



С ПРАЗДНИКОМ! С ДНЕМ ВЕЛИКОЙ ПОБЕДЫ!



**Уважаемые коллеги,
примите искренние и сердечные поздравления с 70-й годовщиной Великой Победы!**

Победа в Великой Отечественной войне оплачена невероятно высокой ценой. Миллионы людей отдали свои жизни во имя свободы и счастья будущих поколений. Фронтовики и труженики тыла проявили невиданные в истории героизм, мужество, самоотверженность и волю к победе. Подвиг нашего народа с годами представляется всё величественнее, он был и остается для нас высочайшим образцом патриотизма, заслуживающим восхищения и благодарности. Героизм творцов Победы навеки останется в памяти потомков как эталон честного и беззаветного служения народу, делу, стране, как свидетельство стойкости духа и самопожертвования, как яркое воплощение военной и трудовой доблести. Поздравляю всех с великим праздником Победы! Желаю здоровья и благополучия, удачи и успехов во всех начинаниях, мирного неба над головой!

В.А. ТЮРИН, генеральный директор ООО «Газпромтранс»

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

**ОРЕНБУРГСКИЙ ФИЛИАЛ – ЛАУРЕАТ
КОНКУРСА «ТАМОЖЕННЫЙ ОЛИМП»**
стр. 2

**ПРЕТВОРЕНИЕ В ЖИЗНЬ
РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИХ ИДЕЙ**
стр. 3

ЮБИЛЕЙ ПОБЕДЫ
стр. 4

НОВАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА
стр. 6

ПОКОРИТЕЛИ ВЕРШИН ПОЛЯРНОГО УРАЛА
стр. 7

В годы Великой Отечественной войны деятельностью железнодорожного и других видов транспорта в СССР ведал Народный комиссариат (Наркомат) путей сообщения (сокращенно: Наркомпути или НКПС) СССР. Несомненно, что в длительной войне, ведущейся на протяженной территории, особое значение имеет качественное и оперативное управление транспортом, который обеспечивает нужды фронта и тыла. Поэтому в преддверии празднования Великой Победы представляется необходимым хотя бы вкратце рассказать о деятельности Наркомпути СССР в годы войны, о людях, которые возглавляли это ведомство. Но сначала немного предыстории.

НКПС СССР был образован в 1923 году на базе Наркомата путей сообщения РСФСР. Его первым главой стал сам Ф.Э. Дзержинский. Таким образом, уже тогда подчеркивалась важность этого наркомата в государственной системе молодого советского государства. В 1931 году от НКПС в отдельный комиссариат отделилось управление морским и речным транспортом и всем портовым хозяйством. В 1931–1932 годах Советом народных комиссаров был принят ряд постановлений, направленных на интенсификацию перевозок и улучшение работы железнодорожного и безрельсового транспорта. В частности, в эти годы были созданы мощные паровозы (серии ФД, ИС), появились большегрузные четырехосные вагоны, подвижной состав начал переходить на автотормоз и автосцепку. Эти и многие другие полезные технические новшества существенно изменили облик железнодорожного транспорта, сделали его более пригодным к функционированию в военное время.

В 1940 году длина сети железных дорог в СССР достигла 106,1 тыс. км, перевозки грузов составили 592,6 млн тонн. В предвоенные годы в систему НКПС были включены новые дороги (в 1939 году – Белостокская, Брест-Литовская, Ковельская и Львовская, в 1940-м – Кишиневская, Латвийская и Литовская); соответственно, были внесены изменения в структуру НКПС. В штатах наркомата к этому времени числилось 4315 человек. С 1930 года Наркомпути СССР занимал знаменитый «дом-паровоз» в Москве, построенный в стиле конструктивизма архитектором И.С. Фоминным и украшенный угловой башенкой с часами. Его и сейчас можно видеть на углу Садового кольца и улицы Новой Басманной (в настоящее время там располагается администрация ОАО «РЖД»).

Когда началась Великая Отечественная война, Наркомпути возглавлял Л.М. Каганович (1893–1991). Во главе данного наркомата он стоял с 1935 года (с перерывом в 1937–1938 годах) и мог считаться специалистом в области руководства железными дорогами. Как и большинство людей из ближайшего окружения И.В. Сталина, Каганович был противоречивой личностью. С одной стороны, он много сделал для реконструкции Москвы, при нем в столице появились троллейбусы и был построен метрополитен (кстати, до 1955 года носивший его имя); ему принадлежала идея создания первой в СССР детской железной дороги в подмосковном поселке Кратово. С другой стороны, при Кагановиче в Москве было разрушено много памятников истории (в первую очередь храм Христа Спасителя); он же активно участвовал в проведении репрессий 1930-х годов, в том числе и в возглавляемом им наркомате.

Нужно отметить, что назначение видных руководителей партии в хозяйственные наркоматы было в обычае еще со времен Гражданской войны. Железнодорожный транспорт в огромной стране был не просто важен – это было «узкое место» народного хозяйства, сдерживавшее, при неэффективном руководстве, экономический рост. Назначение Кагановича на такой участок работы выглядело не опалой, а скорее повышением; и это при том, что в 1930-е он занимал и другие важные посты. Поначалу Каганович хорошо проявил себя: за перевыполнение плана железнодорожных перевозок, за успехи в деле организации железнодорожного транспорта и внедрение трудовой дисциплины он был награжден в январе 1936 года орденом Трудового Красного Знамени.

Теперь же, в первые месяцы войны, Кагановичу пришлось решать еще более сложные вопросы, из которых, наверное, самым важным и ответственным (наряду со снабжением фронта всем необходимым) было проведение эвакуации населения и промышленных объектов из европейской части СССР на восток. Каганович и прочие руководители и служащие НКПС смогли в тяжелейшей военной обстановке обеспечить бесперебойные перевозки. Уже 22 июня 1941 года в НКПС собралось совещание под руководством наркома, на котором было принято решение ввести в действие воинский график движения поездов и срочно довести его до сведения начальников всех 44 железных дорог СССР. Связь с начальниками прифронтовых дорог нарком взял лично на себя. Воинский график отличался от мирного тем, что в соответствии с ним все поезда, в том числе пассажирские, имели одинаковую скорость движения и одинаковые технические стоянки; был унифицирован даже вес воинского поезда – ровно 900 тонн. Каганович сам следил за продвижением особо важных воинских эшелонов. Были задействованы все имеющиеся в резерве вагоны, введены в действие законсервированные разъезды, пункты водоснабжения и пр. Принимались меры для сокращения времени разгрузки, простоя вагонов; в подготовке составов в путь участвовали не только все железнодорожники, но и члены их семей.

Война внесла существенные коррективы в работу НКПС: помимо того, что из-за оккупации части страны протяженность и густота железнодорожной сети сократилась более чем на 40%, кардинально изменилось направление грузопотоков: не с запада на восток, а с востока на запад. Увеличился поток импортных грузов из Владивостокского порта; резко возросла нагрузка на уральско-



На Сталинград! Лето 1942 г.

сибирские, среднеазиатские и дальневосточные дороги. Во время вражеских налетов погибли более 27 тыс. железнодорожников; на железных дорогах было разрушено много путей, мостов, сооружений.

Уже в начале войны дала о себе знать низкая пропускная способность железнодорожных линий, особенно на главных направлениях. Под непрерывными бомбежками работали такие узлы, как Орша, Смоленск, Бологое; производственные силы страны экстренно перебазировались в глубокий тыл. Только из прифронтовой зоны в течение второй половины 1941 года на восток было вывезено 2593 промышленных предприятия. Американский журналист Сулицбергер назвал перевод людей и заводов на восток «величайшей сагой» и «легендарным событием». Руководство НКПС вынуждено было тогда отказаться от невыполнимых правил безопасности движения, гласивших, что на перегоне может быть только один поезд. Пришлось отправлять поезда караванами, с интервалом в несколько минут, а также вводить сдвоенные, строенные составы. Тем не менее, не всегда удавалось оперативно решить проблему перезагруженности станций, несогласованности действий различных ведомств. Чтобы скоординировать действия руководства разных дорог в крупных железнодорожных узлах, в первую очередь в Московском, были созданы военно-эксплуатационные управления (ВЭУ), руководящие работой всего узла.

25 марта 1942 года Государственный комитет обороны принял постановление «О НКПС», в котором говорилось, что Каганович «не сумел справиться с работой в

>>> стр. 2



Здание Народного комиссариата путей сообщения СССР



НАРКОМПУТЬ СССР В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

стр. 1 <<<

условиях военного времени», и его на год освободили от поста наркома. Лазарь Моисеевич отправился на Кавказ — организовывать оборону этого направления. НКПС с 25 марта 1942 года по 26 февраля 1943-го возглавлял Андрей Васильевич Хрулёв (1892–1962), до того — заместитель наркома обороны СССР и начальник Главного управления тыла РККА. Он прекрасно разбирался в оперативно-тыловой работе, умел строить взаимоотношения с представителями правительства и руководителями военно-экономического комплекса. К его заслугам относится организация паровозных колонн особого резерва (ОРКП) — специальных формирований, позволяющих на стоянках и даже в пути оперативно проверять и чинить паровозы в отрыве от локомотивных депо и от ремонтных баз на больших перегонах. Весь личный состав колонн считался на военном положении; железнодорожникам, работающим на ОРКП, выдавали оружие и военную форму, присваивали воинские звания; каждый мог в любой момент заменить погибшего или тяжело раненного товарища. Паровозные колонны сыграли большую роль в организации крупных военных операций — начиная со Сталинградской битвы и до штурма Берлина. Так, машинист И.И. Бобышев прославился тем, что в начале февраля 1943 года вез на паровозе Эу 677-49 ОРКП-10 в тыл пленных фельдмаршала Паулюса и офицеров его штаба.

