

С НОВЫМ ГОДОМ, КОЛЛЕГИ!



**Алексей Миллер,
председатель правления
ОАО «Газпром»:**

Уважаемые коллеги!

В преддверии новогодних праздников мы уже традиционно подвели итоги уходящего года. Хочу поблагодарить всех работников нашей большой компании. Ее успехи складываются из труда каждого из вас. А успехи «Газпрома» в 2014 году – более чем значительные.

Один из важнейших результатов – подписание контракта на поставку газа в Китай по «восточному» маршруту. Это историческое событие. «Газпром» открыл для себя принципиально новый рынок сбыта с огромным потенциалом. В результате мощный импульс получила газификация регионов Востока России, новые возможности открылись для развития отечественной промышленности. «Газпром» продолжил работу по диверсификации маршрутов поставок газа в Европу.

Принято решение о строительстве нового газопровода в Турцию мощностью 63 млрд куб. м газа в год. Из них около 50 млрд куб. м предназначено для европейских потребителей. «Газпром» укрепил присутствие на рынках Армении и Киргизии. Теперь газоснабжение потребителей в этих республиках обеспечивают наши стопроцентные дочерние компании.

Мы многое сделали в нефтяном и электроэнергетическом направлениях. В 2014-м впервые в истории на мировой рынок поступила арктическая нефть марки Arctic Oil. Ее добыл «Газпром» – единственная компания, которая осваивает углеводородные богатства шельфа российской Арктики. Мы запустили в работу новый энергоблок на Череповецкой ГРЭС.

В 2014 году «Газпром» активно вел газификацию российских регионов. Мы построили 143 газопровода общей протяженностью 2600 км. Это позволило газифицировать около 400 населенных пунктов по всей стране.

2014 год запомнится всем нам и триумфальной для российской спорта зимней Олимпиадой в Сочи. Мы гордимся, что построенные «Газпромом» энергетические и спортивные объекты стали неотъемлемой составляющей этого грандиозного праздника.

Уважаемые коллеги! Еще раз благодарю вас за большую работу, сделанную в ушедшем году. Пусть 2015 год будет добрым для России, для «Газпрома», для всех вас. Желаю вам и вашим семьям здоровья, счастья и благополучия!



**Вячеслав Тюрин,
генеральный директор
ООО «Газпромтранс»:**

Дорогие коллеги!

От всей души поздравляю вас с новым 2015 годом! Новый год – замечательный праздник, который мы ждем с особым нетерпением, с самого детства испытывая при этом волнительное чувство предвкушения сказки, волшебства и исполнения заветных желаний.

Я желаю, чтобы этот новый год для всех вас сложился благополучно и успешно, подарил воплощение блестящих идей, помог обрести душевную гармонию, которая наполнит ваши сердца теплом и добротой.

Пусть исполнятся все желания, загаданные вами под торжественный бой курантов! Счастливого нового года!



**Елена Айрапетян,
начальник отдела
внутреннего аудита:**

Дорогие коллеги!

От себя лично и от лица сотрудников отдела внутреннего аудита поздравляю вас с новым, 2015 годом!

Желаю каждому из нас блестящих идей и профессионального роста.

Пусть успех сопутствует всем начинаниям, а удовлетворение от работы не знает границ! А кроме всего прочего хочу всем нам пожелать побольше типовых договоров в новом году!

И конечно, пусть семьи не покидают любовь и взаимопонимание, счастье и здоровье.

Пусть весь год вас согревают тепло праздника, любовь близких, родных и друзей.

С новым, непременно волшебным и искрометным, годом!



**Евгений Пантелеев,
заместитель
главного бухгалтера
– начальник
Управления
налогового учета:**

Примите самые теплые поздравления с новым годом от коллектива Бухгалтерии. Мы все честно трудились в 2014 году, не сбавляли темпа вслед за законодателями, подготовившими нам множество налоговых сюрпризов.

С честью преодолели все налоговые проверки, совместными усилиями продолжаем налаживать новый бизнес-процесс.

Пусть в новом году все вернется нам сторицей! Желаю сотрудникам компании «Газпромтранс» успехов, здоровья и роста благосостояния.



**Яна Подмазина,
начальник Управления
сопровождения
информационных
систем управления
финансово-
экономической
деятельностью:**

Уважаемые коллеги, дорогие друзья!

Хочу сказать всем-всем вам «спасибо!» Присутствие вас рядом делает работу приятнее и легче. Общение с вами заряжает оптимизмом и бодростью.

Спасибо вам за ваши внимание и готовность поддержать. Очень приятно работать в коллективе, в котором чувствуешь надежное плечо товарища.

Отдельное спасибо дорогим и любимым моим АСУшникам! Мне выпала большая удача в жизни – работать именно с вами: творческими, неординарными, умными, надежными, порой неожиданными и немного беспечными, но все равно самыми-самыми лучшими!

Дорогие коллеги, примите искренние поздравления с новым, 2015 годом! Дороги жизни закаляют нас, опыт воспитывает мудрость, а ответственность за дело, которому мы служим, придает твердости в действиях, настойчивости и оптимизма, спокойствия и уверенности!

Желаю вам, вашим родным и близким здоровья, долголетия, душевного покоя и уверенности в завтрашнем дне. Пусть 2015 год принесет исполнение самых заветных желаний, будет полон приятных неожиданностей и по-настоящему добрых, хороших событий, а всё задуманное вами обязательно исполнится.

Пусть в новом году каждый будет успешным в делах – именно из них складывается наша общая жизнь.

Пусть будут мир и достаток в каждом доме, радость и покой в душе.

Желаю процветания «Газпромтрансу». Уверена, что в новом году, как и ранее, мы справимся со всеми задачами, как бы сложны они ни были, какие бы препятствия ни стояли на нашем пути.



**Владимир Кулик,
заместитель
начальника Управления
по работе с имуществом
и корпоративным
отношениям – директор
НП «Спорт-ТЭК»:**

Уважаемые коллеги!

Сердечно поздравляю вас с новым годом! Пусть 2015 год принесет вам много радости, творческих и трудовых успехов!

Искренне желаю вам и вашим близким здоровья, финансового благополучия, стабильности и, конечно, новых спортивных достижений.

Уверен, что регулярные занятия физкультурой и спортом подарят вам массу положительных эмоций и хорошего настроения. Удачи в новом, 2015 году!



**Людмила Дигина,
заместитель
начальника
Управления
организации
перевозок:**

Дорогие коллеги!

Новый год – это самый приятный праздник, который несет с собой надежды на лучшее. Пусть они оправдаются на все 100% – начиная от успехов в совместной работе и заканчивая уютom и семейным счастьем!

В прошедшем году у нас было много напряженных трудовых дней, и, надеюсь, наши труды были не напрасны – пусть в новом году всё складывается удачно.

Пусть все недочеты на работе и плохое настроение останутся в прошлом, а новый год одарит нас бодростью и позитивом.

Хочу пожелать всем нам профессионального роста, оптимизма и веры в себя! Пусть 2015 год каждому из нас при-

несет успех и благополучие, подарит новые блестящие идеи и поможет воплотить их в жизнь. И пусть в ваших семьях царят мир и взаимопонимание, а любовь близких людей согревает в любую минуту.

Поздравляю всех с новым годом и желаю, чтобы мы плодотворно работали вместе еще многие годы!



**Сергей Алексеев,
председатель
профсоюзной
организации
ООО «Газпромтранс»:**

Всем желаю в новый год сбросить груз былых забот, больше радоваться жизни, гнать печали от ворот.

