



№ 105
сентябрь
2017 г.

АВТОМОБИЛИСТ

ААГ
АльянсАвтоГрупп



ГРУППА
КОМПАНИЙ

ООО «АльянсАвтоГрупп»

Корпоративная газета 12+

Присоединяйтесь к нам в соцсетях



СОТРУДНИКИ ТРАНСПОРТНОГО ХОЛДИНГА «АЛЬЯНСАВТОГРУПП» - ПОЧЕТНЫЕ ГОСТИ БИЗНЕС-ВЫСТАВКИ «ТОВАРЫ И УСЛУГИ - 2017»

15 и 16 сентября в Центре культуры и досуга «Юность» проходила традиционная для города Нягани выставка «Товары и услуги – 2017», которой завершилась череда праздничных мероприятий, приуроченных чествованию Дня города. В числе почетных гостей выставку посетили сотрудники ООО «АльянсАвтоГрупп» – Александр СИМОНОВ, генеральный директор, и Дмитрий САЗОНОВ, заместитель генерального директора по безопасности.



Инициаторами и организаторами выставки являются администрация города Нягани, Няганская торгово-промышленная палата, Фонд поддержки предпринимательства Югры. Цель выставки на протяжении одиннадцати лет остается неизменной: это повышение имиджа малого и среднего предпринимательства города Нягани, расширение взаимовыгодных экономических связей, демонстрация товаров и услуг предприятий города и других муниципальных образований.

Деловой программой выставки предусмотрено также проведение Координационного совета по поддержке развития малого и среднего предпринимательства, презентаций участников, семинаров и круглых столов, мастер-классов. Также в рамках деловой программы посетители выставки могли получить бесплатные консультации по экономическим, финансовым, правовым вопросам, вопросам становления и развития собственного дела.

«Хочется отметить, – комментирует свое участие Александр СИМОНОВ, – что помимо выставки мы приняли участие в открытом заседании Координационного совета по поддержке развития малого и среднего предпринимательства. Считаю, что проведение подобных мероприятий свидетельствует об открытости администрации и руководства муниципального образования к диалогу с бизнесом.

Мы как Группа компаний относимся скорее к крупному бизнесу, но в ходе своей деятельности, безусловно, взаимодействуем с предприятиями малого и среднего бизнеса в вопросах закупки запасных частей, ГСМ, авторемонтных и прочих услуг и товаров. Стабильность и поддержка предприятий малого и среднего бизнеса сказывается на стоимости производимых и реализуемых предприятиями товаров и услуг и в конечном счете влияет и на наши финансовые показатели, поэтому мы с большим интересом наблюдаем за развитием деловой среды в целом в ХМАО – Югре и Нягани в частности, так как основные фонды и ресурсы нашей компании сосредоточены именно в этом регионе.

Такая открытость государственных органов и чиновников к диалогу с бизнесом лично меня в приятном смысле удивляет и радует: на заседании Совета до всех присутствующих была детально доведена информация по мерам, реализуемым администрацией города и руководством округа в рамках поддержки малого и среднего бизнеса и предпринимательства в частности. Тут можно обозначить и кредитную поддержку, и поддержку экспертного характера, а также особенно важную и актуальную в настоящее время тему как поддержку экспорта российских товаров и услуг на международные рынки.

К тому же в ходе заседания Совета обратил внимание на то уважение, с которым чиновники муниципального образования относятся к бизнесменам, ведущим свою деятельность в городе и регионе. Очевидно, именно с этим связан тот факт, что бизнес в Нягани является стабильным и растущим источником налоговых поступлений в казну государства.

Другим приятным для меня моментом стало понимание, что работа главы города ведется в рамках Стратегического плана развития муниципального образования город Нягань до 2020 года и на период до 2030 года. Для нас как для крупного бизнеса это свидетельствует не только о высоком уровне профессиональной и управленческой зрелости руководства города, но и о наличии понятных и долгосрочных тенденций, что, безусловно, создает возможности и предпосылки для долгосрочного и стабильного развития нашего бизнеса в регионе.

Со своей стороны предприятия, входящие в периметр Группы компаний «АльянсАвтоГрупп», намерены укреплять сотрудничество с органами власти муниципального образования и поддерживать инициативы, связанные с развитием диалога между бизнесом и властью».



