

СТРАТЕГИИ БУДУЩЕГО

Сегодня, когда мир меняется и ускоряется на глазах, работать или управлять, опираясь только на традиционные методы и наработанный опыт, становится неэффективно и небезопасно. В бизнесе выигрывает тот, кто учится и получает новую информацию. Памятуя об этом, в Холдинге «ТАГРАС» организовали ряд обучающих семинаров для топ-менеджмента Холдинга и его дивизионов.

С 24 по 26 мая в городе Булгар на первом трехдневном курсе руководители дивизионов изучали «Стратегический менеджмент и инновации». В первый день участники семинара прослушали лекцию «Стратегический менеджмент» к.э.н., доцента РАНХ и ГС при Президенте РФ, приглашенного преподавателя МВА, ДВА Высшей школы бизнеса КФУ **Ольги Александровой**. Слушатели программы провели систематизацию стратегических ориентиров развития компаний, выявили особенности внешней и внутренней бизнес-среды, изучили инструменты для разработки стратегических целей развития и создания устойчивого конкурентного преимущества Холдинга.

– Мы обучаемся, чтобы для себя понять, где мы находимся, куда дальше двигаться и выбрать те направления, на

которые будем опираться в дальнейшем развитии Холдинга. Учимся разбираться в общих стратегиях и том, как живем сегодня мир. Рассматриваем нашу деятельность с точки зрения бизнес-модели и пересматриваем ее под новые современные требования, – объяснил генеральный директор Холдинга «ТАГРАС» **Ленар Назипов**. – Сейчас мы пытаемся понять, как вы-

предприятий, которые хотят не просто удержаться на рынке нефтесервисных услуг, а стремятся стать лучшими и самыми эффективными в России. Кроме того, отметил он, уже сегодня меняются взаимоотношения в самом Холдинге: из финансовых единиц со своим пониманием бизнеса дивизионы стремятся найти общие площадки для взаимодействия и достичь синергетического эффекта для



страивать взаимоотношения с заказчиком с точки зрения новых методологий, которые внедряются в мире. То есть не просто понять, что мы хотим сегодня и завтра будем делать. Мы сейчас хотим сделать так, чтобы завтра быть лучше. Уже сегодня заложить критерии успеха, который будет реализовываться в определенном промежутке времени.

Как объяснил генеральный директор Холдинга, работать по-старому, когда и сам заказчик и весь мир активно развиваются, не получится для тех

того, чтобы уже единой командой, едиными подходами продолжить наступление на рынок услуг.

На второй день курса об инновационной модели бизнес-процессов рассказал профессор Школы бизнеса Национального университета Сингапура, Стэнфордского университета США, Гарвардского университета США **Кок Бэнг Нео**. Он ознакомил слушателей с технологиями изменения дизайна бизнес-процессов в компании под влиянием прорывных инновационных технологий на при-

мере зарубежных нефтяных индустрий. Он также подробно объяснил, как разработать стратегические варианты трансформации бизнеса, когда необходимо применять инновационные решения, какие инструменты помогут в определении проблемных зон в системе тактического и оперативного планирования. Как отметил профессор, процессы инноваций для всех одинаковы, новатором может быть каждый. Для Холдинга «ТАГРАС» очень важно увидеть разные перспективы с различных уровней.

смогла реагировать на прорывы и изменения в отрасли. Я вижу, что здесь собрались профессионалы, – продолжил он. – Они активны, хотят, чтобы их бизнес вырос, они находятся за пределами традиционных представлений о бизнесе. Я надеюсь, что методология, которую мы сегодня изучили, поможет им продвинуть свое видение в компаниях.

Третий день был посвящен выявлению алгоритмов командной синергии в реализации стратегии компании, ориентированной на результат в быстроизменяющейся среде. Участники прошли тренинг «Командная синергия», после которого бизнес-тренер МВА **Елена Кульбарисова** провела тестирование типологии личности каждого участника.

Участники высоко оценили обучение и признались, что курс изменил их представление о нынешних тенденциях в выстраивании менеджмента в бизнесе.

– Меняется заказчик, меняется рынок, меняемся мы. Мы должны реагировать и предлагать заказчику ту продукцию, которая востребована на этот момент и позволяет плодотворно работать в дальнейшем, – отметил директор «ТМС групп» Анвар Яруллин.