Наконец-то отоспаться, от рутины оторваться, новых обрести друзей, целей достигать быстрее.

Всем узнать, что значат Счастье, Верность, Дружба и Участие, Оптимизм, с небес Звезда... и чтоб это – навсегда.

В общем, много нам не нужно, главное – чтоб стало лучше! ■

ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

**ГЛАВНАЯ МОТИВАЦИЯ – УВИДЕТЬ
КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ РАБОТЫ**
стр. 2

ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО
стр. 3

«Я МЫСЛЮ, ЗНАЧИТ, Я СУЩЕСТВУЮ»
стр. 5

МИНИ-ФУТБОЛ ПРИ МИНУС ДЕСЯТЬ
стр. 6

ПАРАД ЕЛОК
стр. 7

ГЛАВНАЯ МОТИВАЦИЯ – УВИДЕТЬ КОНЕЧНЫЙ РЕЗУЛЬТАТ РАБОТЫ

Интервью с начальником Управления эксплуатации пути и тягового состава ООО «Газпромтранс» Олегом Гужвой.



– Олег Анатольевич, расскажите, пожалуйста, как начинался и развивался ваш профессиональный путь?

– В 1999 году я окончил Военно-транспортный университет железнодорожных войск в Санкт-Петербурге. Назначен в 1-ю дивизию противоракетной обороны на должность начальника службы военных сообщений. С 2004 года служил в штабе космических войск. В 2006-м окончил Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации. В 2008 году приступил к работе в компании «Газпромтранс».

– А когда появилось Управление эксплуатации пути и тягового состава?

– Управление было создано в 2010 году. В его состав входило три подразделения: отдел эксплуатации спецвагонов, отдел локомотивного хозяйства и отдел эксплуатации транспортной инфраструктуры. Тогда же велось интенсивное строительство железнодорожной линии «Обская – Бованенково», поэтому первое время основные задачи, стоявшие перед Управлением, были связаны с организацией эксплуатации данной линии. Принимая во внимание растущие потребности в перевозке вахтового персонала на объекты Ямала, руководство компании поставило задачу по организации железнодорожных пассажирских перевозок. Для этих целей были закуплены пассажирские вагоны. В 2011 году был создан и включен в состав Управления отдел вахтовых перевозок.

– Какие функции возлагаются на коллектив Управления?

– Организация эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры, тягового подвижного состава, специальных вагонов, железнодорожной путевой техники и специального самоходного подвижного состава.

Перед отделом эксплуатации транспортной инфраструктуры, естественно, стоит задача по эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры (пути, здания, сооружения) Общества. С 2010 по 2014 год протяженность эксплуатируемых путей увеличилась с 514 до 864 км, из которых 635 км – на Ямале. Соответственно, увеличилось количество техники, необходимой для содержания пути.

Теперь что касается локомотивного хозяйства. В период формирования Управления на филиалах было семь серий локомотивов. Требовалось содержать запасные части, инструменты, принадлежности (ЗИП) и оснастку для каждой серии. Совместно с сотрудниками мы подготовили Программу перевооружения локомотивного парка, которая была утверждена руководством Общества. В рамках этой программы с 2010 по 2013 год было закуплено 27 новых тепловозов. В настоящее время на филиалах 70% тепловозов со сроком службы до семи лет. Вывозную работу на Астраханском, Оренбургском и Сургутском филиалах и поездную работу на Ямальском филиале выполняют тепловозы ТЭМ-7А. На Астраханском филиале успешно эксплуатируются современные тепловозы ТЭМ-9, оборудованные микропроцессорной установкой. Имеющийся на ТЭМ-9 так назы-

ваемый круиз-контроль позволяет пройти по весам с установленной скоростью, взвесить гружёные вагоны за один проход. Ранее эта процедура выполнялась тепловозами ТЭМ-2 и ТЭМ-18 по два-три раза.

– Давайте поговорим о вахтовых перевозках.

– Управление успешно реализовало поставленную руководством компании «Газпромтранс» задачу по доставке вахтовиков на объекты Бованенковского месторождения. Пассажиропоток постоянно растет. За период с 2011 по 2014 год количество перевезенных пассажиров увеличилось почти в четыре раза – с 24 000 до 94 000 человек. На время нахождения в пути они обеспечиваются местами для отдыха, постельным бельем и горячим питанием. Пассажирские поезда при любых погодных условиях следуют строго по расписанию. Это гарантия того, что вахтовик своевременно приедет на вахту и уедет с нее.

– Какие еще задачи, стоявшие перед Управлением, были решены?

– Для эксплуатации тепловозов, текущего содержания объектов железнодорожной инфраструктуры задействованы сторонние организации. Привлечение локомотивных бригад на аутсорсинг вызвано в первую очередь объективными обстоятельствами. Объем перевозок на Ямальском филиале непредсказуем и практически не прогнозируем. Гибкость в работе с аутсорсинговой компанией дает возможность привлекать на вахту то количество локомотивных бригад, которое необходимо для перевозочного процесса. Такой подход позволил нам за четыре года сэкономить не менее 300 млн рублей.

Руководством Общества перед Управлением ставилась задача – наладить взаимодействие с территориальными органами исполнительной власти в области транспорта. Эта задача успешно решена. Сотрудничество ведется на всех уровнях, построены деловые рабочие отношения с Северо-Западным, Южным и Уральским территориальными управлениями Федерального агентства железнодорожного транспорта (ФАЖТ). Совместно с филиалами своевременно решаются рабочие вопросы.

В 2011 году Федеральная служба по надзору в сфере железнодорожного транспорта провела комплексную проверку организации и эксплуатации железнодорожного хозяй-

ства объектов Общества. В ходе проверки серьезных нарушений не выявлено и работе компании дана положительная оценка.

– Результатами, достигнутыми в Ямальском филиале, вы гордитесь особенно?

– Организация эксплуатации «Новой железнодорожной линии Обская – Бованенково» – это заслуга всего коллектива Общества. В организации перевозочного процесса принимали участие специалисты служб пути, локомотивного и вагонного хозяйства всех филиалов компании. В частности, сотрудники Ямальского филиала проходили обучение и практическую стажировку на других филиалах.

Совместными усилиями сформирован новый филиал. Его подразделения укомплектованы современной техникой, в них работают грамотные специалисты. Задачи, поставленные перед компанией «Газпромтранс», решаются на должном уровне. Если говорить о достижениях Управления, касающихся остальных филиалов, то здесь можно отметить своевременно проведенную модернизацию локомотивных парков, о которой я уже упоминал.

– Что вы можете сказать о сотрудниках своего Управления?

– 50% сотрудников Управления имеют дипломы железнодорожных вузов. Коллектив состоит из опытных квалифицированных специалистов: инженеров-механиков, путейцев, движенцев.

– С какими трудностями приходится сталкиваться, и как вы с ними справляетесь?

– Регулярное изменение законодательной базы, новые требования руководящих документов, усиление проверок надзорными органами. На всё это необходимо своевременно реагировать. И это даже не трудности, а скорее постоянная повседневная работа.

– Каковы задачи Управления на ближайшую перспективу?

– Сегодня задача отдела локомотивного хозяйства – реализация проекта строительства тепловоза, двигатель которого работает на природном газе.

Перспективным направлением является работа по изучению практической возможности применения на фронтах погрузки маневровых устройств на комбинированном – автомобильном и железнодорожном – ходу.

