– Максим Анатольевич, расскажите о новом объеме работ ООО «Автотранссервис».

– Наше предприятие на конкурсной основе выиграло тендеры, проводимые средней школой № 1 и средней школой № 2, на оказание автотранспортных услуг автобусами по подвозу детей к школам и обратно по заявке общеобразовательных учреждений. Ранее эти услуги оказывало ООО «Северавтотранс». После подписания всех документов бывший подрядчик передал нам в трехстороннем порядке, то есть в присутствии представителей школ, 3 автобуса «КАВЗ» со всем имуществом, необходимым для перевозки учащихся: тахографами, датчиками спутниковой на-

Сейчас школьники распушены на летние каникулы, поэтому автобусы мы отогнали на стоянку. Ждем теперь начало учебного года, чтобы возобновить оказание услуг по перевозке наших маленьких пассажиров.

– Максим Анатольевич, к перевозчику, осуществляющему услуги по транспортировке детей, в последнее время ужесточились требования.

– Действительно, в связи с недавней трагедией под Ханты-Мансийском, в результате которой погибло большое количество юных спортсменов, ужесточились и требования, предъявляемые к водителям, транспорту, организации перевозчику, и сами правила перевозки



Максим КОТЛЯРОВ

круга медицинских специалистов, нежели водитель иных транспортных средств.

К тому же, для осуществления транспортировки детей используется автобус, с года выпуска которого прошло не более 10 лет, который соответствует по назначению и конструкции техническим требованиям к перевозкам пассажиров, допущен к участию в дорожном движении, оснащен тахографом, а также аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС.

Вместе с тем, компания-перевозчик перед осуществлением услуги по перевозке школьников должна поставить автобусы на отдельный учет в ГИБДД. Впоследствии госавтоинспекторы могут в любой момент (даже во время осуществления подвоза детей) провести контрольную проверку и путевого листа водителя на наличие в нем отметок медицинского работника, механика по выпуску, и карты тахографа и регистратора, и технического состояния автомобиля.

– Если техническое обслуживание транспорта в «Автотранссервисе» соответствует самому высокому уровню, то как обстоят дела с водителями – «АТС» ранее не оказывал подобные услуги...

– Для осуществления данных объемов мы приняли на работу водителей, ранее оказывавших услуги по подвозу детей. То есть это специалисты, которые соответствуют всем требованиям, предъявляемым современным законодательством в рамках осуществления транспортировки учащихся. Так что наши юные пассажиры, их родители, а также наши уважаемые заказчики – руководство школ могут не переживать за безопасность своих детей. Со своей стороны коллектив ООО «Автотранссервис» приложит максимум усилий для их комфортного и безопасного передвижения по дорогам города Нягани.



вигации ГЛОНАСС, распознавательными знаками, которые свидетельствуют, что в салоне находятся дети... Эти автомобили являются собственностью общеобразовательных учреждений, а в «САТ» они находились на техническом обслуживании и содержании.

На этих объемах мы отработали уже один месяц – в течение мая. Пока замечаний к нашей работе от заказчиков не поступало. Автобусы подавались вовремя, согласно графикам движения, установленным администрацией школ. Все требования, предъявляемые к перевозчику, нами были выполнены в полном объеме.

учащихся.

В частности, к управлению автобусом, осуществляющим перевозку детей, допускается водитель, имеющий непрерывный стаж работы в качестве водителя транспортного средства категории D не менее 1 года и не подвергавшийся в течение последнего года административному наказанию в виде лишения права управления транспортным средством либо административного ареста за совершение административного правонарушения в области дорожного движения; у него не должно быть судимости; также при прохождении медкомиссии он должен получить положительное заключение более широкого

ВОДИТЕЛЮ - НА ЗАМЕТКУ

На странице интернет-издания «Гарант» вышла статья, в которой описывается случай о возмещении убытков по ОСАГО при ДТП без контактного взаимодействия транспортных средств. Думаем, нашим читателям она также покажется интересной.

25 августа 2015 года произошло ДТП, в результате которого принадлежащее С. транспортное средство врезалось в дерево и опрокинулось, получив механические повреждения. Виновником этого ДТП была признана Е., управлявшая другим автомобилем.

С. обратился в свою страховую компанию с заявлением о выплате страхового возмещения и предоставил все необходимые для этого документы. Однако страховщик ему в этом отказал, обосновав свое решение тем, что несмотря на полученные автомобилем повреждения, взаимодействие между самими транспортными средствами отсутствовало, а следовательно, по его мнению, оснований для прямого возмещения убытков нет.

В связи с этим С. подготовил иск, в котором уже в судебном порядке просил взыскать со страховщика в его пользу страховую выплату в размере 390 294 руб., а также 6 000 руб. понесенных им судебных расходов и штраф. И суд частично удовлетворил заявленные требования (решение Советского районного суда г. Астрахани от 16 марта 2016 г. по делу № 2-83/16). Со страховой компании была взыскана сумма страхового возмещения в размере 372 600 руб., а также штраф в размере 100 000 руб.