– За эти дни мы получили инсайт, колоссальное открытие просторов мышления. Мы зарядились и осознали, как реализовать новое знание, – сказал директор «Таграс-РемСервис» **Айрат Закиров**.

Подводя итоги, Ленар Назипов отметил, что этот курс – не последний. На подобные семинары в течение года специалисты и руководители дивизионов Холдинга соберутся еще не раз.

Гульназ ЗАКИРОВА



ОСВАИВАЕМ МЕТОДОЛОГИЮ ПРОЕКТНОГО УПРАВЛЕНИЯ

В мае-июне 2019 года проведены ряд тренингов по курсу «Основы проектного управления» для работников группы компаний «Таграс-ТрансСервис». Тренинги проводил внутренний бизнес-тренер, начальник отдела организационного развития **Радик Ахтямзянов**. Всего обучено 84 сотрудника, среди которых 30% составляют молодые работники нашей компании.

В рамках данного курса участники изучили основные принципы, процедуры и методы управления проектами согласно международным стандартам и лучшим мировым практикам, смогли понять роль, ответственность и полномочия руководителя проекта, проблемы, с которыми он сталкивается, и средства их предотвращения. Также разобрали на примерах и научились применять методы и инструменты управления проектами на практике. Кроме того, на тренинге участники ознакоми-

лись со всем жизненным циклом проекта: инициация, планирование, организация исполнения проекта, старт проекта, контроль его исполнения и завершения.

С целью закрепления полученных знаний на практике по итогам данного обучения участники включены в качестве участников в ряд проектов.

До конца года запланировано обучение 100% молодежи, а также других специалистов, вовлеченных в реализацию проектов.



ОБЯЗАТЕЛЬНЫЕ УСТРОЙСТВА НА СПЕЦТЕХНИКЕ

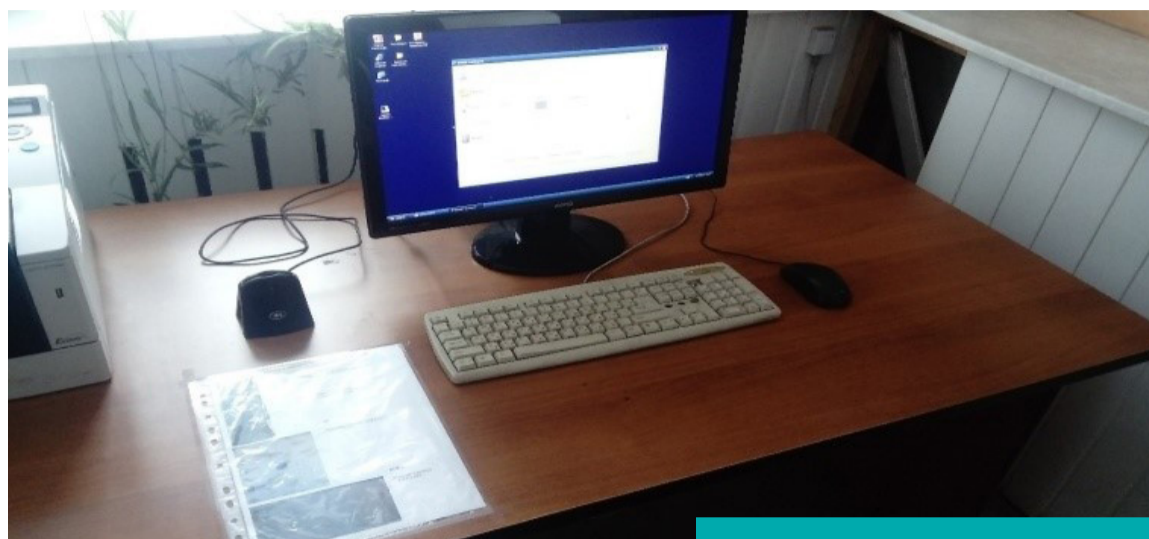
Постоянные изменения в законодательстве нашей страны значительным образом касаются и транспортной отрасли. В соответствии с Приказом Минтранса № 36 от 13 февраля 2013 года на транспортные предприятия возложена обязанность по оснащению транспортных средств, эксплуатируемых на территории РФ, тахографами с блоком СКЗИ.