Учитывая необходимость в постоянном режиме совершенствовать производственные процессы, сотрудники Управления разрабатывают документы, регламентирующие технологию эксплуатационной работы филиалов.

Наша работа на перспективу – участие в реализации проекта «Сила Сибири».

– Что лично для вас является мотивацией при достижении целей?

– Самая главная мотивация – увидеть конечный результат работы. Важным фактором является понимание и поддержка со стороны руководства компании.

– Что бы вы хотели пожелать коллегам в новом году?

– Пусть новый год подарит всем нам благополучие, исполнение заветной мечты и укрепит веру в будущее. Желаю, чтобы в 2015 году появились новые перспективы и воплотились поставленные задачи, чтобы вы всегда были окружены теплом и любовью своих близких, уважением коллег и друзей, чтобы вашу жизнь всегда сопровождали отличное настроение и душевный подъем. С новым 2015 годом!



Первый ряд (слева направо): Екатерина Фомичева, Екатерина Рябчикова, Татьяна Григорьева. Второй ряд (слева направо): Олег Горшков, Александр Зайцев, Владимир Левчук, Алексей Смирнов, Олег Гужва, Виталий Лохмотов, Оксана Тарасова, Алла Воронкова, Алексей Филонов. Третий ряд (слева направо): Владимир Васечкин, Денис Смаковский, Александр Жирков, Константин Волков

Служба по связям с общественностью и СМИ

ЛОКОМОТИВЫ НА ПУТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ПРОГРЕССА



Локомотивное хозяйство Ямальского филиала – самое молодое из подобных хозяйств, существующих в филиалах компании «Газпромтранс». Оно функционирует лишь пять лет, но, несмотря на свой возраст, является наиболее мощным и современным. В настоящее время производственная база отдела локомотивного хозяйства состоит из двух цехов: цеха ТО-4 и внепланового ремонта (общей площадью 3844 кв. м) и цеха реостатных испытаний тепловозов. В них установлено современное высокопроизводительное оборудование, позволяющее проводить техническое обслуживание и текущий ремонт тепловозов в кратчайшие сроки, задействуя при этом минимальное количество ремонтного персонала.

Станок для обточки колесных пар ТК911ФЗ с числовым программным управлением фирмы Siemens позволяет без выкатки из-под тепловоза за два часа обточить колесную пару по любому заданному профилю. Винтовой скатоподъемник позволяет за это же время силами двух слесарей провести замену колесно-моторного блока. Токарный станок Н-65 выполняет работы по проточке шеек под моторно-осевые подшипники колесных пар, обточку бандажей по профилю. Две кран-балки грузоподъемностью 2 и 10 тонн позволяют проводить монтаж/демонтаж крупных узлов и агрегатов тепловоза и перемещение их для ремонта на специализированный дизель-агрегатный участок, где имеются специализированный ручной пневмо- и электроинструмент и пресовное оборудование. Предварительно снятые и разобранные узлы и агрегаты проходят через моечную машину замкнутого цикла, с тем чтобы при осмотре ни одна трещина или выработка не укрылась под слоем масла или грязи.

Отделения по ремонту вспомогательного оборудования укомплектованы стендами для ремонта и обкатки топливных форсунок, топливных насосов высокого давления, электроаппаратов, для ремонта и зарядки аккумуляторов.

Особое внимание уделено безопасности движения. Каждый без исключения тепловоз оборудован одной из самых современных на сегодняшний день системой безопасности движения поездов КЛУБ-У (комплексное локомотивное устройство безопасности унифицированное) производства Ижевского радиозавода. Она, пройдя многолетние всесторонние испытания на железнодорожных путях общего пользования МПС, пришла на смену устаревшей АЛСН-СЛ и бдительно контролирует действия машиниста по ведению поезда, предотвращает ошибки, которые он может допустить (пресловутый человеческий фактор никто не отменял). Стоит отметить, что система КЛУБ-У установлена на тепловозы серии ТЭМ-2У электро-механиками отдела локомотивного хозяйства Ямальского филиала. Отделение по ремонту электронной аппаратуры позволяет обслуживать и ремонтировать систему КЛУБ-У своими силами. Контроль за расходом дизельного топлива, наблюдением температурного режима дизелей и параметров работы тепловозов в эксплуатации осуществляется при помощи установленной на всех тепловозах аппаратуры РПДА-Т (всего контроль по 16 параметрам).

Парк тепловозов представлен двумя сериями – это ТЭМ-7А для поездной работы и ТЭМ-2У для маневровой и хозяйственной. Существующая унификация парка позволяет минимизировать расходы на запасные части, материалы и инструмент для ремонта тепловозов. Тепловоз серии ТЭМ-7А имеет возможность работать по системе двух единиц под управлением одной локомотивной бригады, что позволяет при увеличении объемов перевозок увеличивать в два раза вес поезда без повышения численности задействованных локомотивных бригад.

Полигон обращения тепловозов протяженностью 572 км, до станции Карская, служит для выполнения задач транспортного обеспечения Бованенковского и прилегающих к нему газовых месторождений, а также Новопортовского нефтяного месторождения. По данной



линии доставляются грузы для обустройства газовых промыслов Бованенково и Харасавэй, для строительства магистральных газопроводов и коммуникаций, строительства в районе мыса Харасавэй морского терминала, первого в России завода по сжижению газа мощностью 30 млрд куб. м в год и базы глубокого морского бурения.

За время существования Ямальского филиала работниками отдела локомотивного хозяйства сделано немало. Ликвидированы перепробеги тепловозов между плановыми видами ТО и ТР, доставшиеся в наследство от строителей, более чем в два раза увеличен ресурс колесной пары за счет внедрения гребнесмазывателей на всех тепловозах.

Внедрены ряд рационализаторских предложений, позволяющих более экономично расходовать песок; новая система зачехления, способствующая поддержанию рабочей температуры дизеля при низких температурах воздуха. Модернизация универсального стенда модели А134КМ.00.00 для проверки автотормозов позволила проводить испытания и проверки электропневматического клапана автостопа ЭПК-153, отвечающего за безопасность движения. Это вкуче с системой защиты тяговых электродвигателей от попадания снега во время пурги позволило снизить число заходов на внеплановый ремонт с 251 в 2011/12 годах до 60 в 2013/14 годах.

В июне 2013 года Ямальский филиал ООО «Газпромтранс» получил в регистре



сертификации Федерального агентства железнодорожного транспорта сертификат соответствия производства по техническому обслуживанию ТО-2, ТО-3, ТО-4, ТО-5 и текущему ремонту ТР-1 тепловозов серий ТЭМ-2, ТЭМ-2У, ТЭМ-7А в системе добровольной сертификации на железнодорожном транспорте Российской Федерации, а также разрешение на применение знака соответствия в системе сертификации. Данный сертификат подтверждает высокий уровень технологической оснащенности ремонтной базы основного локомотивного депо, качества выполняемых работ и позволяет филиалу в соответствии с Приказом министерства транспорта РФ №28 от 12.02.2008 года дистанцироваться от монополиста ОАО «РЖД» и быть независимым при допуске локомотивов к выходу на железнодорожные пути общего пользования.

Ввод в эксплуатацию новых производственных мощностей на основе применения последних достижений науки, техники и технологии, широкое внедрение АСУ, компьютерной техники и научной организации труда позволяют филиалу выполнять самые сложные задачи, поставленные перед ним Обществом, а нашей компании – быть на передовых рубежах развития Ямальского региона.