При этом суд отметил, что под взаимодействием транспортных средств следует понимать не только их столкновение, но и иные виды взаимодействия (абз. 1 п. 3 ст. 1079 Гражданского кодекса). Таким образом, само по себе отсутствие факта непосредственного контакта автомобилей в ДТП не изменяет характер правоотношений сторон, а значит, отказ в выплате страхового возмещения является незаконным.

Ответчик с таким решением не согласился и направил в вышестоящий суд жалобу. Но обжалуемый судебный акт был оставлен судом апелляционной инстанции без изменения (апелляционное определение судебной коллегии по гражданским делам Астраханского областного суда от 25 мая 2016 г. по делу № 33-2184/2016).

В итоге страховая компания обратилась с жалобой уже в Верховный Суд Российской Федерации. И тот нашел основания для отмены апелляционного определения (Определение Судебной коллегии по гражданским делам ВС РФ от 11 апреля 2017 г. № 25-КГ17-1).

По общему правилу, потерпевший может предъявить требование о прямом возмещении убытков, то есть обратиться за выплатой страхового возмещения к своему страховщику, при наличии одновременно следующих обстоятельств:

- ДТП произошло в результате взаимодействия (столкновения) двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована;

- вред причинен только указанным транспортным средствам (п. 1 ст. 14.1 Федерального закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств»).

При этом под взаимодействием, по мнению Суда, следует понимать исключительно непосредственное взаимодействие, столкновение, между автомобилями. А в данном случае его не было. Следовательно, отметил ВС РФ, нет оснований и для прямого возмещения убытков по ОСАГО, то есть получить страховку у своего страховщика потерпевший не может. Если при ДТП не было столкновения транспортных средств, заявление о страховой выплате нужно подавать в страховую компанию, застраховавшую гражданскую ответственность причинителя вреда, подчеркнул Суд.

Напомним, что ранее аналогичная позиция была высказана Президиумом ВС РФ (п. 13 Обзора практики рассмотрения судами дел, связанных с обязательным страхованием гражданской ответственности владельцев транспортных средств, утв. Президиумом ВС РФ 22 июня 2016 г.).

В результате ВС РФ отменил апелляционное определение и направил дело на новое рассмотрение в суд апелляционной инстанции.

По материалам ИА «ГАРАНТ.РУ»



ВО ИСПОЛНЕНИЕ ТРЕБОВАНИЯ ЗАКАЗЧИКА

В течение апреля водители ханты-мансийского участка ООО «Автотранссервис» проходили трехдневный курс по защитному вождению. Данное мероприятие проходило в рамках выполнения условий договора, заключенного с ООО «Газпромнефть-Хантос», и являлось обязательным для исполнения всех подрядчиков-транспортников, задействованных на объектах заказчика. В противном случае, водители, не прошедшие этот образовательный курс, не были бы допущены на объекты ООО «Газпромнефть-Хантос».



Вячеслав
КУРДЮЧЕНКО

дой – большее количество способствовало бы менее качественному прохождению курса и освоению материала водителем», – пояснил Вячеслав КУРДЮЧЕНКО, начальник автоколонны № 2 ООО «Автотранссервис».

Курс состоял из двух теоретических и одного практического занятий. Главная задача, которую преследовали тренеры, дать

своим ученикам информацию, как избежать дорожно-транспортных происшествий. Причем, основной акцент преподаватели делали на соблюдение скоростного режима во время движения, безопасной дистанции между автомобилями. «Тренеры в ходе занятий показали, как скорость движения машины влияет на длину ее тормозного пути, – продолжает Вячеслав Викторович.



О том, что «Автотранссервису» предстоит организовать и провести обучающий тренинг по защитному вождению для всех водителей, задействованных на объектах ООО «Газпромнефть-Хантос», руководству предприятия было известно еще до подписания контракта. Более того, раз это требование относится ко всем подрядным организациям, соответственно, «АТС»

ждал своей очереди. Она подошла только к апрелю.

До этого времени руководство ханты-мансийского участка определило из предложенных заказчиком организаций-провайдеров Санкт-Петербургскую фирму «Профбезопасность», заключило с ней соглашение. «Мы разбили наших водителей на несколько групп по 12-13 человек в каж-



– В частности, во время практики с каждым водителем было отыграно торможение при скорости движения автомобиля 20 км/час, 40 км/час и 60 км/час, при этом после каждого торможения измерялась длина тормозного пути. И хотя разница скорости движения была всего 20 км/час, но длина тормозного пути увеличивалась в четыре раза. И когда ребята сами отыграли все эти скорости, они были явно удивлены данным открытием. Ранее такому факту они просто не придавали значения – подумаешь, скорость 60-70 км/час... Но даже разница в 5 км очень многое значит при торможении. Думаю, что полученные знания станут полезными для наших водителей при выполнении ими своих профессиональных обязанностей, да и в повседневной жизни».

В завершение отметим, что прохождение этого курса – довольно-таки затратное мероприятие: ООО «Автотранссервис» за обучение каждого водителя (в настоящее время в автоколонне трудоустроено 49 водителей) заплатило фирме-провайдеру порядка 10 000 рублей. Скажем больше, данный образовательный курс водителей, задействованных на объектах ООО «Газпромнефть-Хантос», должны будут проходить ежегодно.