Родился Вячеслав в селе Богатом Самарской области. Но прожил там недолго: после развода родителей до 7 лет он жил с матерью в Жигулевске, а потом в городе нефтяников – Отрадном. «Каждый учебный сезон я с нетерпением ждал летних каникул, чтобы уехать в деревню, к дедушке и бабушке да к своим друзьям – все мои друзья были в основном из Богатого. Они очень отличались от городских. Например, они хорошо ориентировались в лесу, разбирались в дикоросах: что можно было есть, а чего – нельзя. Сами по себе они были смелее: к тому же домашнему животному не боялись подойти – это было их обычным делом. Они могли самостоятельно запрячь лошадь в телегу и поехать к родителям на поле, чтобы помочь им в чем-то – собрать сено в валки, в копны, загрузить его в телегу и прочее. И я стремился ничем не отличаться от них: все, что они могли делать, то мог выполнять и я. А вечерами, после будничных забот, мы все собирались на большом поле, чтобы поиграть в футбол. Соперниками были ребята, представлявшие свою половину деревни. Дети играли, а взрослые, их родители и соседи, были зрителями и ярыми болельщиками. Да что футбол?! Там просто сходить на ферму, посмотреть, как те же хрюшки живут, чем они питаются, как оборудование работает, – тоже интересное занятие. Одним словом, мое детство было насыщенным и ярким. И оно пролетело очень быстро».

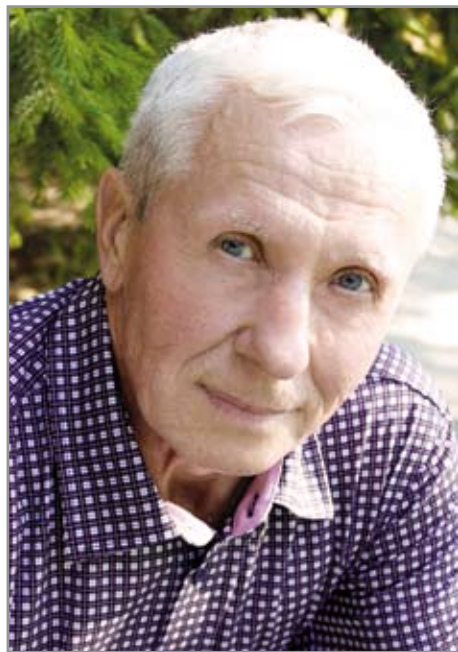
После окончания школы Вячеслав поступил учеником автослесаря в транспортное управление НГДУ, там получил первый разряд слесаря по ремонту автомобилей. А затем, по совету родственника, работавшего на Самарском металлургическом заводе им. Ленина, подал документы в ведомственное училище на узкую профессию – оператора листопркатного станка. И уже через три года он устроился на этом заводе по своей специальности.

«Оператор листопркатного станка стоит за пультом и управляет процессом прокатки алюминиевого листа, появившегося из закалочной печи. Он выходит оттуда неровным и попадает сразу на правильную машину. Здесь он более или менее выпрямляется и по транспортеру идет на листопркатный стан. Там он прогоняется несколько раз вперед-назад, после чего принимает ровную блестящую поверхность и идет дальше. На следующем этапе этот лист зажимается специальными губками с гидравликой. Потянут его немного, и тогда он делается идеально ровным. Затем следы от губок обрезаются, и лист идет к контролерам: первый из них осматривает работу с одной стороны, второй – с другой. Завершает контрольное обследование военпред. И если он признавал лист годным, то тогда изделие шло на маркировку. Там проходило покраску по всей поверхности, затем шло на промасленную машину, где покрывалось маслом с обеих сторон и укладывалось в стопукладчик для листового материала, закрывалось бумагой, фольгой. Далее крышку закручивали болтами, и контейнер был полностью готов к отправке на завод-казачик. В основном это были предприятия по выпуску космических ракет и спутников».

Через несколько месяцев Вячеславу АРТИЩЕВУ пришла повестка в армию. Но с завода не так-то легко было уйти бывшим выпускникам училища без обязательной двухгодичной отработки. «Я подошел к начальнику цеха. Он возмутился: «А кто отработывать будет? Я против! Не буду подписывать». Иду в военкомат. Там майор, узнав о моей проблеме, спросил: «Хочешь служить?» Говорю: «Да». Он: «Иди! Будешь служить!» Что там дальше было, я не знаю, но начальник цеха подписал повестку, и 14 ноября 1968 года я уже был на сборах. В Саратове нас переделали,

посадили в вагоны-телятники и отправили, не сказав, куда именно. Об этом мы догадались сами, когда пересекли границу с Польшей».

Служба Вячеслава проходила в немецком городе Кётен, в войсках связи ВВС. Он был телеграфистом. Еще будучи в Самаре, Вячеслав ходил на подготовку по данной специальности, чтобы придя в армию, он мог уже выполнять свои обязанности. «Я попал не в действующую часть, а в резервную роту связи. И поэтому два года службы прошли в учебной части, лишь изредка мы выезжали на учения».



АГРЕГАТЧИК АРТИЩЕВ

Вернувшись из армии, Вячеслав вновь встал за пульт прокатки алюминиевого листа. Но на этом месте он проработал недолго. «К тому времени я уже женился. Нам нужно было жилье. Стал в очередь. Мне сказали, что по счету наша семья – за одну тысячу четыреста... Больше того, из разговора с коллегой узнал, что свою очередь он дождался только перед выходом на пенсию – до этого он все время жил в небольшой комнатке с подселением».