В связи с этим, транспортные предприятия теперь обязаны обеспечивать не только правильную эксплуатацию тахографа, но и своевременное его обслуживание, проверку, расходные материалы (специальная бумага), но и выгружать данные с карты водителя каждые 28 дней и хранить информацию в течение года.

Сам тахограф призван накапливать информацию о рейсах водителя и выгружать ее уполномоченным лицам. А блок СКЗИ отвечает за непосредственное выполнение операций с информацией с целью ее сохранения в секрете и ограничения доступа к ней. Так, этот модуль шифрует данные и проверяет полномочия тех, кто хочет их получить. Устройство дешифрует эти данные, лишь если определяет, что запрашивающий имеет право знать их.

Блок СКЗИ разработан в России и устанавливается на тахографы российских транспортных средств. С таким прибором, так как он является секретным, нельзя покидать пределов России, в том числе нельзя выезжать и в другие страны Таможенного союза. Автомобили, которым необходимо осуществлять подобные поездки, оснащаются другими тахографами с блоком ЕСТР (европейского образца).

По внешнему виду блок СКЗИ для тахо-



Компьютер с программным обеспечением

графа напоминает коробочку небольшого размера, которая оснащена входом, предназначенным для антенны навигации. Это устройство помещается внутрь тахографов отечественного образца. Водитель не имеет права вынимать данный прибор, также не допускается изменять его положения или выполнять какие-либо действия по отношению к этому блоку. Равным образом это запрещено и для всех иных лиц. Исключение составляют организации (мастерские), которые обладают лицензией компетентных органов на выполнение подобных действий.

Всего в Ямашском УТТ спецтехники, оснащенной данным устройством, 209 единиц, а водителей 235 человек. Считывание данных с карт водителя производили 7 диспетчеров

при выдаче путевого листа. Однако, это занимало очень длительное время (до 10 минут) и, зачастую, приводило к несвоевременному считыванию данных. Это является нарушением законодательства и влечёт за собой большие штрафы.

Для своевременной выгрузки данных с карт водителей, эту функцию стали выполнять сами водители. Для этого в диспетчерской Ямашского УТТ установили компьютер с программой «ШТРИХ ТахоREPORT» и считывателем. Разработали визуализированную инструкцию, ознакомили и провели демонстрацию для водителей. Теперь вся инфор-

Блок СКЗИ (средство криптографической защиты информации) – это пломбируемый блок памяти контрольного устройства, в котором сохраняется вся информация, собранная тахографом и привязанная к координатам и времени. Данные хранятся в зашифрованном виде и не могут корректироваться или удаляться. Шифровка и дешифровка информации осуществляется на основе цифровой подписи.

мация выгружается вовремя. Предлагаем использовать наш опыт и реализовать подобный проект и в других УТТ.

Марина КИСЕЛЁВА,
старший мастер РММ
Ямашского УТТ

Тахограф – это устройство на борту автомобиля, которое предназначено для того, чтобы осуществлять вычисление базовых параметров его движения: для определения дистанции, которую прошел автомобиль, времени, потраченного на дорогу, и скорости, которую он при этом развивал. Определяется длительность рабочего дня водителя, сколько времени он отдыхал. Тахографы ставят на грузовые автомобили, вес которых превышает 3,5 тонны, и на автобусы, в которых находится свыше восьми посадочных мест.

НОВЫЕ НАЗНАЧЕНИЯ



**АХМЕТЗЯНОВ
Фирдавис
Зуфарович**

1971 года рождения. Образование высшее, в 1993 году закончил Елабужский государственный педагогический университет по специальности «Математика и физика», в 2003 году закончил Казанский государственный технологический университет по специальности «Экономика и управление на предприятии», квалификация – экономист-менеджер. В 2013 году присуждена ученая степень кандидата экономических наук. Имеет опыт работы в различных должностях в отделе МТС ОАО «Нижекамскшина», более 4 лет возглавлял отдел перевозок ООО «Татнефть-Нефтехимснаб». В мае 2019 года назначен на должность заместителя директора по эксплуатации ООО «Техно-Транс».

специальности «Юриспруденция». Стаж службы в МВД 20 лет. В июне 2019 года принята в ООО «ТаграС-ТрансСервис» на должность инженера службы экономической безопасности.