Николай КУЛИКОВ,
заместитель начальника
Службы локомотивного хозяйства
и путевой техники Ямальского филиала

СОВЕРШЕНСТВУЕМ СИСТЕМУ ПЛАНОВО-ПРЕДУПРЕДИТЕЛЬНОГО РЕМОНТА

Эволюционное развитие системы планово-предупредительного ремонта локомотивов с учетом их технического состояния основывается на достижениях науки и техники и обеспечивает экономии средств компании без ущерба для безопасности движения.

Планово-предупредительная система ремонта прочно укоренилась во многих технических отраслях во всем мире, в частности в практике предприятий, эксплуатирующих железнодорожный транспорт. И это не случайно, поскольку она обеспечивает постоянный контроль технического состояния локомотивов, поддержание его исправности, заблаговременную замену и контроль узлов, отвечающих за безопасную эксплуатацию.

Однако за все приходится платить. Нередки случаи, когда в соответствии с установленной

периодичностью ремонта или обслуживания приходится вмешиваться в работу нормально отлаженного механизма, разбирать, менять детали, собирать и регулировать, хотя его техническое состояние такого вмешательства и не требовало. Узел лучше не становится, надежность его работы не повышается, но компания несет убытки из-за лишнего ремонта.

Локомотив, его техническое состояние во многом определяет выполнение главной миссии Сургутского филиала ООО «Газпромтранс» – обеспечение внешних железнодорожных перевозок Сургутского завода по стабилизации конденсата, Управления по переработке газа ОАО «Сургутнефтегаз» и ООО «Сургут перевалка».

Сегодняшний уровень технического прогресса на железнодорожном транспорте, использование разнообразных систем стацио-

нарной, переносной, бортовой диагностики и комплексных микропроцессорных систем мониторинга и управления текущим состоянием локомотива позволяет по-новому расставить приоритеты в организации планово-предупредительной системы ремонта локомотивов. Во главу угла, безусловно, продолжают ставиться критерии безопасности и надежности. А экономический критерий реализуется уже с учетом текущего реального технического состояния локомотива.

Анализ собираемых в режиме реального времени данных о техническом состоянии узлов и деталей, диагностирование и прогнозирование надежной работы дают возможность оптимизировать систему планово-предупредительного ремонта с учетом индивидуальных параметров тепловоза. Слесарь, проводя плановую диагностику, на основании данных, обрабатываемых электронными устройствами, получает возможность принять решение о замене узла с критическими уровнями диагностических параметров и тем самым предотвратить отказ локомотива в поездке. Либо принять решение об уменьшении или исключении операций по обслуживанию и ремонту, если диагностические параметры в норме. Тем самым увеличивается время полезной эксплуатационной работы (межремонтный пробег) узла и минимизируются объемы и сроки ремонта.

Примером практического внедрения системы планово-предупредительного ремонта с учетом технического состояния может служить применение диагностического комплекса «Алмаз» в Сургутском филиале. Он используется в целях увеличения ресурсных характеристик дизелей и дизель-генераторов (ДГУ), снижения затрат на их техническое

обслуживание и предназначен для контроля основных параметров ДГУ, проведения испытаний, контрольно-регулирующих работ и диагностики ДГУ. Комплекс основан на глубоко развитой интеллектуальной системе анализа и обработки данных, построенной на новейшей микропроцессорной базе и допускающей оперативную перенастройку и коррекцию программ в ходе его эксплуатации.

При использовании комплекса технической диагностики решаются следующие основные задачи:

- увеличение ресурсных характеристик ДГУ и продление межремонтного периода их эксплуатации;
- снижение затрат на техническое обслуживание благодаря уменьшению числа разборок и вскрытия дизелей при переходе от планово-технических норм обслуживания и ремонта к обслуживанию и ремонту по их фактическому состоянию;
- текущее планирование постановки дизелей на технические осмотры (ТО) и текущие ремонты (ТР) по специальной методике, учитывающей оценку их технического и теплотехнического состояния на основе данных, полученных при диагностировании; формирование объема работ для очередных ТО и ТР;
- снижение затрат на ремонт за счет выявления потенциальных отказов на ранней стадии их возникновения;
- сокращение расхода топлива путем своевременного обнаружения разрегулировки топливной аппаратуры.

Олег ЧАСТОЕДОВ,
инженер-технолог
Службы локомотивного хозяйства
и путевой техники Сургутского филиала



Система «Алмаз» с распределенной архитектурой совмещает в себе функции мощного стационарного комплекса, мобильность и гибкость переносного, возможность поблочного использования и наращивания. Программное обеспечение позволяет настроить систему на любой тип дизельного двигателя или дизель-генераторной установки



ОТВЕТСТВЕННОСТЬ И ПРОФЕССИОНАЛИЗМ — СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА

Уже немало публикаций «ВГ» было посвящено людям труда. И это не случайно. Если на предприятии работают мастера своего дела, то механизм производства отлажен как часы.

Сегодня наш рассказ о работнике Салаватского участка Оренбургского филиала ООО «Газпромтранс» Сергее Анкудинове, настоящем профессионале своего дела.

Неподалеку от города Салавата есть село Васильевка. Именно здесь в ноябре 1982 года и родился Сергей Владимирович. Кстати, его мама пятнадцать лет проработала стрелочницей на железной дороге. Она одна растила троих детей, и Сергей был младшим в семье. Когда он получил аттестат об окончании средней школы, друзья посоветовали ему освоить профессию осмотрщика вагонов. Сергей внял советам и прошел обучение на краткосрочных курсах по специальности «осмотрщик-ремонтник вагонов» в Уфимском филиале дорожного учебного центра Куйбышевской железной дороги. Профессия ему понравилась, а главное — он понял, что она очень важна.

Работая в ОАО «РЖД», Сергей Анкудинов несколько раз принимал участие в конкурсе «Лучший по профессии». И даже занимал призовые места среди работников Башкирского отделения Куйбышевской железной дороги, несмотря на то, что соревновался не один десяток конкурсантов.

В 2006 году жизнь Сергея Владимировича сделала еще один виток. Он начал работать на Салаватском участке Оренбургского филиала ООО «Газпромтранс», который к тому времени только образовался. Перед участком была поставлена задача — организовать оперативную работу по подготовке и подаче вагонов под перевозку товарной продукции ОАО «Газпром нефтехим Салават». Для обеспечения своевременного проведения текущих и плановых ремонтов цистерн на участок были приняты осмотрщики-ремонтники вагонов, в числе которых был Сергей Анкудинов. В течение прошедших с того момента восьми лет он ни разу не усомнился в правильности своего выбора. Работа стала для Сергея частью жизни. А когда человек получает удовлетворение от своего труда — тогда он действительно становится профессионалом.

«Мы рады, что на нашем участке работает такой ответственный человек, как Сергей, — рассказывают коллеги. — На него всегда можно полностью положиться, любую работу он делает с душой. Для него не составило бы труда получить специальное высшее образование, но уж так сложились жизненные обстоятельства, что пока некогда этим заняться. В феврале 2014 года у него родилась дочь Кира, а в сентябре сынишка Ярослав пошел в первый класс. Но Сергей не оставляет надежды продолжить и дальше обучение, а пока занимается повышением своего профессионального уровня самостоятельно, ведь его работа — сложная и ответственная».