Все военные годы остро стояла проблема материально-технического снабжения. С 1942 по 1944 год железные дороги не получали новых паровозов; НКПС и местное руководство прикладывали огромные усилия для ремонта путевого хозяйства и подвижного состава. Чтобы решить проблему «рельсового голода», новые рельсы сваривали из кусков и обрезков старых. Ситуация с износом и потерями техники, особенно в начале войны, часто бывала критической. В то же время уже с конца 1941 года в структуре НКПС СССР стали создаваться восстановительные службы на дорогах; их главной задачей стало восстановление железных дорог на освобожденных



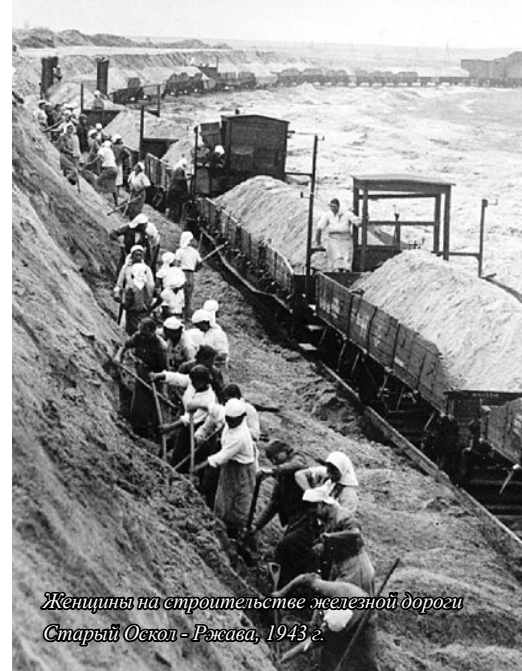
Ремонт поврежденного паровоза серии «Э» из состава ОРКП на путях Московско-Окружной дороги

территориях страны. Впоследствии, когда военные действия были перенесены за границу СССР и началось освобождение государств Европы от фашистов, восстановительные службы работали в Польше, Румынии, Чехословакии, Венгрии, Югославии, Германии.

Сталин очень ценил Хрулёва и в 1943 году наградил его званием генерала армии, а позднее, на банкете в честь Дня Победы, даже провозгласил за него отдельный тост. Но с 1943-го до конца 1944 года НКПС снова руководил Каганович, потом он перешел на более мирную работу и к железнодорожным делам больше не возвращался, а Наркомпуть в декабре 1944 года возглавил генерал-лейтенант Иван Владимирович Ковалёв (1901–1993). До того он служил в железнодорожных войсках, занимал ответственные посты на ряде дорог. После служил в НКПС и работал над подготовкой железных дорог к чрезвычайным ситуациям. В июне 1941 года Ковалёв был назначен начальником Управления военных сообщений Генштаба Красной армии. В период битвы за Москву он единственный осмелился выступить против предложения Сталина о расформировании железнодорожных войск (их планировалось

вливать в 1-ю Ударную армию). Ковалёв задал на совещании риторический вопрос: кто в таком случае восстановит разрушенные дороги и мосты, чтобы снабжать и подкреплять наши наступающие войска? Сталин согласился с этим аргументом. Современники свидетельствуют, что Ковалёва отличало чувство собственного достоинства и в то же время он был исключительно корректным в отношениях с подчиненными, умел ценить и помнить их заслуги, быть благодарным.

Иван Владимирович так написал в мемуарах о своей работе в НКПС: «Первое моё в качестве наркома знакомство с положением дел на транспорте подтвердило то, что я знал как начальник военных сообщений: победный 1944 год, прошедший в непрерывных наступательных сражениях, поставил наши железные дороги на грань кризиса. И никаких парадоксов в этом не было. Просто на четвертом году войны железнодорожный транспорт, который поддерживал себя в основном за счет внутренних резервов, почти исчерпал эти резервы и уже не выдерживал непрерывного возрастания нагрузок». Профессионализм, знание тактики и стратегии позволили Ковалёву успешно решать



Женщины на строительстве железной дороги
Старый Оскол - Ржава, 1943 г.

сложный комплекс проблем, связанных как с потребностями возрождающегося народного хозяйства, так и с обеспечением боевых операций решающего и победоносного 1945 года.

В ходе Великой Отечественной войны значительная часть европейской сети железных дорог СССР была почти полностью разрушена, уничтожено 40% вагонов и 50% локомотивов. Представив себе этот масштаб потерь, лучше понимаешь, какую титаническую работу проделали в эти годы все работники НКПС, регулярно обеспечивая в необходимом объеме военные перевозки и доставку грузов на фронт. В 1946 году, когда в нашей стране вместо наркоматов появились министерства, И.В. Ковалёв стал первым министром путей сообщения СССР. Но, хотя название ведомства и изменилось, главная задача, стоявшая перед ним, осталась прежней — скорейшее восстановление сети железных дорог, разрушенных в годы войны.

Михаил ПЁРЫШКИН,
к. и. н., ведущий специалист
отдела организации
делопроизводства и архива

СОБЫТИЯ

«ТАМОЖЕННЫЙ ОЛИМП» ВЗЯТ!

Оренбургский филиал компании «Газпром-транс» на региональном этапе конкурса «Таможенный Олимп 2015» завоевал третье место в номинации «Лучший таможенный представитель в Приволжском федеральном округе».

Конкурс «Таможенный Олимп» проводится уже много лет и проходит в два этапа. Победители первого — регионального — этапа становятся участниками федерального конкурса «Таможенный Олимп» и претендентами на получение наград в соответствующих номинациях. За время проведения конкурса были выработаны строгие критерии отбора претендентов. В их числе: объем внешнеторгового оборота, сумма перечисленных в федеральный бюджет таможенных платежей и сборов за год, отсутствие в текущем году дел о привлечении к ответственности за нарушение таможенного законодательства, период участия во внешнеэкономической деятельности, использование электронного декларирования и иные характеристики деятельности. Участники, имеющие наилучшие показатели по оценочным критериям, признаются лауреатами конкурса.

Между тем само мероприятие стало еще одним поводом поговорить о работе отрасли. В режиме видеоконференции таможенники Поволжья обсудили актуальные проблемы. В частности, речь шла о путях совершенствования, упрощения и ускорения таможенных операций.

На заседании Общественно-консультативного совета Приволжского таможенного управления состоялось награждение победителей регионального этапа конкурса. Дипломы лауреатам и победителям вручал начальник Приволжского таможенного управления Сергей Рыбкин.

Региональный этап конкурса «Таможенный Олимп 2015» проводился в четырех номинациях: «Лучший экспортер в Приволжском федеральном округе», «Лучший импортер в Приволжском федеральном округе», «Лучшее СМИ, освещающее таможенную проблематику», «Лучший таможенный представитель в Приволжском федеральном округе».

Лауреатами в последней номинации были признаны: ООО «Самарские таможенные услуги» — 1-е место; представительство ООО «РТП» «РТП-Саратов» — 2-е место; ООО «Газпромтранс» (Оренбургский филиал) — 3-е место.

По словам Сергея Рыбкина, резервы дальнейшей оптимизации сроков еще далеко не исчерпаны. В рамках «дорожной карты» по совершенствованию таможенного администрирования предусмотрена разработка и реализация технологии автоматического выпуска товаров и автоматической регистрации поданной таможенной декларации в виде электронного документа.

В 2010 году Оренбургский филиал «Газпромтранс» одним из первых пере-



Служба организации перевозок Оренбургского филиала с дипломом лауреата конкурса «Таможенный Олимп 2015». Слева направо: Людмила Прокофьева, Антон Бахарев, Сергей Шонин, Андрей Шинкарев, Василий Ряховских

шел на электронное декларирование товаров с использованием сети Интернет. Внедрение перспективных информационных технологий не только позволило сократить время на оформление таможенных деклараций филиала, но и дало возможность оказывать услуги таможенного представителя сторонним организациям, что, безусловно, повлияло на увеличение доходов компании. Учитывая строгие критерии отбора и участие

в конкурсе лучших представителей Приволжского федерального округа, высокая оценка Оренбургского филиала подчеркнула уровень работы таможенной службы ООО «Газпромтранс», подтвердив его статус ведущего российского таможенного представителя.

Сергей ШОНИН,
начальник службы организации перевозок
Оренбургского филиала



ПРЕТВОРЕНИЕ В ЖИЗНЬ РАЦИОНАЛИЗАТОРСКИХ ИДЕЙ

Если у тебя есть энтузиазм, ты можешь совершить все, что угодно. Энтузиазм – это основа любого прогресса.
Генри Форд

Рационализация в организации нацелена на достижение максимально возможного уровня эффективности при существующих экономических и технологических условиях. Положительный эффект рационализации отражается в росте устойчивости развития компании, в расширении рынка и увеличении прибыли, в достижении социальной гармонии в коллективе. В целом рационализация призвана стимулировать творческие усилия работников по усовершенствованию имеющихся технических решений, по модернизации действующего оборудования и его приспособлений к конкретным условиям производства и эксплуатации.