**ДАВЛЕТШИН
Марат
Фаритович**

1978 года рождения. Образование высшее. В 2000 году окончил Казанскую сельскохозяйственную академию по специальности «Бухгалтерский учет и аудит». Ранее работал в ООО «Машино-технологическая компания Ак Барс» заместителем директора по общим вопросам. В мае 2019 года назначен на должность начальника логистического центра грузоперевозок ООО «ТрансСервисКазань».



**ДЕГТЯРЕВ
Игорь
Николаевич**

1988 года рождения. Образование высшее. В 2012 году окончил Институт экономики, управления и права (г. Казань) по специальности «Менеджмент организации». Имеет опыт работы по направлениям

маркетинга и эксплуатации автотранспорта. Работал на Альметьевском заводе «Радиоприбор», где прошел путь от слесаря до ведущего менеджера. Четыре года проработал в АПОПАТ, поступил в 2015 году инженером, с 2016 года – на должности начальника отдела. В 2018 году принят в ООО «ТаграС-ТрансСервис» на должность ведущего инженера отдела маркетинга и внешних проектов, в июне 2019 года назначен на должность начальника эксплуатационной службы АТЦ «Нефтегазтранс».



**НОВИКОВ
Андрей
Владимирович**

1980 года рождения, образование высшее. В 2005 году окончил Альметьевский государственный нефтяной институт по специальности «Машины и оборудование нефтяных и газовых промыслов». Имеет стаж работы на руководящей должности 10 лет. Трудовую деятельность начал после службы в армии в АУТТ-3, где прошел путь от слесаря до главного инженера. При реорганизации предприятий в 2018 году назначен на должность заместителя начальника ЦОП. В июне 2019 года назначен на должность главного инженера АТЦ «Нефтегазтранс».



**КОНОПЛЕВА
Надежда
Сергеевна**

1985 года рождения. Образование высшее. В 2008 году окончила Академию управления ТИСБИ по специальности «Финансы и кредит». Стаж работы по специальности 11 лет, работала экономистом в ООО «Камэнергостройпром». В июне 2019 года принята в ООО «ТаграС-ТрансСервис» на должность ведущего экономиста группы экономического сопровождения по ООО «Техно-Транс».



**СЕМЕНОВА
Ирина
Викторовна**

1980 года рождения. Образование высшее. В 2004 году окончила КГТУ им. А.Н. Туполева по специальности «Автоматизированные системы обработки информации и управления». Общий трудовой стаж 18 лет, в июне 2019 года принята в «ТаграС-ТрансСервис» инженером по организации и нормированию группы учета зарплаты по ООО «УТТ Бугульминское».



**БЕЛЯЕВА
Оксана
Владимировна**

1980 года рождения. Образование высшее. В 2000 году окончила Казанский юридический колледж МВД РФ по специальности «Правоведение», в 2003 году – Казанский юридический институт МВД РФ по

В Госдуме прозвучали предложения об ужесточении в КоАП наказаний за быструю езду

ГИБДД предлагает в несколько раз, до 3 тыс. руб., увеличить штрафы за самый распространенный вид нарушения – превышение скорости на 20–40 км/ч. Нововведение коснется десятков миллионов граждан. «Ъ» удалось познакомиться с другими подробностями законопроекта, которые готовит Госавтоинспекция. В частности, обсуждается штраф в 1,5 тыс. руб. за превышение скоростного лимита менее чем на 20 км/ч. Эксперты призывают не менять существующих норм до проверки всех знаков, ограничивающих скорость на дорогах.

О предложениях по ужесточению санкций рассказал заместитель главы ГИБДД РФ Олег Понарьин в Госдуме. Однако господин Понарьин назвал лишь часть предложений, «Ъ» удалось выяснить подробности документа (речь идет о черновом варианте поправок к КоАП).

Сегодня, напомним, водителей штрафуют за нарушение скоростного режима по ступенчатой системе, начиная с превышения более чем на 20 км/ч. Минимальный штраф – 500 руб. ГИБДД предлагает применять штраф в 1,5 тыс. руб. за превышение в диапазоне 10–20 км/ч, но ввести его в действие через два года после принятия поправок (для ревизии знаков ограничения скорости). За превышение на 20–40 км/ч предлагается штраф в 3 тыс. руб. (сейчас 500 руб.). Изначально, по данным «Ъ», ГИБДД думала



даже про штраф в 5 тыс. руб., но снизила сумму после консультации с ФССП. Ведомство планирует ввести упрощенное взыскание штрафов размером до 3 тыс. руб., соответствующий законопроект внесен в Госдуму в конце 2018 года («Ъ» о нем рассказывал).