Полина ГОРЯЧЕВА,
ведущий инженер
Салаватского участка

В СУРГУТЕ РЕКОНСТРУИРОВАН СОЕДИНИТЕЛЬНЫЙ ПУТЬ

В 2014 году Сургутский филиал в полном объеме выполнил программу капитального строительства. Одним из наиболее важных объектов строительства стала реконструкция подъездного железнодорожного пути 1С ст. Сургут — ст. Промышленная протяженностью 3200 метров.

Решение о необходимости реконструкции данного участка принято в связи с тем, что он являлся наиболее сложным при следовании поездов в грузе в направлении со ст. Промышленная до ст. Сургут. На данном участке элементы существующего продольного профиля создавали затяжной подъем

длиной более 3 км и крутизной до 15,3%, для преодоления которого при массе состава 6300 тонн применялась тройная тяга — два поездных тепловоза серии ТЭМ-7А и «толкатель» этой же серии. После реконструкции «смягчаемый» продольный профиль имеет уклоны максимальной крутизной 8,0% без учета дополнительных сопротивлений движению состава (от кривых участков пути, встречного ветра).

Изменение продольного профиля выполнено за счет подъема наиболее низких и понижения наиболее высоких участков пути. Работы по глубокой вырезке оказались

самыми трудоемкими и выполнялись подрядной организацией впервые. Для их выполнения был задействован целый комплекс автотракторной техники в составе четырех бульдозеров, двух экскаваторов, трех автогрейдеров и железнодорожно-строительных машин тяжелого типа. Движение техники было организовано по специальной схеме, что потребовало немало мастерства от участников строительства. Не раз приходилось возвращать технику на начало вырезки и проходить участки вновь до тех пор, пока уровень грунта не соответствовал уровню проектной отметки.

При реконструкции пути на всем протяжении участка выполнено снятие рельсошпальной решетки на деревянных шпалах и уложена новая решетка на железобетонных шпалах с рельсами типа Р65. Все работы по реконструкции участка пути в плане и профиле выполнялись поэтапно без закрытия движения по перегону.

Антон ДРОВАЛЬ,
инженер отдела материально-технического снабжения Сургутского филиала



ВО ГЛАВЕ УГЛА — БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ

Особую роль в системе российских железных дорог играет институт ревизоров. Зарождалась эта служба в непростое время, когда в конце 1930-х годов на железнодорожном транспорте СССР сложилась тяжелейшая аварийная обстановка. С целью исправления положения 17 мая 1937 года было принято постановление ЦК ВКП(б) и Правительства СССР, а народным комиссаром путей сообщения Лазарем Кагановичем был подписан приказ № 103Ц «О ревизорах НКПС по безопасности движения». Тогда же в структуре наркомата путей сообщения был создан главк, осуществляющий контроль соблюдения требований, обеспечивающих безаварийную работу железнодорожного транспорта.

Задачи ревизорских служб

Именно обеспечение безаварийности, а не поиск безбилетных пассажиров, как может показаться гражданам, наблюдающим жизнь железной дороги со стороны, и сегодня является основной задачей в работе ревизорских служб. Масштабы этой работы велики и охватывают, по сути, все хозяйства железных дорог страны. Основные направления деятельности ревизорского аппарата — профилактика и контроль состояния технических средств, соблюдения технологии, выполнения нормативов. Сотрудники ревизорской службы проводят ревизии, проверки, техническую учебу, расследуют случаи брака, анализируют состояние безопасности движения поездов.

Есть ревизоры по опасным грузам. Отдельная сфера работы у ревизоров по восстановительным поездкам. Одни проверяют хозяйство перевозок, грузовую и коммерческую работу, другие — локомотивное, путевое и вагонное хозяйства, уровень работы служб сигнализации, централизации и блокировки. Большое значение в функционировании путевого комплекса придается контролю качества ремонта, приему пути после всех видов ремонтных работ, а также работе средств дефектоскопии и путеизмерителей, где также без ревизорских проверок не обходится.

Цели ревизорской работы — недопущение серьезных случаев нарушения безопасности движения (крушений и аварий) и минимизация брака путем выявления слабых звеньев в организации обеспечения безопасности движения; выработка руководящих указаний по их устранению на основе проверки и анализа статистических данных отчетности, фактического положения дел на местах, а также результатов расследования случаев нарушений безопасности движения.

Безопасность движения всегда была и остается важнейшей задачей отрасли.

Безопасность движения в Оренбургском филиале

Основой стабильной эксплуатационной работы всех служб Оренбургского филиала ООО «Газпромтранс» по обеспечению безопасности движения является высокий уровень трудовой дисциплины, безупречное выполнение каждым работником требований нормативных документов и должностных обязанностей. Итоги этой работы подводят регулярные комиссионные осмотры железнодорожного хозяйства, которые проходят при непосредственном участии ревизоров. Кроме того, они позволяют провести проверку готовности техники и работников служб к работе в осенне-зимний период. Зимы без морозов, снегопадов и метелей не бывает. Только в одних регионах России она может быть суровой, а в других — мягкой. Но готовиться к этому сложному периоду в работе следует со всей ответственностью, причем заблаговременно. Результатом чего должна стать четкость и слаженность всех служб предприятия при работе в особых условиях зимнего периода. И здесь важно предусмотреть всё: готовность железнодорожного пути, стрелочных переводов, устройств СЦБ и связи, локомотивов и снегоуборочной техники и многое другое.

В соответствии с планом мероприятий по подготовке Оренбургского филиала к работе в зимних условиях коллектив и техника

предприятия готовы к выполнению всех задач по подаче и уборке подвижного состава при любой погоде.

Проведение в Оренбургском филиале ряда крупных организационно-технических мероприятий, прежде всего по «оздоровлению» верхнего строения пути, позволило устранить многие опасные места путевого хозяйства. Например, использование геотекстиля позволяет предотвращать попадание загрязнителей в щебеночный балласт и тем самым усиливает конструкцию земляного полотна.

В Службе локомотивного хозяйства и путевой техники семь локомотивов оборудованы электронными скоростемерами типа КПД-3П. Если сравнивать их с другими приборами безопасности, предназначенными для измерения и регистрации параметров движения поезда, то КПД-3П обладает рядом преимуществ, в частности, позволяет улучшить контроль действий локомотивных бригад, связанных с ведением поезда и маневрового состава. Особенно при низких скоростях, в том числе до 5 км/ч, с высокой точностью и хорошей динамикой. Применение электронных скоростемеров КПД-3П позволяет исключить риски возникновения нарушений безопасности движения при проведении маневровых работ.

Повышению безопасности движения и созданию условий для безаварийной работы способствуют и детальный подбор и расстановка кадров; обучение руководителей, специалистов и работников, повышение их ответственности за соблюдением трудовой и технологической дисциплины; воспитательная работа в трудовых коллективах. Задача состоит в том, чтобы закрепить наметившиеся положительные тенденции.

Обеспечение безопасности движения при перевозке опасных грузов не допускает даже малейшего послабления в организации предупредительной работы, в укреплении дисциплины и порядка. Важной задачей ревизора в филиале является определение ключевых направлений деятельности всех служб, касающихся вопросов безопасности движения, на основе оценки существующих недостатков. Это позволит организовать работу по безусловному выполнению требований приказов, инструкций, техническо-распорядительных актов, направленных на обеспечение высокого уровня безопасности движения поездов в соответствии с принципами Стратегии обеспечения безопасности и надежности перевозочного процесса.