Перспектива длительного ожидания жилья удручила Вячеслава Михайловича. Но тут во всеуслышание загремел ВАЗ, и АРТИЩЕВ со своим другом решили попытать счастья на этом новом крупном автомобильном заводе. «Приехали туда – нас берут. Больше того, сразу же поставили в очередь на жилье. Буквально через год мы с женой и дочерью Светланой уже переехали в новую квартиру».

Но и здесь АРТИЩЕВ долго не задержался: тольяттинский климат не подходил его младшему сыну Денису, он постоянно болел ОРЗ. И педиатр настоятельно порекомендовал родителям переехать за Урал: там свежий воздух, леса, холодный климат, там меньше всяких бактерий. «Как раз (как Бог послал) к нам в гости зашла подруга жены, которая в то время жила в Нягани. Она с таким воодушевлением рассказывала нам о северном крае, о том, в каком прекрасном месте она живет, что мы с женой решились, памятуя советы доктора, на переезд в Няю. Во время своего отпуска (1981 год) я съездил туда, посмотрел на поселок, на людей. Мне все понравилось. К тому же я сразу нашел здесь работу. А спустя пять месяцев, получив просторный балок, перевез сюда и семью».

В Нягани Вячеслав Михайлович сначала устроился слесарем по пуско-наладке передвижных котельных установок в Краснотенскую нефтегазозаведовательную экспедицию. Тогда двухэтажная контора этой организации находилась на улице

Киевской.

Стоит отметить, что изначально перед геологами стоял выбор, в каком из лесозаготовительных поселков – в Няе или Уньюгане – будет располагаться их контора. Выбор пал на Няю. Здесь они сами выбрали место, обустроились. Отсюда, можно сказать, и пошла Нягань. Ведь из-за того, что геологи Уньюганом местом своего базирования, стал бы сегодня небольшой поселок Няю тем, чем он является ныне?

«В новой своей специальности я был полным нулем. Поэтому ко мне прикрепили наставника, который обучил меня всему, что должен знать слесарь по пуско-наладке передвижных котельных установок. И дело пошло. В составе микробригады мы запускали котельные на буровых. Наша работа была очень ответственная: от того, как мы все сделаем, в дальнейшем складывалась вся деятельность на буровой, особенно в холодное время года. Зимой там просто ничего не сделаешь без пара: все замерзает. Котельная должна непрерывно подавать пар, чтобы не было прихватов, чтобы какая-либо жидкость – вода или раствор – не замерзла. К тому

Вячеслав АРТИЩЕВ работает мотористом цементировочного агрегата в АО «Управление технологического транспорта». В этой должности, на которой оказался волею случая, он трудится порядка тридцати лет. Скажем больше, все поворотные этапы в жизни Вячеслава Михайловича так или иначе происходили по стечению обстоятельств: сам он никогда не стремился к каким-либо изменениям в судьбе – они сами происходили, а он лишь следовал за ними.

же близлежащие от котельной балки также отапливались паром.

Тогда бурили очень много. Не успеешь на одном кусте запустить, а надо уже ехать в другое место: на вертолет – и вперед! За время моей работы нами были запущены котельные на различных месторождениях – Первоапрелевском, Назымском, Гальяновском, в поселках Пионерском, Кедровом...»

В 1986 году Вячеслав Михайлович становится водителем автомобиля. «Это тоже дело случая. У нас был цех пароводоснабжения, за ним числился грузовой ЗИЛ. И вот водитель его **Алексей ЧАЩИН** собрался в отпуск. Не знаю почему, но именно мне он доверил свой ЗИЛ. А у нас как раз было затишье – в летний период мы вели оседлый образ жизни, до зимы занимаясь на базе в городе ремонтом водоподводящих насосов. Начальник вызвал меня, предложил месяц поработать водителем, дал время подумать. Потом еще и Алексей попросил. В итоге я согласился и следующий месяц провел за баранкой».

Шоферская жизнь пришлась по душе Вячеславу Михайловичу, он даже стал подумывать сменить род своей деятельности. А тут его друг **Николай ОНИЩАК**, водитель ППУ, работавший в соседнем цехе, предложил стать напарником (в свое время Вячеслав АРТИЩЕВ отучился в учкомбинате на ППУ и моториста ЦА).

«Думаю, раз Коля меня берет, а он человек уважаемый, значит, меня точно примут. Написал заявление, и меня перевели в этот цех. Это было осенью. Мы с ним тут же начали готовить КрАЗ-255Б к работе в зимний период. Это тяжелый грузовой автомобиль-вездеход – целый дом на колесах! И хотя у меня большого опыта работы по вождению грузовых машин не было, но ничего, Бог миловал. Я, возможно, долго поработал бы на ППУ, но вскоре пэпэушников перевели на оплату фактически отработанных часов. Раньше – зима, лето ли – все равно им шла зарплата. А теперь сказали, что раз летом объемов у машинистов ППУ меньше, то из десяти автомобилей будут работать только два, остальные же пэпэушники – кто заборы строить, кто еще чего. Мне такой расклад не понравился. И поэтому я написал заявление о переводе меня в агрегатчики. Но влиться в коллектив мотористов ЦА было не так-то просто: там неохотно брали новичков, а пэпэушников и вовсе не любили».