Дисконт нужно отменить и при любом повторном нарушении скоростного режима (исключая превышения на 10–20 км/ч), а также в случаях когда нарушителем является водитель грузовика или автобуса. Предлагаемые поправки могут быть скорректированы, отмечает источник «Ъ»: документ еще не согласован договорно-правовым департаментом МВД, Минюстом, правительством. «Подобные решения должны приниматься

только на основании всестороннего анализа проблематики», – заявили вчера в ГИБДД России.

По данным ведомства, в 2018 году за превышение скорости вынесено 87,3 млн штрафов. Штраф за превышение лимита на 10–20 км/ч был отменен в 2013 году, с тех пор ГИБДД пытается его вернуть. Еще в 2014 году был подготовлен законопроект о снижении «нештрафуемого» порога до 10 км/ч, но из правительства не вышел. В ноябре 2018 года тему снова поднял на правительственной комиссии по безопасности движения вице-мэр Максим Ликсутов. Вице-премьер Максим Акимов поручил МВД и Минтрансу проработать предложения. В марте представители господина Акимова заявили, что решения будут приня-

ты во втором квартале 2019 года после «правовой, технической и экспертной оценки». Правительство пока не поручало ГИБДД разрабатывать поправки, но ведомство уже начало работу.

Можно согласиться на снижение «нештрафуемого» порога до 10 км/ч, но применять его только в городах, заметил первый зампред комитета Госдумы по госстроительству Вячеслав Лысаков. По данным «Ъ», Госавтоинспекция такой вариант изучала. Однако водителям порой сложно понять, где кончается загородная магистраль и начинается город. «Чрезмерное и необоснованное увеличение или уменьшение скоростных режимов, их частая смена приводит к росту числа ДТП», – пояснил Олег Понарьин. – Водителю прихо-

дится постоянно отвлекаться от оценки дорожной обстановки на распознавание знаков, что приводит к повышению утомляемости и потере внимания».

Поставить размер «нештрафуемого» порога в процентное соотношение от скоростного лимита предложил заместитель главы Росстандарта Сергей Голубев. Порог можно снизить до 10 км/ч на загородных трассах, нормативное состояние и скоростной режим которых подтвержден экспертизой, говорил глава Общественного совета Минтранса Михаил Блинкин. Существующий порядок защищает водителей от ошибок камер, заметил эксперт по системам фотовидеофиксации Григорий Шухман. Кроме того, он позволяет, не боясь штрафа, обгонять на трассах тихоходов: если его отменить, безопасность маневра снизится.

Различного рода платежи и налоги вызывают «крайнюю степень раздражения у людей», заметил депутат Госдумы Сергей Веремеенко, поэтому общество будет «категорически против» введения нового штрафа. В качестве иллюстрации он привел в пример случаи расстрелов из оружия дорожных камер: «Это все уже революционные выступления, с этим надо быть осторожнее».

Решения будут приняты, когда из правительства поступит готовый законопроект, пояснил «Ъ» Вячеслав Лысаков: «Пока можем говорить, что в городах «нештрафуемый» порог мы снизим, здесь мы достигли компромисса, по остальному еще будем обсуждать».

(Газета «Коммерсантъ» №64 от 11.04.2019)

ВОДИТЕЛЕЙ-УБИЙЦ БУДУТ СУДИТЬ КАК УБИЙЦ

За ДТП в пьяном виде с погибшими можно будет сесть в тюрьму на 15 лет

Пятнадцать лет тюрьмы грозит водителю, по вине которого произошла авария с двумя погибшими. Это будет считаться тяжким преступлением. Такое содержание законопроекта, внесенного в Госдуму. Действующее наказание не сдерживает граждан от вождения в пьяном виде, считают депутаты. Предлагаемые ужесточения недостаточно обоснованы, считают в правительстве, тем более что предлагаемые сроки лишения свободы сравнимы с наказанием для убийц.