Юрий ЛЕПИЛОВ,
ведущий ревизор по безопасности движения
Оренбургского филиала





«Я МЫСЛЮ, ЗНАЧИТ, Я СУЩЕСТВУЮ»

19 декабря в Администрации ООО «Газпромтранс» впервые прошла игра «Битва интеллектуалов», организованная при поддержке объединенной профсоюзной организации Общества.

В интеллектуальной игре приняли участие семь команд: «Вагон и маленькая тележка» (Финансовое управление) во главе с Валерием Мясниковым; «Инь-янь» (Отдел подготовки и проведения конкурентных закупок) под руководством Нияза Гарипова; объединенная сборная «Дружина» (Управление диспетчерского контроля, Управление автоматизации перевозки, Служба по связям с общественностью и СМИ), капитан – Дмитрий Анисовец; команда «Санитары леса» (Отдел внутреннего аудита, Отдел организации делопроизводства и архива), капитан – Елена Айрапетян; объединенная сборная «Просто игроки» (Управление эксплуатации пути и тягового состава, Управление долгосрочного планирования и развития, Отдел таможенных услуг, Отдел социального развития и обучения персонала) во главе с Александром Зайцевым; команда «Монстры учета» (Управление бухгалтерского учета, Управление налогового учета), капитан – Сергей Флоренский; сборная «Гладиолус», капитан – Игорь Нечипуренко (Управление материально-технического снабжения и комплектации).

Правила игры знакомы, пожалуй, всякому, кто хоть раз видел телепрограмму «Что? Где? Когда?». Всего было два тура, в каждом – по десять отнюдь не простых вопросов. Игрокам давалась одна минута на размышление над каждым вопросом. Посмотреть на игру команд пришли сотрудники компании. Они принимали активное участие в игре, аплодировали, поддерживая игроков в трудные минуты. Казалось, напряжение в зале во время чтения вопросов можно было потрогать рукой – так ответственно подошли к битве участники. Бурные обсуждения вариантов ответа, исписанные листки со всевозможными версиями, оригинальные предположения, спектр разнообразных эмоций – всё это продолжалось в течение двух часов. Игра прошла динамично и напряженно. Тематика заданий отличалась разнообразием, все команды были настроены на победу, однако не у всех имелся опыт участия в подобных состязаниях, что и отразилось на результатах игры.

Надо отметить, что вопросы были рассчитаны не только на эрудицию, но и на смекалку, неординарность мышления. Интеллектуальная игра проходила в нелегкой борьбе, и спустя два тура были выявлены ее победители. Справедливое и беспристрастное жюри в лице Анжелики Абдулмановой, Виктора Борисенко, Татьяны Корж, Анастасии Кудрявцевой и председателя жюри Сергея Алексева подсчитало результаты и вынесло свой вердикт.

Лучшей стала сборная команда «Просто игроки» под руководством Александра Зайцева, участника интеллектуальной игры «Узнать за 60 секунд» в Сургуте. «Серебро» взяли интеллектуалы Финансового управления – команда «Вагон и маленькая тележка». Третье место заняла команда «Дружина». Примечательно, что четвертое место было завоевано преимущественно женской командой «Санитары леса» во главе с очаровательной Еленой Айрапетян. В подарок победители и участники интеллектуальной битвы получили не только статуэтки совы, символизирующей ум и мудрость, но и праздничное настроение, азарт, сплоченность и увлеченность.

Капитаны команд-победителей поделились своими впечатлениями.

Александр Зайцев, капитан команды «Просто игроки», заместитель начальника Управления эксплуатации пути и тягового состава:

Для меня прошедшая интеллектуальная игра не являлась первой. В октябре 2014 года совместно с коллегами из Администрации, Оренбургского и Сургутского филиалов

мы уже представляли компанию «Газпромтранс» на внутриотраслевой игре «Узнать за 60 секунд» в Сургуте на базе ООО «Газпром переработка». Тогда кроме нас в игре участвовало еще 19 команд, в которых были представлены лучшие интеллектуалы дочерних Обществ «Газпрома». В Сургуте мы заняли шестое место в общем зачете. Думаю, это очень даже неплохой результат для начала. Перед поездкой в Сургут на игру мы провели серию тренировок под руководством капитана команды Дмитрия Листкова, участника интеллектуальных игр со стажем. От него мы почерпнули много полезного в тактике и стратегии игры. Могу без преувеличения сказать, что без него вряд ли бы мы вошли в первую «десятку». Только во время тренировок я понял, что для игры мало просто энциклопедических знаний. Еще нужны логика, способность работать в команде, гибкость и неординарность мышления, концентрация внимания на сути поставленных вопросов, умение из множества равнозначных версий выбрать самую яркую и точную.

Что касается проведенной игры в ООО «Газпромтранс», то могу сказать, что вопросы также были довольно сложными и интересными. Приходилось напрягаться всей командой, чтобы выдать правильную версию.

Большое спасибо организаторам, профсоюз, Анжелике Геннадьевне Абдулмановой за неподдельный интерес к интеллектуальным играм. Конечно, огромное спасибо моей команде за слаженную игру и интересные версии ответов.

Считаю, что игра удалась, и не только потому, что мы победили, но и потому, что все получили массу приятных эмоций. Думаю, что этот почин надо продолжать в компании, поскольку интеллектуальные игры расширяют кругозор и тренируют умение мыслить. Наверное, прав был Рене Декарт, когда сказал: «Я мыслю, значит, я существую».

Валерий Мясников, капитан команды «Вагон и маленькая тележка», заместитель начальника Финансового управления:

Игра «Что? Где? Когда?» в детстве для меня была самой интересной телепрограммой. Её просмотр доставлял большое удовольствие. Уникальность этой игры – сплав эрудированности, логики и собранности. Узнав о том, что такая игра будет проходить в «Газпромтранс», я с большим энтузиазмом решил собрать команду и победить. Очень хочу поблагодарить игроков команды – Лилию, Руслана, двух Михайлов и Ярослава – без вас, ребята, ничего бы не получилось. Очень порадовали организация мероприятия, энтузиазм игроков и болельщиков (особенно наших болельщиков). Огромная благодарность организаторам, членам жюри и ведущей – вы создали неповторимую атмосферу и позитивный настрой. Интересные вопросы, ответы команд и общение с аудиторией – можно сказать, вечер действительно удался. ИМХО, для «впервые игравшей» команды второе место является достойным результатом, а «пробки» и «игрушечная железная дорога» мне еще долго будут сниться ночами. Надеюсь, «Битва интеллектуалов» будет нескончаемой, и завоевание первого места – вопрос недалекого будущего.

Дмитрий Анисовец, капитан команды «Дружина», начальник Службы по связям с общественностью и СМИ:

Не скрою, предложение возглавить команду «Дружина» было для меня неожиданным и очень приятным. Я поклонник интеллектуальных игр. В детстве я с удовольствием в компании родителей смотрел телевизионные выпуски передачи «Что? Где? Когда?». С появлением других программ, таких как «Брейн-ринг», «Своя игра» и т.д., старал-



ся и стараюсь по возможности найти время для их просмотра. Естественно, всегда было желание принять участие в подобной игре. «Газпром» – «Мечты сбываются!». Примечательно, что игра «Битва интеллектуалов», проведенная нашим профкомом, не являлась коммерческим проектом, поэтому участники не ждали каких-то подарков и наград и на игру шли за азартом и хорошим настроением. Наверняка именно поэтому атмосфера в зале как до, так и во время игры была доброй, а настроение у участников и болельщиков было, по-моему, не столько боевым, сколько новогодним. Мы заняли третье место. Как и предполагали, нашими основными соперниками стали команда интеллектуального «монстра»

Александра Зайцева «Просто игроки» и команда Валерия Мясникова «Вагон и маленькая тележка». Наша «Дружина» боролась самоотверженно, но немножко не «дожала» как минимум в двух вопросах: правильные варианты ответов на них прозвучали за нашим столом на первых секундах обсуждения, но в окончательный ответ не оформились, – сказало отсутствие опыта. Тем не менее, все «дружинники» остались довольны прошедшей игрой, и у нас есть настрой на участие в будущих играх. Поздравляем победителей и остальных участников! Спасибо за игру!