Впоследствии для КНГР настали тяжелые времена: бурение стало застывать, появились простои, люди стали

увольняться. И тогда Вячеслав АРТИЩЕВ перешел в УТТ-4. «А больше некуда было идти – только здесь в Нягани в то время находились специализированные машины. Да и машинистов из «Геологии» там всегда охотно брали. Я пришел в УТТ-4, переговорил с колонным, он посмотрел мои документы и сказал, чтобы я писал заявление».

На новом месте Вячеслав Михайлович продолжил работать на ЦА. Присмотревшись к нему, начальство посадило его на новую машину. Однако этот автомобиль, сдаваемый в аренду ОАО «УТТ» (ныне АО «УТТ»), вскоре понадобился собственнику, и поэтому АРТИЩЕВУ было предложено перейти на ЦА в эту транспортную компанию. «Неужели я брошу новую машину?! Я написал заявление о переводе, мне его подписали, и с тех пор я работаю в АО «УТТ»».

- Вячеслав Михайлович, расскажите, чем интересна Ваша профессия?

- Знаете, ничего интересного здесь нет, это нудная работа. Ведь что такое цементировочный агрегат? Это автомобиль, на базе которого установлен мощный насос, развивающий давление до 320 атмосфер.

Начало. Окончание на 4-й стр.

Светлана АРТИЩЕВА, дочь:

«Наш папа – человек очень добрый и жизнелюбивый. Он умеет радоваться простым вещам, любит природу, животных, и они его. Дети, чувствуя его доброту, все время смотрят на него во все глаза и не отходят. Он очень наблюдательный, поэтичный человек, интересный рассказчик. Много читает, обожает Чехова. Талантливый, если бы занимался творческой деятельностью, был бы выдающейся личностью. Но скромный, очень скромный!

Люди его уважают за профессионализм, порядочность и надежность. Есть в нем благородство, сила, мудрость и глубина. Редкий человек – таких не очень много.

А еще он трудяга. На всех производственных местах всегда отмечался руководством благодарственными письмами, его фотография была размещена на Доске почета Волжского автомобильного завода. В итоге, за многолетний добросовестный труд ему присвоено почетное звание «Ветеран труда РФ».

Наш папа – это наша опора, наш фундамент. Он умеет любить: предан своей семье до бесконечности. Папа с мамой – красивая пара, живут вместе уже 46 лет. Люблю смотреть на них, когда они вместе.

Мы очень любим нашего папу и ценим его».



ПЕРЕВОЗКА ШКОЛЬНИКОВ: КОМФОРТ И БЕЗОПАСНОСТЬ

С мая текущего года ООО «Автотранссервис» согласно выигранным контрактам приступило к осуществлению подвоза детей к двум общеобразовательным учреждениям города Нягани – средней школе № 1 и средней школе № 2. После летних каникул в первых числах сентября школьные автобусы вновь вышли на линию. О том, как началась работа на данном объеме ООО «АТС», мы попросили рассказать Максима КОТЛЯРОВА, начальника автоколонны № 1 ООО «АТС».

- Максим Анатольевич, ООО «Автотранссервис» возобновило осуществление договорных обязательств по подвозу детей школьными автобусами. Как прошел запуск?

- Этот запуск начался задолго до 1 сентября – с конца июля. В первую очередь мы заново провели техническое обслуживание машин, заменили масла и другие технические жидкости, пересмотрели ходовую часть, особое внимание уделили и отопительной системе салона, чтобы нашим юным пассажирам было комфортно находиться в автобусе даже в холодное время года – а зима в этом году обещает быть очень суровой. Также мы заменили огнетушители, аптечки, тахографы, регистраторы, распознавательные знаки, которые свидетельствуют о том, что в салоне находятся дети, ремни безопасности – то есть мы выполнили все необходимое для надежного функционирования транспортных средств, причем все работы были осуществлены в установленные сроки, без срывов.

Затем техсостояние и комплектование школьных автобусов было проверено сотрудниками отделения технического надзора ОГИБДД ОМВД России по г. Нягани. Сотрудники Госавтоинспекции тщательно осмотрели автомобили на наличие технических неисправностей, проверили работу внешних световых приборов, тахографов, навигационных систем ГЛОНАСС, систем ограничения скоростного режима, блокираторов движения при открытых дверях, систем пассивной и активной безопасности. В ходе проверки в том числе анализировались и сведения о водителях, участвующих в перевозке детей, на предмет стажа работы с категорией D, привлечения к административной ответственности в виде лишения права управления транспортным средством, а также сроки прохождения технического осмотра автобусов. Кроме того, сотрудники полиции напомнили водителям о неукоснительном соблюдении Правил дорожного движения при осуществлении перевозок несовершеннолетних, так как на них лежит ответственность за жизнь и здоровье детей.