Поправки к УК РФ внесли в парламент первый заместитель главы фракции «Единая Россия» Андрей Исаев, глава комитета по безопасности Василий Пискарев и другие депутаты. Законопроект ранее анонсировал и спикер Госдумы Вячеслав Володин. Изменения вносятся в ст. 264 УК РФ: ей установлено наказание для водителей, которые спровоцировали аварию с погибшими или пострадавшими. Ужесточения ждут пьяных виновников ДТП. Если по их вине нанесен тяжкий вред здоровью, максимальный срок лишения свободы будет повышен с 4 до 7 лет. За ДТП с одним погибшим пьяный водитель получит 5–12 лет ли-

шения свободы (сейчас 2–5), при двух и более погибших – 8–15 лет тюрьмы (сейчас 4–9).

В 2017 году по вине пьяных водителей погибли 4,3 тыс. человек, в 2018 году – уже 4,6 тыс., сказано в пояснительной записке. Большая часть осужденных по ст. 264 УК РФ снова садятся за руль в пьяном виде, их привлекают уже по ст. 264 прим. УК РФ (по этой статье наказывают также тех, кто был уличен в пьяной езде и лишился прав по КоАП): в 2016 году по ней осудили более 75 тыс. человек, в 2017 году – более 72 тыс., за первое полугодие 2018 года – более 31 тыс. человек. Это говорит о «недостаточной эффективности превентивного воздействия закона в части наказания за преступные нарушения ПДД в состоянии опьянения», считают депутаты. Они ссылаются на майский указ президента 2018 года, согласно которому к 2024 году необходимо снизить смертность в ДТП в 3,5 раза по сравнению с 2017 годом, ужесточение наказания является одним из инструментов.

Госдума, напомним, ранее уже пыталась ужесточить наказание по ст. 264 УК РФ. В 2012 году в Москве на Минской улице пьяный водитель выехал на автобусную остановку, в результате погибли семь человек. ДТП имело мощный общественный резонанс, президент и

премьер дали поручение Госдуме изменить законодательство. Депутаты хотели поднять максимальную планку наказания по ст. 264 до 15 лет, но сделать это не смогли из-за замечаний Верховного суда (ВС). В рамках нового законопроекта вносятся еще изменения в ст. 15 УК РФ. В текущей ее редакции к тяжким преступлениям относятся только умышленные деяния, наказание за которые не превышает десяти лет тюрьмы. В новой редакции в эту категорию преступлений попадут и «неосторожные деяния», а наказание увеличат до 15 лет. У ВС к документу замечаний нет, сказано в отзыве суда.

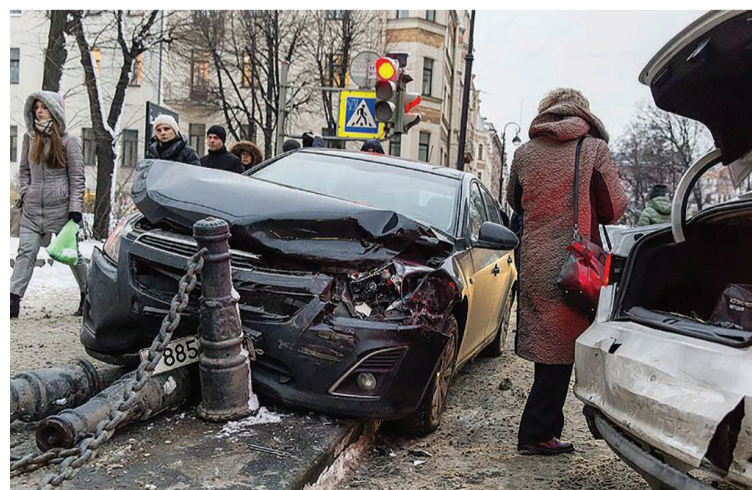
А у правительства замечания есть, хотя концептуально законопроект поддержан. В Белом

доме считают, что санкции требуют «дополнительного обоснования», поскольку сопоставимы со сроками для убийц (согласно ч. 1 ст. 105 УК РФ, от 6 до 15 лет тюрьмы). В правительстве также обращают внимание, что суды к существующим мерам ответственности «относятся как к избыточно репрессивным», применяя часто условные сроки наказания.