Служба по связям с общественностью и СМИ

МИНИ-ФУТБОЛ ПРИ МИНУС ДЕСЯТЬ

Тридцатого ноября состоялся турнир по мини-футболу среди корпоративных команд ООО «Газпромтранс». Это не первое подобное мероприятие, но именно данный турнир получился самым зрелищным и увлекательным. Несмотря на холодную погоду, все без исключения команды показали очень интересную игру, за которой было приятно наблюдать даже в минусовую температуру. Главным судьей на этом турнире являлся Владимир Кулик.

Перед игрой Степан Лазарев, участник из команды «Бухгалтерия», дал блиц-интервью корреспонденту «ВГ».

— Тяжело ли вам играть в такую погоду, ведь на улице не очень тепло?

— Погода, конечно, сегодня «нелетная», чтобы не замерзнуть, нужно теплее одеваться и никогда не останавливаться, тем не менее настрой у нас серьезный, будем бегать в любую погоду.

— Вы будете внимательно следить за всеми играми или во время матчей соперников предпочтете находиться в раздевалке?

— Постараемся находиться на поле, однако всё будет зависеть от ощущений — насколько быстро ты начнешь замерзать.

— Есть ли в вашей команде человек, тренер или капитан, кто объясняет тактику игры?

— Изначально никакую тактику мы не разрабатываем, ведь игроки у нас не очень сы-

гранны, но наш капитан Сослан Гизиков перед началом игры проведет инструктаж, игроки займут соответствующие позиции, которые им обозначат.

— Какие задачи ставите в турнире?

— Конечно же, наша задача — победить, выложиться по максимуму, чтобы не опозорить честь Бухгалтерии.

— Участвовали ли вы в подобных турнирах прежде?

— Да, дважды участвовал с этой же командой, мы занимали второе место два раза подряд, надеюсь, что в этот раз будем уже первые.

Владимир Кулик, игравший в прошлом за такие команды, как ЦСКА и «Зенит» (Санкт-Петербург), ответил на несколько вопросов по завершении турнира.

— Каковы ваши общие впечатления от турнира, оправдал ли он ваши ожидания?

— Да, турнир оправдал ожидания, но самое главное — это то, что и все участники, и болельщики получили удовольствие.

— Кто из принимавших участие команд вас порадовал или, может, наоборот, разочаровал?

— Впечатление о командах хорошее, не было тех, кто разочаровал. Несмотря на то, что такой турнир проводится впервые, на нем был продемонстрирован очень даже хороший уровень футбола.

— Расскажите о команде-победителе, заслужена ли их победа, или доля везения тоже присутствовала?

— В спорте всегда есть доля везения, но сегодня эта команда показала, что она лучшая, поэтому я считаю, что победила заслуженно.

— Удалось ли вам увидеть все матчи, и какой для вас оказался самым интересным?

— Я успел посмотреть все матчи. Если исходить с точки зрения футбола, то самым интересным был финальный матч, потому что в нем встретились две относительно равные команды. Также я выделил бы матч за 5–6-е место. Ребята молодцы, они полностью проявили свой характер в этой игре, как победившая, так и проигравшая команда.

Действительно, стоит согласиться с главным судьей — эта победа безоговорочная и заслуженная, практически во всех матчах команда «Коммерсанты», выигравшая турнир, спокойно доводила дело до победного конца. В финале она переиграла команду «УОП». Почти все игры были очень результативными, а лучшим бомбардиром стал самый молодой участник турнира — Василий Полторан из команды «УОП».

Очень хочется верить, что такие турниры будут проводиться и дальше. Футбол был замечательный, организация — на высшем уровне, и, как сказал Владимир Кулик, самое главное — все получили удовольствие.

Финальные результаты турнира по мини-футболу:

1-е место — «Коммерсанты»

(капитан команды Василий Алешин);

2-е место — «УОП»

(капитан команды Никита Поздняков);

3-е место — «Бухгалтерия»

(капитан команды Сослан Гизиков);

4-е место — «ОППКЗ»

(капитан команды Владимир Киселёв);

5-е место — «АСУ»

(капитан команды Александр Копылов);

6-е место — «Аудит»

(капитан команды Дмитрий Сидоров).

Победителями в номинациях стали следующие игроки:

«Лучший вратарь» —

Ренат Габдуллин («УОП»);

«Лучший защитник» —

Сослан Гизиков («Бухгалтерия»);

«Лучший игрок» —

Нияз Гарипов («ОППКЗ»);

«Самый полезный игрок» —

Василий Алешин («Коммерсанты»);

«Лучший бомбардир» —

Василий Полторан («УОП»).

Артем ФИГУРОВ,
корреспондент газеты
«Вести Газпромтранс»



DE JURE

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ БАНК МЕНЯЕТ СТАВКИ



Многие сотрудники компании «Газпромтранс» имеют ипотечные (и не только) кредиты. Между тем Центральный Банк повысил ставку до 17% годовых. Чем это грозит?

В соответствии с пп. 1 п. 2 ст. 212 Налогового кодекса (НК РФ) при получении налогоплательщиком дохода в виде материальной выгоды налоговая база определяется как превышение суммы процентов за пользование заемными (кредитными) средствами, выраженными в рублях, исчисленной исходя из 2/3 действующей ставки рефинансирования, установленной Центральным банком Российской Федерации на дату фактического получения налогоплательщиком дохода, над суммой процентов, исчисленной исходя из условий договора.

Таким образом, Налоговый кодекс ссылается на ставку рефинансирования, установленную Банком России. А ставка рефинансирования начиная с 14 сентября 2012 года по сегодняшний день установлена в размере 8,25 процента годовых в соответствии с решением Совета директоров Банка России (протокол заседания Совета директоров Банка России от 13 сентября 2012 года №17).

С 16 декабря 2014 года Совет директоров Банка России принял решение повысить ключевую ставку до 17,00% годовых, следовательно, данное повышение не влечет для нас последствий в виде дополнительного налогообложения.

Также необходимо знать, что по ипотечным кредитам есть дополнительное исключение, предусмотренное п.1 ст. 212 НК РФ о том, что материальная выгода освобождается от налогообложения при условии наличия права у налогоплательщика на получение имущественного налогового вычета, установленного подпунктом 3 пункта 1 статьи 220 НК РФ, подтвержденного налоговым органом.

Вы можете самостоятельно рассчитать материальную выгоду с суммы процентов по полученным кредитам. Для этого необходимо следовать расчету $8,25\% / 3 * 2 = 5,5$, т.е. если ставка по кредиту ниже расчетной став-

ки 5,5%, то разница между суммой, уплаченной по ставке договора и ставке 5,5%, является материальной выгодой и облагается НДФЛ по ставке 35%.