ИНТЕЛЛИГЕНТ В ПЯТОМ ПОКОЛЕНИИ

Окончание. Начало на 2-й стр.

- Андрей Евгеньевич, что ныне входит в Ваши обязанности?

- Сложно в двух словах описать весь мой должностной функционал – он большой и разнообразный. Это и решение вопросов, связанных с энергетикой, это и планирование графика восстановительных ремонтов техники, это и контроль за работой всех технических служб предприятия, это и эксплуатация автопарка... Это и общение с людьми.

- Трудно быть руководителем?

- Скажу так: на любом месте сложно работать. Не трудно только тем, кто к своим прямым обязанностям относится поверхностно. Если человек болеет за свое дело, за предприятие, за свою машину, свой рабочий станок, свой коллектив, то это сопряжено с ответственностью. А ответственным быть – всегда трудно.

- Андрей Евгеньевич, есть ли у Вас хобби? Расскажите о нем.

- После трудовых будней, вечером, получив одобрение супруги, люблю в одиночестве повозиться с автомобилем: разобрать его, а потом вновь собрать, проверить, все ли правильно собрал, устранить какие-то недостатки, неполадки, что-то модернизировать, какие-то внести новшества.

А еще мне нравится побыть наедине с природой – и неважно, на чем я в этот момент буду – на велосипеде, лыжах, машине, пешком... И потому частенько с женой в вечернее время, после работы, посещаем зону отдыха «Каркино». Там живописные озера, водопады. Машину оставляем и бродим там до темна, причем, молча. У жены

тоже на работе общения хватает. По пути с работы мы изливаем все свои проблемы, а потом вечером просто наслаждаемся единением с природой, ее красотой, восстанавливаем силы.

- Как Вы считаете, в чем заключается смысл жизни?

- Полагаю, в том, чтобы пройти свой путь так, чтобы впоследствии не было обидно и больно за то, что сделал; чтобы потом тебя люди вспоминали добрым словом. В противном случае, жизнь прожита впустую. А чтобы этого достичь, нужно все делать с любовью, правильно, хорошо.

Знаете, мы с женой вот уже который год проводим отпуск под Нижним Новгородом: вблизи Гороховца теща оставила нам дачное место. Там стоит дом. Я не знаю человека, который его построил. Но когда я захожу в этот дом (а ему уже более ста лет!), я просто восхищаюсь мастерством этого человека. Конечно, дом требует некоторой реставрации, но ему столько лет, а он стоит! Хотя соседский дом, построенный 30 лет назад за деньги, уже разрушился. Так вот, если человек построил дом, который спустя век приносит людям пользу, значит, этот человек прожил свою жизнь хорошо, здраво и достойно.

А еще смысл жизни я вижу в саморазвитии, продвижении вперед, в помощи окружающим – знакомым или незнакомым, сочувствии, понимании.

- А когда, как Вы считаете, нужно помогать людям?

- Тогда, когда чужая проблема, нужда найдут отклик в душе. Сейчас не редкость наблюдать такую картину: в подземных переходах стоят люди с просьбой им помочь. Я помню, лет 20 назад, как-то идя с сыном в магазин, мы повстречали мужчину, просящего помощи на операцию

своему тяжело больному ребенку. Он стоял с его фотографией. Я предложил сыну положить деньги дяденьке. Спустя 20 лет я вновь увидел того же мужчину, с той же самой фотографией и просьбой помочь ему в сборе средств на эту же самую операцию тоже своего сына. Я, конечно, ничего не стал говорить ему, прошел мимо. Да и к чему? Но такие просьбы меня уже не трогают.

- О чем-то сожалеете? Хотите что-то исправить в своей жизни?

- Ничего в своей жизни я исправлять не стал бы. Все, как есть, так и пускай будет. Жизнь дается один раз. И первое решение – единственное и самое верное. Раз оно было когда-то принято, значит, оно было правильным. У меня прекрасная семья, мой сын оканчивает вуз, у меня чудесные отношения с родителями, я успешно окончил институт, у меня осталась куча друзей и после вуза, и после школы. Что тут исправлять?!

- Считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Счастье – это сиюминутные ощущения. Если говорить в целом, то да, я счастливый человек. Если взять мое теперешнее состояние, то не очень: эта неделя как-то складывается не совсем удачно. Но вот на прошлой неделе я был счастливее: дела в тот период улаживались значительно лучше, и все получалось так, как хотелось. (Улыбается.)

- Андрей Евгеньевич, какие у Вас планы на будущее?

- Достроить дом в Гороховце. Хотелось бы, чтобы сын получил хорошее распределение. Владислав сейчас учится на четвертом курсе военной академии города Москвы. Причем, изначально он хотел поступать на атомную физику, но в последний год учебы в школе круто взял вправо и ушел на военную стезю. Так вот, если он получит хорошее распределение, то с удовольствием будет заниматься любимым делом. Одним словом – найдет себя, как и я когда-то, избрав стезю инженера.