«Превентивные меры, о которых говорят депутаты, могут применяться к тем, кто нарушает закон осознанно, – считает президент Московской коллегии правовой защиты автовладельцев Виктор Травин. – Тот, кто садится за руль пьяный, не отдает отчета в своих поступках. Вчера могли дать до девяти

лет, сегодня – до двенадцати, поэтому, пожалуй, пьяным за руль не сяду» – так никто не рассуждает». Число пьяных ДТП растет стабильно, несмотря на регулярные ужесточения, отмечает он. «Это очередной холостой выстрел, – говорит он. – Нужно придумывать другие способы. Например, за рубежом есть практика, когда виновный в ДТП по решению суда потом ухаживает в больнице за пострадавшим или помогает семье погибшего». Адвокат движения «Свобода выбора» Сергей Радько назвал поправки «очередной кампанейщиной». «Только комплексная борьба с пьянством, социальная реклама и пропаганда, воспитание в духе здорового образа жизни могут что-то изменить», – считает он. При этом из-за сохраняющихся недостатков процедуры медосвидетельствования водителя в России могут обвинить в наркотическом опьянении и привлечь к ответственности на основании следов лекарств в организме, отмечает господин Радько. «Нужно очень осторожно подходить к такому усилению ответственности. Все должно быть юридически и политически взвешенно», – добавляет юрист, эксперт по безопасности движения Катерина Соловьева.

(Газета «Коммерсантъ» №65 от 12.04.2019)





Цех ремонтного производства

НУРТДИНОВ Алмас Абдулгасович 20.06.1959

АТЦ «Нефтегазтранс»

АРСЛАНОВ Бахром Туланбаевич 15.06.1969

ГУМИРОВ Рафис Гимранович 08.06.1959

НАСИБУЛЛИН Рафис Валиевич 23.06.1959

НАЗМЕЕВ Мансур Амирович 26.06.1959

ООО «ТрансСервисЕлабуга»

ХАЛИМОВА Лариса Бахрамовна 14.06.1964

ДАНИЛОВ Александр Николаевич 15.06.1959

КАИШЕВ Роберт Николаевич 12.06.1969

ЯКОВЕНКО Юрий Петрович 18.06.1969

ООО «ТрансСервисСулево»

КИЯМЕТДИНОВ Фирдавес Фалихович 08.06.1959

ШУТЬКО Сергей Васильевич 01.06.1959

АХМЕТШИН Равиль Минтагирович 29.06.1969

ООО «ТрансСервисАзнакаево»

НУРИАХМЕТОВ Тахир Фаритович 06.06.1959

ХАЗИЕВ Рим Замалетдинович 07.06.1959

ШАРИПОВ Салават Маэмунович 19.06.1959

ФАЗДАЛОВ Ильяс Габбасович 23.06.1959

ГАРАЕВ Илдус Инсафович 01.06.1969

ООО «ТрансСервисНурлат»

ГЕЛЬМУТДИНОВ Ильнур Кашафутдинович 19.06.1969

МАНДРЕЙКИН Николай Владимирович 22.06.1969

ШУМИЛИН Ринат Рифатович 28.06.1969

ГАБАЙДУЛИН Миннигумер Шайхуллович 18.06.1959

ООО «ТрансСервисЛениногорск»

КАЗАКОВ Анатолий Александрович 03.06.1959

КАРГИН Сергей Михайлович 08.06.1959

АЛАЕВ Петр Михайлович 09.06.1959

ООО «УТТ Бугульминское»

СУЛЕЙМАНОВ Ильгиз Халитович 02.06.1969

ТЯПУШКИН Виктор Николаевич 07.06.1969

ВАЛИАХМЕТОВ Равиль Хузятвич 08.06.1969

КОНКОВ Сергей Тимофеевич 17.06.1959

ООО «ТехноТранс»

СОРОКИН Николай Валентинович 27.06.1959

ТОЛСТОВ Сергей Васильевич 04.06.1959

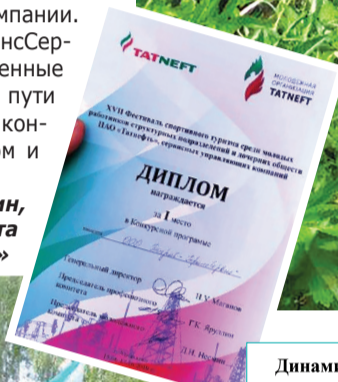
ТУРИСТИЧЕСКИЙ СЛЕТ

С 14 по 16 июня 2019 года на территории п.г.т. Актюбинский, в районе деревни Алферовка, возле родника Мелля прошел VII фестиваль спортивного туризма среди молодых работников структурных подразделений и дочерних обществ ПАО «Татнефть».