Приятно было услышать хороший отзыв сотрудников Госавтоинспекции о проведенной подготовке нашим коллективом школьных автобусов: они не нашли никаких замечаний и неисправностей ни в части комплектации, ни в части техсостояния



данных автомобилей. О полной готовности наших автобусов к осуществлению подвоза учащихся госавтоинспекторы проинфор-

мировали Комитет образования и науки администрации г. Нягани.

В настоящее время автобусы работают

на линии, никаких нареканий от заказчиков нет. Все довольны, всех устраивает качество наших услуг. Думаю, что так и будет в дальнейшем.

- Давайте проследим функционал водителей школьных автобусов по их фотографии рабочего дня.

- Хорошо. Каждый день, к 6 часам утра, наш сотрудник приходит в гараж. Перед отправлением на маршрут ему необходимо осмотреть автобус, подготовиться к рейсу – пройти в установленном порядке медицинский осмотр, затем – механика. Последний в свою очередь осматривает автобус – но уже более тщательно: тестирует двигатель – нет ли проблем при запуске и во время работы на различных оборотах; удостоверяется, что рулевое управление и тормозная система исправно функционируют; проверяет наличие топлива, масла и других технических жидкостей в необходимом объеме и убеждается в отсутствии их утечки; также проверяет приборы освещения, состояние шин и давление в них, функционирование стеклоочистителя, звуковые сигналы, открывание и закрывание дверей. Только после того, как механик установит отсутствие неисправностей, автобус может выйти на рейс. Но и это не все. На самом маршруте водитель должен постоянно наблюдать за работой механизмов во время движения.

Затем водитель едет на автозаправочную станцию, а только потом – по разработанному заказчиком маршруту, собирает детей в школу. По каждой школе существует индивидуально разработанное расписание, причем график выхода меняется в зависимости от дней недели. Так как часть учеников занимается по 5 уроков, а часть – по 7 уроков, соответственно, и развоз зависит от времени пребывания детей в школе.

После возвращения автобуса с рейса уже в гараже водитель проверяет наличие необходимого объема жидкостей, в том числе и топлива. Также производится полная уборка салона и мытье автобуса.

- Чем будут заниматься водители во время осенних/зимних/весенних каникул?

- В прошлом учебном сезоне во время летних каникул к нам обращалось руководство школ с просьбой о предоставлении транспортных услуг по доставке детей от учебного заведения до музея, домов культуры. Но в связи с тем, что мы работаем в рамках данных контрактов только первый год, поэтому не были готовы к осуществлению этих заявок и перенесли их реализацию на начало следующего учебного года. Сейчас наши специалисты как раз занимаются изучением данного вопроса. И, я думаю, что уже в предстоящие осенние каникулы мы сможем вывозить школьников на различные мероприятия, которые будут проводиться в нашем городе.

- А «Автотранссервис» сможет оказывать услуги на этих автобусах другим городским общеобразовательным и дошкольным учреждениям?

- Нет. В договоре прописано, что данные автомобили передаются нам на хранение, и оказывать услуги на них третьим лицам мы не имеем право.

МНЕНИЕ ЗАКАЗЧИКА

Василий КРАВЧЕНКО, директор МБОУ МО г. Нягань «СОШ № 2»:



- Ранее мы были привязаны к ООО «Северавтотранс», которое долгое время оказывало для нас транспортные услуги по подвозу детей к школе и обратно. С чувством тревоги мы переходили к новому перевозчику. Но наши опасения были напрасными: есть перевозчики более добросовестные и с большей степенью ответственности относящиеся к взятым на себя обязательствам.

С ООО «Автотранссервис» мы начали работать в конце прошлого учебного года. За время сотрудничества никаких жалоб и замечаний в их адрес у нас не возникало: машина всегда – в надлежащем состоянии,

водитель постоянно на месте, аккуратно выглядит, с учащимися корректно общается. Импонирует и отношение подрядчика к реализации договора: руководство транспортной компании всегда интересуется у нас, как идут дела на линии, нет ли каких-нибудь замечаний или предложений по совершенствованию услуги. Одним словом, нам нравится сотрудничать с ООО «Автотранссервис». Будем надеяться, что такие доброжелательные партнерские отношения с нашим подрядчиком будут складываться и в дальнейшем.

Людмила МЕФОДИЙ, директор МБОУ «СОШ № 1» г. Нягань:



- Наша школа более 30 лет сотрудничала с ООО «Северавтотранс» в части подвоза детей к школе и обратно. В принципе, у нас были хорошие отношения, нас все устраивало. Но в связи со сложными экономическими условиями это предприятие было закрыто, и мы были вынуждены искать на рынке транспортных услуг другую организацию. Свой выбор мы остановили на ООО «Автотранссервис».