С какими результатами и показателями по рационализаторской деятельности был завершён прошедший год?

В 2014 году в рационализаторской деятельности ООО «Газпромтранс» приняли участие более 200 работников – специалистов рабочих профессий и инженерно-технического персонала. Было подано 188 предложений, направленных на повышение надежности работы технических средств и оборудования, на обеспечение производственной безопасности, улучшение условий труда, снижение затрат. В производство внедрено более 140 предложений, отдельные предложения еще остаются на стадии подготовки к применению. Экономический эффект от использования рационализаторских предложений за 2014 год составил более 11 млн рублей. Если перечисленные результаты сравнить, например, с показателями за последние два-три года, то можно сделать вывод: количество рационализаторов и ежегодно подаваемых ими рационализаторских предложений увеличилось вдвое, экономический эффект вырос в три раза.

С целью повышения заинтересованности работников в результатах своего труда путём морального и материального стимулирования технического творчества в компании «Газпромтранс» ежегодно, начиная с 2010 года, проводится смотр-конкурс рационализаторской деятельности. В первом квартале текущего года подведены итоги смотр-конкурса за 2014 год, определившие победителей в номинациях «Лучший филиал по рационализаторской деятельности» и «Лучший рационализатор».



Александр Тарасенко



Алексей Дмитриев



Виталий Александров

По итоговым показателям смотр-конкурса за звание «Лучший филиал по рационализаторской деятельности» победителем признан Ямальский филиал.

В 2014 году авторами рационализаторских предложений в Ямальском филиале стали 84 работника. Было подано 78 предложений, использовано в производстве более 50. За счет использования внедренных рационализаторских предложений удалось достичь экономии свыше 6 млн рублей.

Самое северное подразделение нашей компании уже не в первый раз становится победителем смотр-конкурса. Такой результат обеспечивают энтузиазм коллектива и хорошо отлаженная работа в данном направлении деятельности руководителей и специалистов предприятия. Коллектив Ямальского филиала награжден дипломом ООО «Газпромтранс» и поощрен денежной премией.

Коллективы Оренбургского и Астраханского филиалов, занявшие по итогам проведенного конкурса второе и третье места соответственно, награждены дипломами.

Победителем по итогам конкурса за звание «Лучший рационализатор» ООО «Газпромтранс» признан Александр Тарасенко, инженер 1-й категории по эксплуатации вентиляционных систем и санитарно-технического оборудования Службы энергоснабжения Ямальского филиала. Рационализаторские предложения Александра Тарасенко, успешно примененные в производственном процессе: «Транспортировка

жидких бытовых отходов от объектов ЯФ ООО «Газпромтранс» мобильным транспортом в КНС №4 на станции Обская», «Механизация приготовления и транспортировки химических растворов с автоматизацией отдельных операций в БВПУ-10», «Быстросъёмные ревизионно-смотровые окна на наружном трубопроводе безнапорной канализации объектов КАБ №1 и ДОЛБ №3», «Приспособление для центровки трубопроводов», «Вставка стальная с пробоотборником в трубопровод ТВС и К», «Съёмное приспособление для удаления насыщенного паром отложений в трубопроводах тепло-, водоснабжения и канализации».

Второе место по итогам конкурса за звание «Лучший рационализатор» ООО «Газпромтранс» присуждено Алексею Дмитриеву, инженеру-технологу 1-й категории Производственно-технического отдела Оренбургского филиала. В составе авторского коллектива он предложил использовать техническое решение «Приспособление для восстановления рабочей поверхности пробки крана шарового углового». Предложение успешно внедрено на участке по ремонту запорной арматуры и гидроиспытаниям Службы вагонного хозяйства. Была проведена отладка комплекса технических вопросов, связанных с восстановлением рабочей поверхности детали и отказом от необходимости закупки новых пробок на ближайшие годы. В прошедшем году филиалом было восстанов-

лено более 3000 пробок крана шарового углового, что также сказалось и на таком показателе, как отсутствие простоя вагонов-цистерн в ремонте. Использование приспособления позволило получить в 2014 году экономический эффект в размере 4,5 млн рублей.

Третье место по результатам конкурса присуждено Виталию Александрову, токарю участка технического обслуживания локомотивов Службы локомотивного хозяйства и путевой техники Астраханского филиала, автору многих рационализаторских предложений, позволивших улучшить технологию обслуживания тепловозов, повысить культуру производства.

По итогам смотр-конкурса за звание «Лучший рационализатор» ООО «Газпромтранс» победителям будут вручены дипломы и денежные премии.

Кроме того, рационализаторы Ямальского филиала в четвертый раз приняли участие в окружном конкурсе «Лучший изобретатель и рационализатор Ямало-Ненецкого автономного округа» за 2014 год. Этот конкурс проводится на Ямале с 2009 года. Среди участников конкурса, соревнующихся за звания «Лучший рационализатор ЯНАО» и «Лучший молодой рационализатор ЯНАО», – инженеры и специалисты дочерних организаций ОАО «Газпром», предприятий топливно-энергетического комплекса, ямальские предприниматели, представители высших учебных заведений.

Вот некоторые достижения рационализаторов филиала: Андрей Пегов, ведущий инженер отдела вагонного хозяйства, в 2012 году становился призером конкурса за звание «Лучший рационализатор ЯНАО», заняв третье место; в том же году электромеханик Константин Слатников был третьим в номинации «Лучший молодой рационализатор ЯНАО».

В 2014 году конкурсной комиссией округа было рассмотрено свыше 40 поступивших заявок, соответствующих необходимым критериям отбора, среди которых предложения наших коллег не остались незамеченными. Рационализаторы Ямальского филиала заняли 4-е, 5-е и 6-е места в обеих номинациях, вплотную приблизившись к победителям. Пожелаем же побед в следующих конкурсах рационализаторам Ямальского филиала!

Участие широкого круга работников в техническом творчестве – рационализаторской деятельности – является важным дополнением для того, чтобы нашей компанией своевременно и качественно выполнялись обязательства в современном динамичном мире.

Артур БУЛАТОВ,
заместитель начальника
Технического отдела



Рационализаторы Ямальского филиала. Нижний ряд (слева направо): Владислав Красножоненко, Борис Клименко, Яна Рыбалко, Ольга Нагорна, Елена Мельникова, Ирина Карузина, Иван Моисеев, Алексей Изъюров. Средний ряд (слева направо): Алексей Греков, Михаил Доценко, Денис Жуковский, Николай Куликов, Александр Галуза, Александр Шепелев, Игорь Гоненко, Роман Поморцев, Александр Васин, Константин Шептяков. Верхний ряд (слева направо): Александр Дрыгин, Артём Филь, Андрей Пегов, Владимир Александров, Алексей Белозерцев



РИСУЮТ ПРАВНУКИ ПОБЕДЫ

В Оренбургском филиале в рамках конкурса «Наша Победа» организована выставка детских рисунков.

Ангелина Старченко, 10 лет



Мария Амирова, 10 лет



Мастюков Егор, 10 лет



ФРОНТОВИКАМ

Под большими березами скорбно
Размещен обелиск со звездой.
Это память о прошлых сраженьях,
Дорогой мой солдат фронтовой.

Ты припомни, как вы уходили
На фронты той далекой войны,
Как вас матери в путь проводили,
Наказав: «Вы вернитесь, сыны!»

Ну а если не выпадет счастье,
Жизнь старайтесь героически отдать.
Защитите страну, защитите,
Будут вас все в веках вспоминать!»

Вы вернулись с войны той с победой,
Пережившие горечь утрат
Тех ребят, что в могилы сложили,
Наших славных советских солдат.

А сейчас на Поклонной воздвигли
Монумент в честь Победы в войне,
За которую жизнь положили
Миллионы советских людей.

Так помянем сегодня их стоя.
Пять минут постоим в тишине,
Чтобы не было больше всем горя,
Как на той, на прошедшей войне.

Вас все меньше и меньше на свете,
Но ваш подвиг звучит как набат.
Вы свободу страны отстаивали,
Дорогой наш советский солдат!

Евгений ВАУЛИН,
советник директора по безопасности
Оренбургского филиала

ДАЛЬНОМЕРЩИК КОРАБЕЛЬНОЙ АРТИЛЛЕРИИ

Я живу недалеко от Ухты, в маленьком поселке Водный. Долгие годы, во время Великой Отечественной войны и после нее, на закрытом военном заводе в поселке добывали тяжелую радиевую воду, радиий из которой изучали и использовали при создании советского ядерного вооружения. Давно уже завод стал «мирным», добычу радия прекратили, а последствия остались, в том числе и в народной памяти. Вообще, в Ухтинском районе, да и во всей Республике Коми при слове «Водный» у местных автоматически возникает ассоциация со словом «радиация». Завод являлся градообразующим для нашего поселка. Практически все население трудилось на «Прогрессе». Сегодня я хочу рассказать об одном замечательном человеке, который также внес свой вклад в работу завода. Это ветеран Великой Отечественной войны Михаил Кузьмич Балбуцкий. Он живет на соседней улице, и дай Бог ему здравствовать еще долгие годы. Воспоминания М.К. Балбуцкого о войне были опубликованы в 2009 году в 13-м томе сборника «От солдата до генерала», изданным Академией исторических наук. Кстати, этот проект до сих пор не завершен, на сегодня издано 16 томов,

еще 22 готовятся к изданию, а сбор материалов, наверное, будет продолжаться все время, пока жив последний участник той страшной войны. Хочу представить небольшой отрывок из этих воспоминаний.