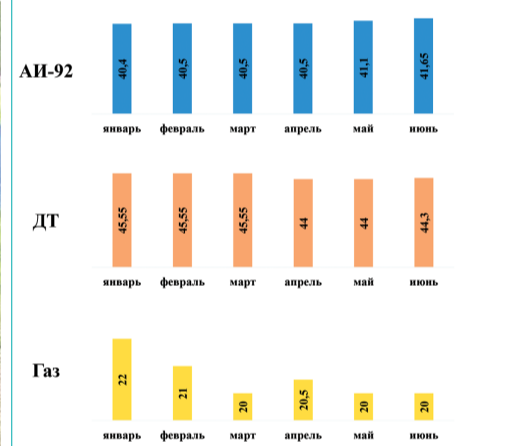
В соревнованиях на этот раз участвуют представители 7 городов РТ, нефтяники из 25 предприятий. Основные цели фестиваля – пропаганда туризма как средство укрепления здоровья; повышение спортивного мастерства и обмен опытом; нравственное воспитание молодого поколения; укрепление творческих связей среди трудовых коллективов. Программа соревнований была рассчитана на 3 дня. В зачетные виды соревнований вошли: Дистанция-пешеходная-группа-длинная, дистанция-пешеходная-группа-короткая, спортивное ориентирование «Лабиринт», конкурсная программа (конкурс презентаций, конкурс капитанов, конкурс поваров).

Туристические слеты, стали доброй традицией молодежи как компании «Татнефть», так и в нашей компании. В этом году сборная команда ООО «Таграс-ТрансСервис» выступила достойно, пройдя все поставленные задачи, преодолев тяжелые испытания на своем пути и заняли 11 место в общем зачете и 1 место в конкурсной программе, была награждена дипломом и почетными призами.

Рафик Хабибуллин,
председатель молодежного комитета
«Таграс-ТрансСервис»



Динамика изменения цен на топливо в 2019 году, руб.



ВЕРХОВНЫЙ СУД РФ РАЗРЕШИЛ ЛИШАТЬ ПРАВ ЗА НОМЕРА, ЗАКРЫТЫЕ ЛИСТОМ БУМАГИ

Автомобилистов, которые намеренно скрыли госзнаки листом бумаги, картоном, снегом, грязью или листвой, смогут лишать водительского удостоверения. Соответствующее постановление принял пленум Верховного суда РФ.



В документе есть разъяснения для нижестоящих судов, касающиеся того, как наказывать водителей при нарушениях ПДД, пишет «Коммерсантъ». Суды начнут применять документ с даты его публикации.

Так, если водители устанавливают шторку или другое устройство, закрывающее номер, но он на момент остановки был виден, то такой случай все равно должны расценивать как нарушение по ч. 2 ст. 12.2 КоАП РФ (штраф до 5 тыс. рублей или лишение прав). Закрывание номера бумагой будет наказываться так же. При этом инспектору ГИБДД нужно будет предоставить в суд фото с нарушением и доказать, что оно было совершено намеренно, а не

случайно или было вызвано погодой.

Если номер покрылся грязью или снегом при движении по трассе, т. е. умысленность действий водителя не доказана, применить можно только 500-рублевый штраф.

Также водителя смогут лишить прав, если он подчистил или подкрасил буквы на номере. Суды будут расценивать это как управление с подложными номерами.

ВС также разъяснил, что водителям, которые выезжают на обочину, можно не уступать, и это не будет считаться нарушением. Сейчас, согласно ч. 3 ст. 12.14 КоАП, автомобилиста, который не уступил дорогу транспорту, пользующемуся преимуществом, могут оштрафовать на

500 рублей. Согласно новым правилам, машине едущей по обочине или во встречном направлении на односторонней дороге или выезжающей на перекресток на красный свет, уступать ей не нужно.

Установку ксенонного освещения суды будут расценивать как нарушение. Ранее суды лишали прав за такой «тюнинг». «Ъ» отмечает, что активно бороться с такими нарушителями начали в 2009 году в Татарстане, после чего практика распространилась на всю страну. Теперь за ксенонные лампы будут штрафовать на 500 рублей.

(Подробнее
на «БИЗНЕС Online»:
<https://www.business-gazeta.ru/article/429244>)