Что мне хотелось бы отметить. В транспортном холдинге «АльянсАвтоГрупп», в периметр которого входит «Автотранссервис», очень ответственные руководители: они со всей серьезностью отнеслись к нашему предложению. Еще до подписания контракта мы неоднократно встречались и с генеральным директором холдинга, и с управляющим директором ООО «АТС».

Также хочется отметить и труд специалистов, которые участвовали в подготовке пакета документов для участия в аукционе, проходившем посредством единого портала госуслуг, их ответственное отношение к исполнению каждого пункта договора уже после его подписания. Это грамотная работа, показатель компетентности всего коллектива «Автотранссервиса».

К тому же мне очень нравится, что подрядчик всецело разделяет наше стремление сделать подвоз учащихся максимально безопасным и комфортным, так как жизнь и здоровье детей – это самое важное. И это подтверждается постоянным личным участием в реализации контракта и осуществлением контроля со стороны как Максима КОТЛЯРОВА, начальника автоколонны № 1 ООО «АТС», так и Константина САФИНА, управляющего директором ООО «АТС».

Конечно, срок нашего сотрудничества пока еще небольшой: май и сентябрь 2017 года, но на сегодняшний день мы с подрядчиком находим понимание, поэтому замечаний у нас пока не возникало. Автобусы подаются согласно графику, в хорошем состоянии, водители доброжелательны к юным пассажирам. Согласитесь, не всякий водитель может найти общий язык с детьми. Представляет, каждый день нужно перевозить порядка 30 учащихся. А дети бывают разные, в том числе и гиперактивные, и непослушные – могут насорить в салоне, созорничать... Однако водители «Автотранссервиса» прекрасно ладят с ребятами, не создавая конфликтных ситуаций.

В завершение скажу, что организовывать подвоз детей – хлопотное занятие, ведь это происходит каждый день и в течение всего учебного года. Но я думаю, что все так же благополучно будет продолжаться и в дальнейшем, так как специалисты ООО «АТС» ответственно относятся к выполнению своих профессиональных обязанностей.



АГРЕГАТЧИК АРТИЩЕВ

Окончание. Начало на 2-й стр.

К примеру, необходимо в скважину закачать цементный раствор, чтобы зафиксировать обсадную трубу. Бывает, на этот процесс уходит по 4-5 часов. И агрегатчик все это время должен стоять рядом с машиной и следить за происходящим: остановка просто не допустима. Так, если во время процесса ЦА сломается, закачав в скважину лишь часть цементного раствора, то вся работа – и его и бригады, которая стоит на этой скважине, – пойдет насмарку. Это дополнительно надо будет разбурить цемент, который уже схватился, и заново произвести всю работу. И это есть очень плохо.

Поэтому каждый раз после закладки раствора (а я стараюсь просто не допустить простоя) чувствую удовлетворение, что сделал эту работу, не сломался. Вообще, я стремлюсь выстроить свою работу так, чтобы ко мне не было замечаний ни со стороны нашего руководства, ни со стороны заказчика; стараюсь, чтобы моя машина всегда была в порядке, чтобы все, что от меня требовалось, было сделано на совесть.

- Есть ли у Вас увлечения?

- В свободное время люблю рыбачить. У меня есть напарник по рыбалке – он тоже работает в АО «УТТ». Собираемся 2-3 человека и едем на Хугот посидеть с удочкой.

Другим занятием для души считаю дачный участок. Здесь в течение трех летних месяцев можно увлекаться, чем хочешь. Домика пока нет, но зато понаделал там много грядок – сажай, чего душа желает! Моя жена очень любит цветы, с февраля занимается их рассадой – с помощью пипетки их поливает. Проблем, конечно, они доставляют много, зато в итоге вырастают очень красивыми. И мне и жене – отрада!

- Вячеслав Михайлович, хотели бы Вы что-то изменить в своей жизни?

- Вряд ли... Хотя был один случай, о кото-

ром я нет-нет да вспоминаю. Когда вернулся из армии, мне пришла повестка из милиции. Там, в органах правопорядка, мне предложили работу. Но мама, узнав об этом, убедила меня отказаться от этой должности. Я не любил расстраивать маму: если она просила меня о чем-то, то всегда старался сделать это без пререканий. Вот иногда и думаю, а как сложилась бы моя жизнь, не послушай я тогда маму и устроился в милицию? А, может быть, и правильно, что не пошел...

- Считаете ли Вы себя счастливым человеком?

- Счастливым? Я как-то даже и не определился на этот счет. Во всяком случае, у меня есть все, что мне надо – больше мне и не нужно. А это и есть, наверное, мера счастья. Сейчас главное: не растерять бы родных и близких, чтобы все были живы и здоровы. Ведь любая потеря обернется непоправимой трагедией. И поэтому надо как-то держаться и все время быть на людях, то есть работать на производстве. Если сидеть дома да телевизор смотреть – это затворничество. Пока ноги ходят, надо чем-то заниматься, копать хотя бы на той же даче.