Я родился 1 ноября 1926 года в крестьянской семье в п. Туров (ныне город) Гомельской области Белоруссии, по национальности белорус. Мне было полтора года, когда репрессировали моего отца. В феврале 1934 года мы с мамой приехали к отцу в поселок Чибью (ныне город Ухта). В том же году я пошел в первый класс 1-й средней школы. Проучился четыре года. В связи с переводом отца на разные участки строительства железной дороги 5-й класс я окончил в поселке Княжпогост, 6-й — в поселке Коряжма Архангельской области, 7-й класс — в городе Котласе.

21 июня 1941 года все мы, семиклассники, получили свидетельство об окончании неполной средней школы. 22 июня почти всем классом рано утром пошли в поход на природу. Вернулись к обеду и сразу почувствовали, что в городе что-то произошло. Заметили, что у столбов, на которых висели радиорепродукторы, толпились люди. Так мы узнали о войне. Через несколько дней на семейном совете решили, что мне надо идти работать, так как если отца возьмут на фронт, я буду основным кормильцем семьи. Семья: мать, бабушка, брат (6 лет), сестра (4 года).

Отец устроил меня учеником токаря, и я проработал до октября 1943 года. В это время были представители с Северного фронта, и всех котласских мальчишек собрали в военкомате. Мы прошли медицинскую комиссию, и самых здоровых отобрали для отправки на фронт. 3 ноября 1943 года мы уехали в сторону Мурманска. В конце ноября прошли повторную комиссию, на которой каждому определили его будущую специальность. Я был направлен в учебный отряд Северного флота, который находился на Соловецких островах. Через два месяца после моего призыва умер отец. Но я узнал об этом только спустя месяц (из письма моему другу от его матери). По окончании учебы я получил специальность дальномерщика-визирщика и в июне 1944 года был зачислен в экипаж эскадренного

миноносца «Грозный», ставшего впоследствии Краснознаменным за свои боевые заслуги.

Наш корабль вместе с другими кораблями (иногда и в одиночку) выполнял задания по поиску и уничтожению фашистских подводных лодок, вступал в бой с надводными кораблями противника, авиацией, помогал артиллерией нашим войскам при освобождении городов. В этих боевых походах я принимал участие как дальномерщик корабельной артиллерии (была такая морская специальность по измерению расстояния до противника). Корабли эскадры Северного флота также осуществляли охрану наших торговых пароходов и транспортных судов союзников от немецких подводных лодок и самолетов. Об одном из многих караванов Валентин Пикуль написал в книге «Реквием каравану Р-17». С Валентином Пикулем (юнгой в то время) мне довелось познакомиться в учебном отряде на Соловках и служить на эскадренном миноносце «Грозный» до конца войны.

Очень хорошо помню случай. Нашей эскадре было дано задание сопроводить в Белое море в Архангельск три транспорта с женщинами, освобожденными из плена, а их было несколько тысяч. Немцы, как нам сообщили, направили против нас около двух десятков подводных лодок. Чтобы увеличить число жертв, немцам нужно было прорваться внутрь охраняемого каравана. Они торпедировали идущий впереди нас эсминец, но войти внутрь каравана и сделать свое черное дело не смогли. В бой вступили артиллеристы и минеры. Этот район был обстрелян ныряющими снарядами и минами. В ходе боя нашему кораблю удалось спасти только семь моряков с затонувшего эсминца, державшихся за плотик: стояла кромешная тьма, но включать прожектора было нельзя — жертв оказалось бы еще больше. Команда корабля во время боя действует как один организм, и отличить героизм одного человека от героизма другого невозможно.

После войны киносъемки фильма «Повесть о «Неистовом» проводились на эсминце «Разумный», на который я и был впоследствии переведен. На Северном флоте я прослужил пять лет. В конце 1948 года по приказу верховного главнокомандующего в составе

спецотряда лучших корабельных специалистов был направлен в Одессу на приемку военных кораблей из бывшей фашистской Италии. Я был в экипаже, принимавшем итальянский крейсер, которому затем было дано название «Керчь». Прослужил год на крейсере, а в конце декабря 1949 года был переведен в состав спецотряда в город Николаев — принимать новейший по тем временам эскадренный миноносец «Буйный», строительство которого заканчивалось на верфях завода «61 коммунар».

Прослужив на флоте ровно семь лет, 1 октября 1950 года я демобилизовался. После поездки на родину в Белоруссию в апреле 1951 года приехал в Ухту, город нашего детства, где впоследствии встретил своих друзей, оставшихся в живых после этой войны. Месяц проработал токарем на одном из предприятий, был приглашен работать мастером в поселок Водный. В 1954 году стал работать на вновь организованном заводе «Прогресс» токарем, затем слесарем, шофером, инженером-механиком, а последние 15 лет перед уходом на пенсию — инженером-конструктором.

За время службы был награжден медалями «За оборону советского Заполярья», «За победу над Германией в Великой Отечественной войне 1941–1945 гг.», орденом Отечественной войны 2-й степени, многими юбилейными и памятными медалями и знаками, в частности, медалью «За доблестный труд» в ознаменование 100-летия со дня рождения В.И. Ленина.

Вместе с женой Екатериной мы воспитали сына и дочь, которые подарили нам двух внуков и двух внучек. Все получили высшее образование. А внуки, в свою очередь, подарили нам двух правнуков и двух правнучек.

Годы, проведенные на службе (7 лет), вспоминаются с теплотой. Нас окружала постоянная забота старших и по званию, и по возрасту. Хотя служба на флоте в суровых климатических условиях была тяжелой, но она никого не тяготила — все с чувством великого патриотизма к Родине с честью ее несли.

Елена СТАНЕВИЧ,
специалист по кадрам
Ухтинского филиала



Михаил Кузьмич Балбуцкий

МОЯ СЕМЬЯ В ГОДЫ ВОЙНЫ

Мы, граждане России, гордимся тем, что у нас есть Великая Победа, подобно которой нет в истории ни одной страны мира. Мы знаем, какой ценой досталась она. Война не обошла стороной никого. Те подвиги, из которых складывалась большая победа всей страны, отражены в летописи каждой семьи. Задача живущих ныне – хранить в своем сердце память о подвигах наших отцов, дедов и прадедов. Сегодня я расскажу о своем Дедушке, сражавшемся на полях Великой Отечественной войны.



Мухаметзян Бурганович Гумеров

МОЙ «СТАРШИЙ ПАПА»

Мой Дедушка – Гумеров Мухаметзян Бурганович (26.04.1906 – 01.07.1991) – родился в деревне Бик-Утево Буинского района Татарской АССР. В августе 1941-го был призван в ряды Красной Армии. С февраля 1943 года активно участвовал в боях на фронтах Великой Отечественной войны, сражался на передовой в должности командира стрелкового взвода стрелковой роты 1195-го стрелкового полка 360-й стрелковой Невельской дивизии в составе Четвертой ударной армии 1-го Прибалтийского фронта. Освобождал от фашистов Белоруссию и Прибалтику. За проявленный героизм лейтенант Мухаметзян Гумеров награжден двумя боевыми орденами Красной Звезды, орденом Отечественной войны 1-й степени, многими медалями. В наступательных боях дважды был тяжело ранен: первый раз 5 мая 1944 года под деревней Ровное Витебской области. Второе ранение (сквозное ранение бедра осколком мины) получил в августе 1944 года, когда со своим взводом ворвался в селение Левены (Латвия) и занял этот населенный пункт. За этот бой он был награжден вторым орденом Красной Звезды. Подробности военных эпизодов есть в наградном листе, в кратком конкретном изложении личного боевого подвига: «29 апреля под деревней Казимерово со своим взводом боевого обеспечения ворвался в немецкие траншеи. Немцы были вынуждены бежать, оставив на поле боя своих раненых и убитых и много трофеев. Тем самым была создана возможность занять деревни Зайцево и

Казимерово. 9 августа 1944 г. со своим взводом первым ворвался в населенный пункт и занял его, немцы вынуждены были бежать, в спешке оставив на поле боя своих более десяти человек убитых, комплект инструментов духовой музыки, обмундирование и др. трофеи».

Дедушка вернулся с фронта только в 1946 году инвалидом второй группы. Бабушка все это время жила одна с детьми. После войны, до 1954 года, Дедушка работал в Буинском райкоме КПСС, занимая должности заведующего военным отделом, сельскохозяйственным и организационным отделами.

Наша семья очень гордится Мухаметзяном Бургановичем. Мы, внуки, звали Дедушку Зур Ати, что в переводе с татарского означает «Старший Папа». В последние годы его жизни, когда Бабушки уже не было с нами, я на каникулах ездил в гости к Деду. По два месяца мы жили вдвоем. Я готовил еду, ухаживал за огородом, смотрел за хозяйством. Вечерами, за чаем, Дедушка рассказывал про войну. На вопрос, почему у него нет однополчан, он отвечал, что однополчане могут быть у летчиков, танкистов и моряков, а от полного взвода пехотинцев (до 30–40 человек) после каждого боя оставалось в живых всего лишь три-четыре бойца, войска постоянно пополнялись, и зачастую Дедушка даже не успевал познакомиться с теми, с кем шел в бой.