- Какие у Вас планы на будущее?

- Хочу трудиться и дальше, пока позволяет здоровье. Тем более что моя работа приносит мне удовлетворение, понимание своей важности.

Также очень хочу съездить на родину, в Богатовский район, туда, где жили дедушка и бабушка (дом их до сих пор стоит, кто-то живет в нем). Рядом с селом Богатым пробегает река Самара: один ее берег высокий, противоположный – пологий. Так вот хочу оказаться на этой круче, посидеть-посмотреть на воду. Я частенько так делал в детстве. Еще, конечно же, хочу встретиться со своими старинными друзьями, кто еще живой, побывать на кладбище. Такая задумка есть у меня. И думаю, что она обязательно осуществится, причем, в скором времени.

ОБЩЕСТВЕННИКИ: ДЛЯ ПРОФИЛАКТИКИ ДТП НУЖНО УСИЛИТЬ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ НЕ ТОЛЬКО ВОДИТЕЛЕЙ, НО И ПЕШЕХОДОВ

15 июня текущего года Госдума в первом чтении приняла законопроект, которым предлагается скорректировать ответственность водителей за непредоставление преимуществ в движении пешеходам. Если документ и в дальнейшем одобряют в текущей редакции, то для водителей появится верхний предел штрафа – 2,5 тыс. руб. Сегодня же размер штрафа за данное правонарушение фиксированный, он составляет 1,5 тыс. руб. (ст. 12.18 КоАП РФ). Главная особенность законопроекта и одновременно основная претензия экспертов к нему – не определено, в зависимости от каких обстоятельств будет устанавливаться тот или иной размер штрафа.



Большинство участников общественной экспертизы указанного документа считают, что ужесточить ответственность для водителей по ст. 12.18 КоАП РФ действительно необходимо, но не так, как предлагается в законопроекте. В частности, заместитель руководителя, статс-секретарь Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Андрей КОРНЕЕВ указал, что вилки штрафов сегодня в принципе встречаются редко. В данном случае, по его мнению, должностным лицам будет сложно определить, в каких случаях нужно назначить меньший, а в каких – больший штраф. Эксперт пояснил, что административное расследование по подобным делам, как правило, не проводится, а протокол составляется на месте. Следовательно, установить и учесть все обстоятельства в таких условиях трудно. Поэтому представитель Департамента предложил просто повысить штраф по ст. 12.18 КоАП РФ до 2,5 тыс. руб.

Другой предлагаемый экспертами вариант – оставить вилку штрафов, но четко определить, в каких случаях назначается штраф в том или ином размере. Например, председатель Комиссии ОП РФ по территориальному развитию и местному самоуправлению Андрей МАКСИМОВ считает необходимым установить дифференциацию штрафов в зависимости от того, впервые водитель совершил правонарушение (2 тыс. руб.) либо неоднократно пренебрегал положениями ПДД (2,5 тыс. руб.). К слову, по оценке представителя Госавтоинспекции Андрея КУЗНЕЦОВА, дифференциация, напротив, не охватит все возможные варианты нарушений, а вилка от 1,5 тыс. до 2,5 тыс. руб. как раз позволит инспектору учесть все необходимые обстоятельства.

В рамках ужесточения ответственности автовладельцев общественники также считают необходимым дополнить ст. 12.18 КоАП РФ частью 2, в которой будет отдельно предусмотрена ответственность за непропуск пешехода в ситуации, когда другие водители остановились перед пешеходным переходом (п. 14.2 ПДД). Общественники считают, что за такое деяние должен быть установлен штраф в размере от 2,5 тыс. до 5 тыс. руб. Данное предложение содержится в проекте заключения по результатам общественной экспертизы. В нем же поясняется, что общественная опасность данного деяния высока, так как пешеход, которого уже пропустила одна машина, убежден в своей безопасности и не задумывается о приближении транспорта в соседней полосе. Также он может быть лишен возможности оценить дорожную ситуацию из-за того, что другой автомобиль перекрывает ему обзор.

В то же время мнения экспертов сходятся и в том, что только лишь ужесточение ответственности для водителей не позволит снизить число ДТП. Общественники указывают, что статистические данные о количестве возбужденных административных дел за непредоставление пешеходам преимуществ указывают на отсутствие причинно-следственной связи между повышением размера штрафа и количеством аварий.

Кроме того, эксперты видят риски в подобном шаге законодателя. Так, они не исключают, что увеличение санкций только для водителей приведет к злоупотреблениям со стороны сотрудников ДПС. Кроме того, общественники опасаются, что ужесточением ответственности автовладельцев воспользуются недобросовестные пешеходы. Речь идет о тех, которые имитируют наезд транспортного средства на нерегулируемом пешеходном переходе, повлекший якобы причинение вреда их здоровью. Водители, чтобы избежать ответственности по закону, уплачивают таким лицам денежную компенсацию. Подобные случаи фиксируются и сегодня, но увеличение санкций для водителей, предположительно, приведет к резкому росту подобных мошеннических действий.