А еще мой Дедушка был прекрасным семьянином, вместе с Бабушкой они вырастили семерых детей. Все они имеют высшее образование, среди детей и внуков – два доктора наук, восемь кандидатов наук, трое имеют почетное звание «Заслуженный химик Республики Татарстан», трое являются лауреатами Государственной премии Республики Татарстан в области науки и техники. И всё это благодаря Мухаметзяну Бургановичу и Магинуру Бургановне Гумеровым, которые вынесли все тяготы жестокой войны и обеспечили достойную жизнь своим детям и внукам.

Низе я представляю воспоминания о военном времени своего дяди, Гумерова Азата Мухаметзяновича, профессора кафедры бизнес-статистики и математических методов в экономике, советника при ректорате Казанского национального исследовательского технологического университета.

ГОЛОДНОЕ ВОЕННОЕ ДЕТСТВО

Конечно, трудно представить, о чем может помнить мальчик, которому в 1945 году было всего семь лет. Но всё-таки помнится многое... Главное – это постоянное чувство голода. Бывало, когда за весь день во рту не было даже крошки хлеба. А семья была большая – пятеро детей, две Бабушки (мамина и папина матери). Отец на фронте. И все мы были озабочены поисками еды. Летом выручала трава, в основном крапива. Но желающих собрать её было так много, что она даже не успевала, как следует, вырасти. Пытались есть даже вареную картофельную ботву, но от неё становилось совсем плохо. Весной ходили на поля и выкапывали гнилую картошку, из которой Мама пекла чудесные лепёшки – лепёшек вкуснее я больше

никогда в жизни не ел. Иногда соседи давали картофельные очистки, мы их отмывали и варили, я до сих пор благодарен за это.

Старшая сестра Майсара Мухаметзяновна помнит один эпизод, который по сей день у нее вызывает слезы. Младшая сестренка очень остро переносила голод, и вот как-то раз сидит она около Бабушки, смотрит на свои пальчики и приговаривает: «Бабуля, почему нельзя съесть эти пальчики? Как бы я наелась...».

Ещё один источник питания – колоски на полях после уборки урожая. Сразу после уборки пионеры организованно собирали колоски и сдавали их колхозу. А после мы, уличная малышня, с маленькими торбочками шли на те же поля. Они охранялись верховыми с нагайками, но нас не били, очевидно, жалели. Когда я стал взрослым, понял, какие кары могли последовать за эти грехи – законы в то время были очень строгие.

У нас жили эвакуированные из Сталинграда: женщина с маленькой девочкой. Однажды под сундук закатилась монетка, и когда мы его отодвинули, нашли запальный, весь в паутине, кусочек сухаря. С каким же наслаждением мы его съели, честно поделив на всех.

Я был единственный мальчик при четырех сестрах. Мама всегда брала меня с собой, когда ходила за хлебом, который мы получали по карточкам. И она давала мне довесок величиной, как правило, со спичечную коробку, чтобы я этот кусочек съел по пути домой. До сих пор чувствую угрызения совести перед сестрами.

Но труднее всех, конечно, было Маме – она чувствовала ответственность за наши жизни. Я помню, как плакал от голода, и однажды она дала обет: если наступят хорошие времена, она повесит мне на шею целую буханку хлеба. И Мама выполнила свое обещание – когда мы, человек сорок, собрались в Буинске, в родительском доме на семейное мероприятие. Многие плакали...

Но иногда везло. Начали распространять продукты и одежду, поступающие по программе ленд-лиза из США. Смутно помню какой-то яичный порошок, концентраты. А в американском пальто мы с сестрой по очереди ходили в школу, благо учились в разные смены. Электрического освещения в Буинске в те времена не было, уроки готовили при керосиновой лампе, вместо тетрадей использовали газеты и старые книги, карандаши были на вес золота.

И даже в таком захолустье по Буинску ездили «Студебекеры», расконвоированные пленные немцы строили железную дорогу до Ульяновска.

...Но всё когда-то заканчивается. Хорошо помню свою уличку после объявления Победы. Был яркий солнечный день, на улице полно народу, везде пляшут, поют, смеются и... плачут. А мы Отца ждали ещё полгода – после ранения в Белоруссии он до января 1946 года лечился в госпитале в Москве. После его возвращения началась совсем другая жизнь. Помню жизненные уроки, которые преподавал мне, десятилетнему мальчику, Отец, и эти уроки я запомнил на всю жизнь. Первый его вопрос был: «Как учишься?». Я бойко ответил: «Чтение – «пять», письмо – «пять», ... арифметика – «два». Дело в том, что в первом классе я не знал по-русски ни одного слова и писал любые цифры, которые приходили на ум. Как-то я шлепнул младшую сестренку. Последовала реакция Отца: «Никогда не обижай слабых, будь честен!»

Мухаметзян Бурганович и Магинура Бургановна имели всего-навсего начальное образование. Но роль и место образования в жизни человека понимали прекрасно. Несмотря на трудности, в том числе и материальные (в семье было уже семеро детей), они сумели дать высшее образование всем детям. В 1975 году в журнале «Советская женщина» даже была опубликована большая статья «Семь дипломов Гумеровых». А в Буинске именем Мухаметзяна Гумерова названа одна из новых улиц города.

(Орфография автора сохранена. – Прим. «ВГ»)

Нияз ГАРИПОВ,
начальник Отдела подготовки и проведения конкурентных закупок



ИСТОРИЯ ГЕОРГИЕВСКОЙ ЛЕНТЫ

История возникновения этого символа Великой Победы уходит своими корнями в XVIII век, когда в 1769 году во время русско-турецкой войны 1768–1774 годов императрицей Екатериной II был учрежден орден Святого Георгия. Он предназначался для награждения офицеров за заслуги на поле боя и выслугу в воинских чинах и имел четыре степени отличия. Первая имела три знака: крест, звезду и ленту, состоявшую из трех черных и двух оранжевых полос, которая носилась через правое плечо под мундиром. Вторая степень ордена также имела звезду и большой крест, который носился на шее на более узкой ленте. Третья степень – малый крест на шее, четвертый – малый крест в петлице.

Существуют различные мнения о значении цветов Георгиевской ленты. Граф Литта, помогавший императрице Екатерине II в реформировании флота на Балтийском море, в 1833 году писал: «Бессмертная законодательница, сей орден учредившая, полагала, что лента его соединяет цвет пороха и цвет огня...». Серж Андоленко, русский офицер, ставший впоследствии генералом французской армии и составивший наиболее полный сборник рисунков и описаний полковых значков русской армии, считал иначе: «В действительности же цвета ордена были государственными с тех времен, когда русским национальным гербом стал двуглавый орел на золотом фоне... Вот как при Екатерине II описывался русский герб: “Орел черный, на главах корона, а наверху в середине большая Имперская корона – золотая, в середине того же орла Георгий, на коне белом, побеждающий змия, епанча и копье – желтые, венец желтый же, змей черный”. Таким образом, русский военный орден и по своему имени, и по своим цветам имел глубокие корни в отечественной истории». Как бы то ни было, черно-оранжевый биколор стал традиционным цветом праздника 9 мая.

Статус ордена 1769 года оговаривал: «Ни высокая порода, ни полученные пред неприятелем раны не дают право быть пожалованным сим орденом: но дается оный тем, кои не только должность свою исправляли во всем по присяге, чести и долгу своему, но сверх того отличили еще себя особливим каким мужественным поступком, или подали мудрые, и для Нашей воинской службы полезные советы... Сей орден никогда не снимать: ибо заслугами оный приобретается».

Во время Великой Отечественной войны, 8 сентября 1943 года, был учрежден орден Славы трех степеней. Его статут и желто-черная расцветка ленты напоминали о Георгиевском кресте. А 2 марта 1992 года Указом Президиума Верховного Совета России «О государственных наградах РФ» было принято решение о восстановлении российского ордена Святого Георгия и знака отличия «Георгиевский крест».

На улицах российских городов Георгиевская ленточка впервые появилась весной 2005 года в рамках одноименной акции. И сейчас это уже неотъемлемый атрибут празднования Дня Победы.

Служба по связям с общественностью и СМИ



Зур Ати (Дедушка), Нияз Гарипов, Лена Гумерова, Рустем Гарипов



НОВАЯ ОЦЕНКА УСЛОВИЙ ТРУДА



Движение нашей страны к специальной оценке условий труда началось в канун 2013 года, когда президентом РФ было подписано поручение Правительству РФ разработать и внести в Думу проект закона, определяющего «порядок проведения специальной оценки рабочих мест на предмет их соответствия требованиям пенсионного законодательства Российской Федерации, а также соотношение размера страховых взносов на обязательное пенсионное страхование, уплачиваемых работодателями в отношении работников, занятых на тяжелых работах, работах с вредными и (или) опасными и иными особыми условиями труда, с результатами этой оценки». В результате исполнения данного поручения был принят и вступил в силу федеральный закон от 28.12.2013 №426-ФЗ «О специальной оценке условий труда», который определил состав участников, порядок проведения и результат специальной оценки условий труда (далее – СОУТ).

Что же пришло на смену аттестации рабочих мест? В соответствии со ст. 3 данного закона СОУТ «является единым комплексом последовательно осуществляемых мероприятий по идентификации вредных и (или) опасных факторов производственной среды и трудового процесса (далее также – вредные и (или) опасные производственные факторы) и оценке уровня их воздействия на работника с учетом отклонения их фактических значений от установленных уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти нормативов (гигиенических нормативов) условий труда и применения средств индивидуальной и коллективной защиты работников».

В соответствии с п. 4 ст. 8 Закона СОУТ проводится в плановом порядке не реже одного раза в пять лет. Этот срок исчисляется от даты утверждения предыдущего отчета СОУТ. Для вновь созданных организаций

срок следует исчислять от даты государственной регистрации организации, а при наличии результатов аттестации рабочих мест СОУТ может не проводиться в течение пяти лет от даты завершения аттестации. Внеплановая СОУТ проводится по закрытому перечню оснований, указанному в ст. 17 Закона, срок проведения в этом случае ограничен 6 месяцами от даты наступления события, явившегося основанием для внеплановой оценки.

В Оренбургском филиале большинство рабочих мест были аттестованы в 2009 году. А поскольку аттестация проводится через пять лет, то после выхода Закона наша организация оказалась в числе первых, кто проводил работу по его выполнению.

Проведение СОУТ – обязанность работодателя, ее оплата также проходит за счет его средств. Поскольку в действующем документе «Правила финансового обеспечения предупредительных мер по сокращению производственного травматизма и профессиональных заболеваний работников и санаторно-курортного лечения работников, занятых на работах с вредными и (или) опасными производственными факторами», утвержденном Приказом Минтруда России от 10.12.2012 №580н, СОУТ не упоминается – оплата работ организации, проводящей СОУТ, на данный момент не подлежит компенсации за счет взносов в Фонд социального страхования РФ.

В соответствии с гл. 2 вышеуказанного закона комиссия по проведению СОУТ должна быть создана работодателем, который своим приказом или распоряжением должен определить персональный состав комиссии, порядок деятельности, график проведения СОУТ, что и было осуществлено в Оренбургском филиале.

Определение аналогичных рабочих мест, содержащееся в указанном законе, существенным образом отличается от определения в действовавшем ранее «Порядке проведения аттестации рабочих мест по условиям труда». Закон не содержит никаких указаний на критерии «одинаковости» используемых оборудования, инструментов, приспособлений, материалов и сырья, средств индивидуальной защиты. Это может сделать определение аналогичных рабочих мест непростой задачей. Например, если при сборке изделий за соседними рабочими местами используются отвертки разных производителей и разной длины – можно ли эти рабочие места считать аналогичными или нет?

Цена ошибки: в случае выявления рабочего места, не отвечающего критериям аналогичности, число рабочих мест, на которых должна быть проведена СОУТ, возрастает до количества неправильно признанных «аналогичными» рабочих мест. Учитывая, что проводящая СОУТ организация оказывает платные услуги, в ее интересах выявить как можно больше «неаналогичных» рабочих мест и тем самым увеличить объем работ. Кроме того, в случае изменения технологического процесса или замены оборудования (приспособлений, сырья и т.д.) у работодателя могут появиться рабочие места, в отношении которых будут не применимы результаты уже проведенной СОУТ, и нужно будет проводить внеплановую оценку. Она также должна проводиться при появлении новых рабочих мест, замене средств индивидуальной и (или) коллективной защиты, произошедшем несчастном случае, выявлении профессионального заболевания и некоторых других случаях.

Для проведения СОУТ в общем случае необходимы:

1. Комиссия работодателя.
2. График работ.
3. Перечень рабочих мест, в отношении которых осуществляется СОУТ.
4. Перечень аналогичных рабочих мест.
5. Договор с организацией, имеющей право на проведение СОУТ.
6. Идентификация и исследование факторов. Идентификация, методы исследований, измерений и экспертный состав для проведения работ определяются проводящей СОУТ организацией самостоятельно. Перечень факторов должен быть утвержден комиссией.
7. Оценка эффективности средств индивидуальной защиты.
8. Утверждение отчета о проведении СОУТ.

В соответствии со ст. 8 Закона СОУТ проводится работодателем совместно со специализированной организацией, привлекаемой по договору на конкурсной основе. Администрацией ОАО «Газпром» в 2014 году проводился конкурс на выбор контрагента для проведения данного вида работ в ООО «Газпромтранс». По итогам запроса предложений победителем стал Научно-исследовательский институт охраны труда (ООО «НИИОТ») в г. Иваново. Специалисты этого института – эксперт и два инженера-лаборанта по замерам – проводили СОУТ в Оренбургском филиале. Они определяли, какие вредные факторы влия-

ют на работника во время выполнения им должностных обязанностей, делали и фиксировали замеры. Замеры осуществлялись в присутствии представителей структурных подразделений и отдела охраны труда и промышленной безопасности, при непосредственном участии самих работников, СОУТ которых проводилась. После замеров специалисты провели опрос работников, позволяющий выявить продолжительность их нахождения под воздействием вредных факторов и длительность выполнения ими работы в этих условиях.

Весь объем собранной информации обрабатывался уже непосредственно в институте. Специалисты не только провели анализ и сделали выводы, но и предоставили по каждому рабочему месту карты о специальной оценке с итоговыми классами. Нужно отметить, что проверка на соответствие «требованиям пенсионного законодательства» в явном виде в определении СОУТ не фигурирует. Но поскольку в результате оценки «устанавливаются классы (подклассы) условий труда на рабочих местах» (п. 2 ст. 3 Закона), именно здесь и проявляется связь требований пенсионного законодательства с оценкой условий труда. Если ранее для назначения досрочной пенсии достаточным основанием было наличие профессии в списке вредных производств, то сейчас право на досрочную пенсию возможно только при подтверждении вредных условий труда специальной оценкой.

Данная работа происходит поэтапно. После выполнения всех вышеперечисленных действий организация, проводившая СОУТ, составляет отчет, который подлежит утверждению комиссией. После утверждения работодатель обязан в течение 30 дней (исключая периоды временной нетрудоспособности работника, нахождения его в отпуске или командировке) в письменной форме ознакомить работника с результатами оценки условий труда на его рабочем месте под роспись.

После согласования отчета в Администрации Общества и утверждения его приказом по филиалу специальная оценка считается проведенной, и остается лишь ознакомление с ее результатами всех работников филиала.

Владимир КАЛАШНИКОВ,
начальник отдела охраны труда и
промышленной безопасности
Оренбургского филиала

СПОРЫ УЧАСТНИКОВ ДОЛЕВОГО СТРОИТЕЛЬСТВА

Всвязи с принятием в 1998 году федерального закона «Об ипотеке», а в конце 2004 года – закона №214-ФЗ «Об участии в долевом строительстве...» большинство граждан нашей страны получили возможность обрести жилье. Однако помимо положительных моментов, которые возникают у покупателей квартир и домов, иногда появляется ряд проблем, связанных с ненадлежащим исполнением обязательств недобросовестными застройщиками. Например, просрочка сдачи дома в эксплуатацию, тогда как договор не предусматривает неустойку за просрочку. Или, скажем, предлагается дополнительное соглашение с новыми сроками передачи квартиры.

Что можно предпринять в таких ситуациях, чтобы свести риски к минимуму?

В первом случае, даже если договор долевого участия в строительстве не предусматривает неустойку, вы вправе требовать ее в размере 1/300 ставки рефинансирования ЦБ за каждый день просрочки (ч. 2 ст. 6 закона №214-ФЗ).

Если вы приобретаете квартиру для личных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности, то на вас распространяется еще и Закон РФ «О защите

прав потребителей» (ч. 9 ст. 4 закона №214-ФЗ), в котором говорится о том, что помимо неустойки вы можете требовать компенсацию морального вреда и штраф в размере 50% от суммы, присужденной судом в вашу пользу (п. 6 ст. 13, ст. 15 закона №2300-1). Также вы можете без штрафных санкций во внесудебном порядке отказаться от договора, если просрочка застройщика по передаче квартиры составит два месяца и более (п. 2 ч. 1 ст. 9 закона №214-ФЗ). Для этого нужно уведомить застройщика способом, подтверждающим факт получения одностороннего отказа от договора (например, заказное письмо с описью вложения и уведомление о вручении). Если же установленный договором срок передачи квартиры еще не наступил, но строительство приостановлено и есть вероятность, что застройщик не сможет передать квартиру в срок, то расторгнуть договор можно только в судебном порядке (п. 1 ч. 1.1 ст. 9 закона №214-ФЗ).

Возможные ссылки застройщика на срыв сроков из-за субподрядчика не освобождают его от ответственности (п. 3 ст. 401 ГК РФ, п. 6 Обзора Верховного Суда РФ по отдельным вопросам судебной практики о применении законодательства о защите прав потре-

бителей при рассмотрении гражданских дел, утв. Президиумом ВС РФ 01.02.2012).

Если застройщик предлагает подписать дополнительное соглашение с новыми сроками передачи квартиры, то следует отметить, что подписание дополнительного соглашения является правом, а не обязанностью дольщика. Если вы отказываетесь от подписания дополнительного соглашения, то сроки исполнения застройщиком своих обязательств по передаче квартиры остаются прежними. Таким образом, при нарушении срока передачи квартиры у вас будет право взыскать неустойку (ч. 2 ст. 6 закона № 214-ФЗ). В случае же подписания дополнительного соглашения договор будет действовать на условиях нового срока (ч. 1 ст. 453 ГК РФ), а пропуск застройщиком прежнего срока уже не будет основанием для начисления неустойки.