Но и добросовестные пешеходы могут быть виноваты в ДТП – те, которые забывают о своих обязанностях. Напомним, пешеходам перед началом движения по нерегулируемому переходу нужно убедиться в его безопасности. Также они не должны создавать помех для движения транспорта (п. 4.5 ПДД). В то же время, по словам юриста Экспертно-аналитического центра ОП РФ Светланы КАЗАКИНОЙ, сегодня судебная практика такова, что вина пешехода учитывается только в случаях, когда он переходит дорогу в неположенном месте. В иных ситуациях, например, когда он не убедился в безопасности перехода и вышел на него, вопрос о вине пешехода не ставится.

Общественники также привели статистические данные, в соответствии с которыми смерть в ДТП происходит чаще по вине пешеходов, чем водителей. Так, в 2015 году по вине автовладельцев погибло 2 835 пешеходов, а по вине самих пешеходов смертность составила 4 805, за 2016 год те же показатели составили 2 393 и 3 942 человек соответственно.

Эксперты пришли к выводу, что ответственность за безопасность дорожного движения должна быть обоюдной и в равной степени относиться ко всем участникам движения. В связи с этим общественники считают необходимым обязать сотрудников ДПС оценивать вину пешеходов и принимать решение о наказании для всех участников движения. Наряду с этим они предлагают увеличить размер штрафов для пешеходов за нарушение ПДД по ст. 12.29 и 12.30 КоАП РФ, правда, не уточняют, на сколько именно.

По материалам ИА «ГАРАНТ.РУ»

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

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

25-ю годовщину отметили **Лема ДАКАЕВ**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), и **Станислав СИМАНОВ**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

30-летний юбилей отметил **Олег ЯНОЧКИН**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

35-ю годовщину отметили **Дмитрий УСКОВ**, водитель автомобиля грузовой автоколонны участка «г. Белоярский» АО «УТТ» (г. Белоярский), **Виталий ЕВСТИГНЕЕВ**, старший механик участка «Уватский район» АО «УТТ» (г. Уват), и **Дмитрий МЕХОНОШИН**, механик ОП в Пермском крае ООО «УАТ-ААГ» (г. Пермь).

45-ю годовщину отметили **Радик АХМЕТОВ**, водитель автомобиля а/к № 1 АО «УТТ» (г. Нягань), **Юрий ПОПОВ**, водитель автомобиля легковой автоколонны участка «Мессояхское месторождение» АО «УТТ» (ЯНАО, Тазовский район), и **Сергей КОЛЧИН**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск).

50-летний юбилей отметили **Олег СТАСЕВИЧ**, водитель автомобиля а/к № 3 АО «УТТ» (г. Нягань), **Вячеслав КОЧНЕВ**, машинист ППДУ грузовой автоколонны участка «г. Белоярский» АО «УТТ» (г. Белоярский), **Айрат БАРИЕВ**, водитель автомобиля участка «Талинское» АО «УТТ» (пгт Талинка), **Николай КАЙГОРДОВ**, водитель автомобиля ООО «УТТ» (г. Куйбышев), и **Камиль РАХМАТУЛЛИН**, машинист ППУ участка № 4 ООО «ААГ-Урал» (г. Бугуруслан).

55-ю годовщину отметили **Андрей ПАРШУТОВ**, машинист автомобильного крана а/к № 2 АО «УТТ» (г. Нягань), **Игорь ДЕМЬЯНОВСКИХ**, рихтовщик кузовов АО «УТТ» (г. Нягань), **Анатолий МОСКАЛЕНКО**,

водитель автомобиля грузовой автоколонны участка «Уватский район» АО «УТТ» (г. Уват), **Петр ПРОШУТИНСКИЙ**, сторож ООО «УТТ» (г. Куйбышев), **Виктор ПОПОВ**, стропальщик ОП «Тобольск» ООО «АвтоДом» (г. Тобольск), и **Сергей ФОМИНЫХ**, водитель автомобиля ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

60-летний (!) юбилей отметили **Альберт ЗИЯТХАНОВ**, составитель поездов ЖДЦ ООО «АвтоДом» (г. Нягань), и **Дмитрий АЛЕКСЕЕВ**, водитель автомобиля ООО «УАТ – ААГ» (г. Кирово-Чепецк).

65-ю (!) годовщину отметил **Иван ФОКШЕК**, водитель автомобиля а/к № 4 АО «УТТ» (г. Нягань).

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

Мы счастливы поздравить вас С прекрасной датой – с юбилеем! И пожелать хотим сейчас, Чтоб стало на душе теплее,

Чтобы забота и любовь Всегда вас в жизни окружали, Чтоб позитивом вновь и вновь, Вам сердце счастьем наполняли!

Поздравляем!