Иногда фактическая площадь передаваемой по акту приема-передачи квартиры меньше установленной договором долевого участия. Причем ситуация, когда люди покупают одни квадратные метры, а по факту получают на 1–3 кв. м меньше, – не редкость. Как поступать в таких случаях?

Если цена недвижимости в договоре продажи установлена за единицу ее площади или

иного показателя ее размера, то подлежащая уплате общая цена недвижимого имущества определяется исходя из фактического размера переданного покупателю недвижимого имущества (ч. 3 ст. 555 ГК РФ). В случае, если объект долевого строительства построен с отступлениями от условий договора и от указанных в части 1 статьи 7 закона №214-ФЗ обязательных требований, приведшими к ухудшению качества такого объекта, или с иными недостатками, которые делают его непригодным для предусмотренного договором использования, дольщик, если иное не установлено договором, вправе потребовать от застройщика соразмерного уменьшения цены договора (п. 2 ч. 2 ст. 7 закона N 214-ФЗ). Данный вопрос решается во внесудебном порядке путем передачи застройщику заявления «О соразмерном уменьшении цены договора долевого участия в строительстве в связи с изменением площади объекта строительства» с подтверждением его получения (например, отметки о получении с датой на экземпляре заявителя), желательно одновременно с подписанием акта приема-передачи квартиры.

Евгения ГОНЧАРОВА,
юрисконсульт Оренбургского филиала



ПОКОРИТЕЛИ ВЕРШИН ПОЛЯРНОГО УРАЛА

Любое путешествие, как увеличительное стекло, фокусирует радости и печали нашей жизни. На серьезном маршруте в единицу времени происходит больше событий, чем в повседневной «диванной» жизни. Может быть, именно поэтому люди забираются на высокие горы, уходят в кругосветное плавание и через льды и снега движутся к полюсам нашей планеты. Или просто совершают небольшие вылазки в выходные дни на природу с палаткой и шашлыками. Эти приключения надолго остаются в нашей памяти. И будет здорово, если под влиянием этого рассказа вам захочется выбраться на природу, страхнуть с себя пыль будней и окунуться в шум листвы, пение птиц и журчание ручьев. В нашем, северном ямальском, варианте – окунуться в снежную пыль из-под гусениц снегоходов и в дым костра в охотничьей избе на снежном перевале.

Экзотике полярных мест может позавидовать любой «материковый» житель. Вопрос в том, как ее преподнести. Жаль, что многие даже не представляют прелести и красоты Крайнего Севера. Между тем однажды взглянув в глаза бескрайним снежным просторам, человек «заболевает» Севером на всю жизнь. Задача путешественников – рассказывать о подобных красотах.

С наступлением зимы многие люди считают, что время хорошего отдыха закончилось, и с унынием ждут наступления лета, для того чтобы позагорать на пляже и заняться летними видами спорта. На самом деле зима является не менее подходящим периодом для активного отдыха и приключений, когда также можно испытать поистине незабываемые ощущения.

В 2014 году Ямальскому филиалу компании «Газпромтранс» исполнилось пять лет, это был наш первый маленький юбилей. Весь год в рамках празднования этого события проходили различные спортивно-оздоровительные и культурно-массовые мероприятия. Одним из них стало восхождение на Рай-Из.

Для справки: Рай-Из – это горный массив, которым начинается юго-западная часть гор Полярного Урала. С северо-востока массив ограничен долиной реки Собь, левого притока Оби, а с западной стороны – примыкает к оконечности Собского массива. В поперечнике горный массив простирается на 25 км, а его высота достигает 1177 метров. Что касается названия горы, то «из» на местном наречии означает «камень», а «рай» в разных источниках переводится по-разному – не то «райский», не то «пограничный». Впрочем, второй вариант всё же ближе к истине...

Если вам кто-то когда-то скажет, что восхождение на гору может совершить только альпинист, – не верьте этому! Восхождение на вершину какой-либо горы – это преодоление естественных препятствий, борьба с



природной стихией и испытание своей воли, выносливости, возможностей организма и снаряжения. Для восхождения команды Ямальского филиала в качестве снаряжения был выбран снегоход. Если говорить о сложности совершенного восхождения на снегоходах, то доля риска, физических усилий и борьбы с природными препятствиями присутствуют всегда, вне зависимости от способа подъема на вершину.

Организация восхождения заняла немного времени, за две недели были совершены сборы, подготовка техники и оборудования. Экстрим-команда сотрудников Ямальского филиала на своих снегоходах собралась у здания административно-бытового комплекса на станции Обская новой железнодорожной линии Обская – Бованенково. Это была начальная точка предстоящего маршрута. Всем участникам хотелось поскорее испытать полную чашу приключений и положительных эмоций от путешествия на Рай-Из. А провожающим (среди которых были и дети сотрудников) – насладиться упоительным моментом проводов «отважных полярников».

Расправив государственный флаг Российской Федерации и флаги компании «Газпромтранс», участники экспедиции закрепили их на свои «боевые» машины и провели фотосессию. Директор филиала Александр Фёдорович Маленчук произнес несколько напутственных слов, а также напомнил отважным участникам экспедиции о том, что он ждет их на планерном совещании в понедельник в целостности и сохранности. После этого все участники снегоходного похода оседлали свои «Линксы», «Ски-Душки», «Полярисы» и тронулись в путь.

Маршрут к подножию горы был проложен по заснеженной тундре и замершей реке Собь, протекающей вдоль подножия горного массива Рай-Из, и в итоге составил около 35 километров. На преодоление этого расстояния ушло около двух часов, и вся команда без «потерь» прибыла к точке начала восхождения.

Северная погода баловала участников восхождения, было около -15°C, холода никто не ощутил, да и экипировка участников полностью соответствовала погодным условиям. Стоит также упомянуть, что даже в мороз ехать на снегоходе, который в отличие автомобиля не имеет салона, совсем не холодно, сидение и руль этого транспортного средства имеют обогрев, поэтому водителю нужно лишь правильно экипироваться одеждой, рассчитанной на мороз и не стесняющей движений. К тому же приподнятое предстоящим экстримом настроение способствовало тому, что участники даже и не ощущали небольшого морозца.

После непродолжительного отдыха, проверки технического состояния и готовности снегоходов началось восхождение. Для этого был выбран южный склон массива. Расстояние до вершины составляло примерно 6 км горных снежно-осыпных склонов, ущелий и ледников, на преодоление которых потребовалось еще около полутора часов.

Свежий след снегохода... Иногда он настолько мягок, что не позволяет гусеницам зацепиться за снег. Тогда из-под них вылетают фонтаны снежной пыли, а снегоход зарывает сам себя. Далее действует отлаженная схема. Если участок несложный, подъезжает второй снегоход, цепляет трос и выдергивает «брата», бывает что вместе с санями, в которых находится нехи-



трый скарб путешественников (канистры с топливом, дрова, палатка, припасы еды и т.п.). Если в застрявших санях находится большой груз, а подъем крут или снегоход сел по самые «уши», тогда тактика освобождения «боевого коня» из заснеженного плена изменяется. Отцепляются сани, снегоход уходит вперед, а седоки в упряжке с обоими снегоходами тянут груз на себе, чтобы миновать «гиблое», изрытое гусеницами место. Когда сани и снегоход оказываются на более или менее твердой поверхности, повторяется схема номер один.

Коварная вещь – наледи. Образуются они на реках и озерах, когда вода давит снизу на ледяной покров и по трещинам выходит на поверхность водоема. Наледи имеют разную глубину и разный «характер». Это зависит от условий их образования. В знакомом месте путешественник должен постоянно быть начеку и как можно дальше объезжать сомнительные участки

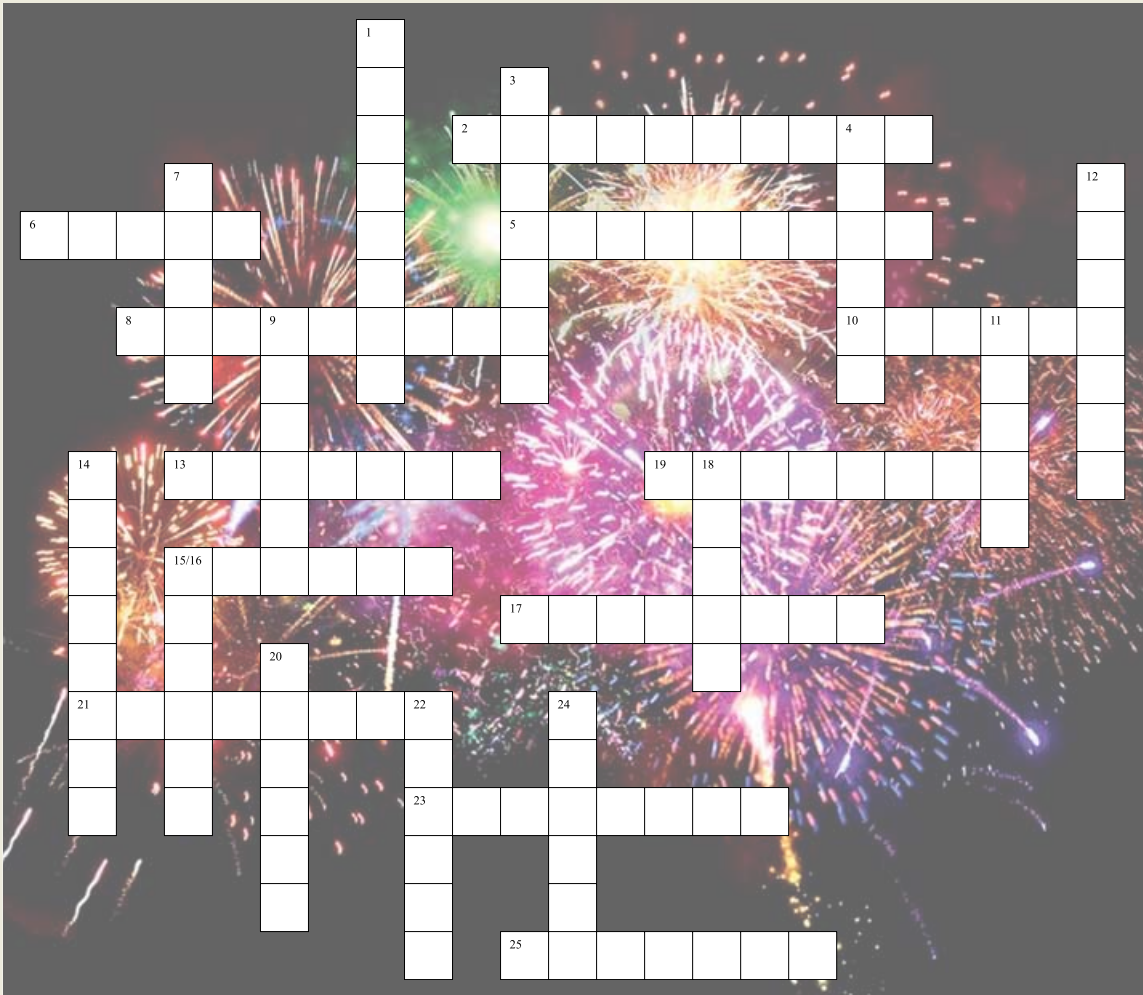
Частенько глубокие наледи скрываются под снегом. Бывали случаи, когда они глотали снегоходы по самый руль. Даже неглубокие наледи способны крепко спеленать и обездвижить снегоход. Его ходовая часть имеет способность мгновенно забиваться снежно-водяной кашей, увеличивая свой вес на несколько сотен килограммов. Не час и не два, как правило, тратит хозяин «боевого коня» на вызволение его из плена. Да и каких это титанических усилий стоит – на руках тянуть из «болота» железно-ледяную машину, весящую более полутонны.

Если тебя просят о помощи – помоги. А когда трудно тебе – смело рассчитывай на помощь друга. Так принято в тундре, и не только у коренного населения, но и у приехавших в этот суровый край. Может быть, это и есть главный секрет выживания на Крайнем Севере, в одних из самых суровых природных условий на планете.





КРОССВОРД



По горизонтали: 2. Кодовое название плана агрессивной войны фашистской Германии против СССР. 5. Один из первых городов, удостоившийся звания города-героя. 6. Режиссёр фильма «В бой идут одни старики». 8. Глава правительства Великобритании, подписавший вместе с премьер-министром Франции Даладье, Гитлером и Муссолини соглашение, вошедшее в историю как «Мюнхенский сговор». 10. Жительница страны – главной дальневосточной союзницы Германии во второй мировой войне. 13. Советский писатель, поэт, военный корреспондент, автор стихотворения «Жди меня». 16. Североамериканская страна, вступившая 10 сентября 1939 г. во вторую мировую войну на стороне Великобритании. 17. Рядовой в армии для посылок по делам службы. 19. Кодовое название Крымской конференции (СССР, Англия и США) в 1945 г. 21. Писатель, автор книги «В окопах Сталинграда». 23. Песня со словами «Вьётся в тесной печурке огонь». 25. Народный комиссар иностранных дел СССР во время второй мировой войны.

По вертикали: 1. Корреспондент газеты «Красная звезда», прославившийся пропагандистскими антинемецкими статьями и произведениями. 3. Страна в Юго-Восточной Азии, подписавшая в 1940 г. договор о дружбе с империалистической Японией и ставшая её сателлитом. 4. Боеприпас для артиллерии, который в одно и то же место не попадает дважды. 7. Маршал Великой Отечественной войны, ставший первым главнокомандующим вооруженными силами стран – участниц Варшавского договора. 9. Ближайший советник Гитлера и руководитель его партийной канцелярии; на Нюрнбергском процессе был заочно приговорён к смертной казни. 11. Её запасы в Грозном и Баку давали Гитлеру основания полагать, что со взятием этих городов войну можно будет считать выигранной. 12. Французский художник, создатель монументального панно «Герника». 14. Песня «День Победы» принесла этому композитору заслуженную славу и признание. 15. Конструктор, под чьим руководством был спроектирован танк Т-34. 18. Российский драматург, по пьесе которого «Вечно живые» поставлен знаменитый фильм «Летят журавли». 20. Вид оружия «Фау-2», состоявшего на вооружении вермахта во время второй мировой войны. 22. Город в Смоленской области, под которым происходили ожесточённые бои в период Московской битвы 1941–1942 гг. 24. Кодовое название плана по разгрому окружённой группы немецко-фашистских войск под Сталинградом.

ЮБИЛЯРЫ

Коллектив Сургутского филиала сердечно поздравляет с 50-летием
Баглая Вячеслава Федоровича, директора филиала



Уважаемый Вячеслав Федорович, от всей души желаем Вам интересных, плодотворных идей и возможностей для их реализации, бодрости духа и прекрасного настроения. Пусть дело, которому Вы отдаете свои силы, опыт и знания, приносит радость и является стимулом для новых профессиональных свершений. Искренне желаем Вам благополучия, крепкого здоровья и долгих лет жизни!

Администрация компании «Газпромтранс» присоединяется к этому поздравлению и желает Вячеславу Федоровичу успешного продолжения карьеры.

Коллектив Администрации ООО «Газпромтранс» поздравляет с 50-летием
Набатникову Ларису Фаилевну, начальника отдела организации перевозок

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Артеменко Ларису Вадимовну, ведущего инженера по организации и нормированию труда планово-экономического отдела
Дегтярева Сергея Владимировича, машиниста тепловоза Участка по эксплуатации локомотивного хозяйства Службы локомотивного хозяйства и путевой техники
с 55-летием
Брежнева Виктора Борисовича, машиниста тепловоза Участка по эксплуатации локомотивного хозяйства Службы локомотивного хозяйства и путевой техники
Игалиеву Рсылыбике Нажметовну, приемосдатчика груза и багажа Участка погрузки Службы погрузки и маневровых работ
с 60-летием
Жердева Владимира Юрьевича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы энергообеспечения

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 50-летием

Бондарева Павла Александровича, машиниста тепловоза Участка по эксплуатации локомотивного хозяйства
с 55-летием
Клименко Ольгу Евгеньевну, делопроизводителя Административно-хозяйственного участка

Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 55-летием

Изьюрова Алексея Александровича, инженера Службы перевозок
Коновалова Николая Петровича, дежурного по разъезду диспетчерского отдела
с 60-летием
Фокина Николая Петровича, слесаря по ремонту подвижного состава Участка ремонта вагонов

Ответы на кроссворд в №4 (116)

По горизонтали: 1. БМП. 4. Геральдика. 6. Брандспойт. 8. Аппликация. 10. Ледоруб. 12. Сай. 13. Наказ. 14. Рой. 16. Квас. 18. Очерк. 21. Икона. 24. Гелиограф. 26. Рев. 27. Ось.
По вертикали: 2. Мелодрама. 3. Сгиб. 5. Арфа. 7. Хвостун. 9. Лавина. 11. Барахолка. 15. Кио. 17. Сыр. 19. Ежи. 20. Клад. 22. Ода. 23. Горло. 25. Ток.

ПОКОРИТЕЛИ ВЕРШИН ПОЛЯРНОГО УРАЛА

стр. 7 <<<

Если вам покажется, что на снегоходе взобраться на гору легче и проще, чем пешком, то вы глубоко ошибаетесь. Снегоход – это машина отлично управляемая и устойчивая на ровной или немного бугристой накатанной снежной дороге. Когда же речь идет о крутом подъеме по снежно-осыпному склону крутизной 30–45 градусов, то поездка превращается в сплошной экстрим с падениями в снег, выскакиванием из сидения снегохода на крутых кочках, сложными виражами и пируэтами в воздухе на предельной скорости для успешного преодоления крутых склонов. Адреналина много как у водителя снегохода, так и у пассажира, сидящего на дополнительном сидении сзади.

На склоне горы находится старая «заброшенная» метеостанция (отметка 870 метров), здесь организовали долгожданный привал. Это прекрасная возможность отдохнуть и восстановить силы как участни-

ков, так и их машин. На такой высоте после трудного подъема сладкий чай из термоса имеет совсем иной вкус – божественный напиток, не иначе. Награда для тех, кто нашел силы покорить вершину!

На Рай-Из без ветра, как обычно, не обошлось. Но это не помешало наблюдать изумительные виды нордической красоты Полярного Урала. С высоты птичьего полета открывается великолепный вид на бескрайние просторы тундры полуострова Ямал.

Этот поход был для настоящих смельчаков и романтиков! Каждый, кто не сдался и сделал это, преодолев себя и все невзгоды северной погоды, может с гордостью сказать: «Я был на вершине Полярного Урала! Я водружал флаги на вершине горы Рай-Из!».

Коллектив производственно-технического отдела и отдела главного механика Ямальского филиала