В случае возникновения в налоговом периоде материальной выгоды от экономии на процентах за пользование заемными (кредитными) средствами, полученными от банка, определяемой в соответствии с пп. 1 п. 2 ст. 212 НК РФ, обязанность по исчислению НДФЛ с такого дохода возникает у банка (Письмо УФНС от 28 декабря 2010 г. №20-14/3/137194@), являющегося налоговым агентом, который не позднее одного месяца с даты окончания налогового периода, в котором возникли соответствующие обстоятельства, должен письменно сообщить налогоплательщику и налоговому органу о невозможности удержать налог и сумме налога по форме 2-НДФЛ.

Обратите внимание, что в этом случае у налогоплательщика возникает обязанность, установленная ст. 228 НК РФ, по представлению в налоговый орган по месту своего учета соответствующей налоговой декларации не позднее 30 апреля года, следующего за истекшим налоговым периодом.

Доход в виде материальной выгоды от экономии на процентах за пользование заемными (кредитными) средствами в случае

несвоевременной оплаты процентов по кредитному договору ст. 212 Кодекса не предусмотрен (Письмо Минфина РФ от 14 августа 2012 г. №03-04-05/9-944).

Еще одно следствие нынешнего нестабильного положения заключается в том, что банки поднимают ставки по вкладам. В этом случае необходимо знать, что при получении доходов в виде процентов, получаемых по вкладам в банках, статьей 214.2. НК РФ предусмотрено обложение НДФЛ, и налоговая база определяется как превышение суммы процентов, начисленной в соответствии с условиями договора, над суммой процентов, рассчитанной по рублевым вкладам исходя из ставки рефинансирования Центрального банка Российской Федерации, увеличенной на пять процентных пунктов, действующей в течение периода, за который начислены указанные проценты, а по вкладам в иностранной валюте исходя из 9 процентов годовых, если иное не предусмотрено НК РФ. Таким образом, если вы разместили свои средства в банке с процентной ставкой 18% годовых, то разница $18\% - (8,25\% + 5\%)$ облагается НДФЛ по ставке 35%.

Татьяна ЗАЙЦЕВА,
начальник отдела
методологии налогообложения

ПАРАД ЕЛОК

В середине декабря в Администрации Общества прошел праздничный конкурс на лучшее оформление новогодней ёлки. В нем участвовало 15 новогодних «красавиц» из разных подразделений. Сотрудники компании проявили всю свою креативность и фантазию, ответственно подойдя к оформлению самого волшебного атрибута праздника. Разнообразию и оригинальности позавидовали бы даже елки, украшающие площади европейских столиц! Что только ни использовалось в качестве украшения зимних деревьев: фрукты и ягоды, символы наступающего года – барашки – в разнообразных интерпретациях, бусы из макарон, бумажные балерины, галстуки, засушенные пионы, конверты желаний и даже томик Налогового кодекса! Некоторые не ограничились лишь нарядом елок, но и создали настоящие инсталляции с подарками, камином, Снегурочкой, летящей железной дорогой. А в Управлении налогового учета даже был свой Дед Мороз, в которого переоделись начальники этого подразделения. Победители определены по итогам онлайн-голосования:

- 1-е место: «Через тернии к звездам» – Управление внутрироссийских транспортных услуг;
- 2-е место: «100% Handmade» – Отдел методологии бухгалтерского учета и отчетности;
- 3-е место: «Небесная феерия» – Отдел по работе с вагоноремонтными предприятиями.

Остальные участники конкурса стали его призерами:

- «Вкусно. Тепло. Уютно» – Отдел экспертизы проектов и смет;
- «Связанные одной целью» – Отдел организации делопроизводства и архива;
- «Italiano Vero» – Отдел получения и обработки информации;
- «Самая законопослушная» – Управление налогового учета;
- «Деловой стиль» – Отдел учета затрат и финансовых результатов, Отдел бухгалтерского учета и отчетности службы заказчика, Отдел учета арендованных основных средств;
- «Мисс стройность» – Отдел кадров и трудовых отношений;
- «Фабрика грез и желаний» – Служба по связям с общественностью и СМИ;
- «Ёлка из детства» – Отдел учета расчетов с железными дорогами и соэкспедиторами.
- «Очумелые ручки» – Управление материаль-



1-е место «Через тернии к звездам»



2-е место: «100% Handmade»



3-е место: «Небесная феерия»

но-технического снабжения и комплектации;
 «Российский стиль» – Отдел эксплуатации транспортной инфраструктуры, Отдел локомотивного хозяйства, Отдел охраны труда, промышленной безопасности и экологии;

«Мисс Хай-тек» – Отдел правового сопровождения налогообложения;
 «Снежная королева» – Отдел учета расчетов с покупателями, банковских операций и прочих расчетов;

Все участники получили в подарок грамоты и памятные призы, а также новогоднее настроение.

Служба по связям с общественностью и СМИ

ИСТОРИЯ

ИНТЕРЕСНЫЕ ФАКТЫ В СТРОИТЕЛЬСТВЕ

Перенос по реке деревянного кремля

Иван Грозный провел уникальную операцию, перенес деревянную крепость. Дело в том, что во время подготовки к третьему Казанскому походу возник вопрос, как построить опорную базу под носом у врага так, чтобы он не сжег ее на стадии строительства. И тут царю (или кому-то из его советников) пришла в голову гениальная идея: крепость нужно изготовить в безопасном месте, доставить в разобранном виде и на месте быстро собрать. И вот зимой 1550/51 годов на Верхней Волге в Углицком уезде заготовили жилые помещения, два храма, крепостные стены, семь башен и ворота. Все части были перемечены, разобраны, сложены на плоты. Речной караван вышел в путь в апреле, а подошел в устье реки Свияги только в конце мая 1551 года. Тогда на Крутой горе расчистили участок (примерно 62 га) от основного леса и приступили к строительству крепости. День и ночь трудились 75 тысяч человек и собрали из бревен крепость, сравнимую с московским кремлем. Она получила название Свияжск и стала плацдармом для взятия Казани. Единственное, что осталось от той крепости сегодня, – это деревянная Троицкая церковь. Ее внешний вид после реставрации изменился, но внутри по-прежнему древний полумрак, прохлада, низкие деревянные своды, небольшой иконостас.



Троицкая церковь в Свияжске



«Небоскреб» в Учито-Фолсе

Самый низкий небоскреб в мире

В 1912 году рядом с американским городком Учито-Фолс (штат Техас) нашли нефть, что обеспечило ему приток переселенцев и экономический рост. В городе стало не хватать офисных помещений из-за повышенного спроса на них со стороны нефтяных компаний. И вот инженер Дж. Д. МакМэхон заявил о планах построить в Учито-Фолсе небоскреб высотой 480 футов (около 146 метров). Инвесторы с радостью утвердили проект, и после стопроцентной предоплаты в 200 тыс. долларов (а это немалые по тем временам деньги) строители МакМэхона приступили к работе. Между тем в контракте на постройку высота была указана не в футах, а в дюймах, чего заказчики не заметили. Через год, в 1919-м, строительство закончилось, и в результате получилось 4-этажное здание высотой 12 метров – то есть 480 дюймов. Обманутые инвесторы-бизнесмены обратились в суд, однако не смогли доказать факт мошенничества. Сейчас это здание именуют самым маленьким небоскребом в мире (официальное название – здание Ньюби-МакМэхона, англ. Newby-McMahon Building). Этот дом, ставший архитектурным курьезом, объявлен исторической достопримечательностью Техаса.

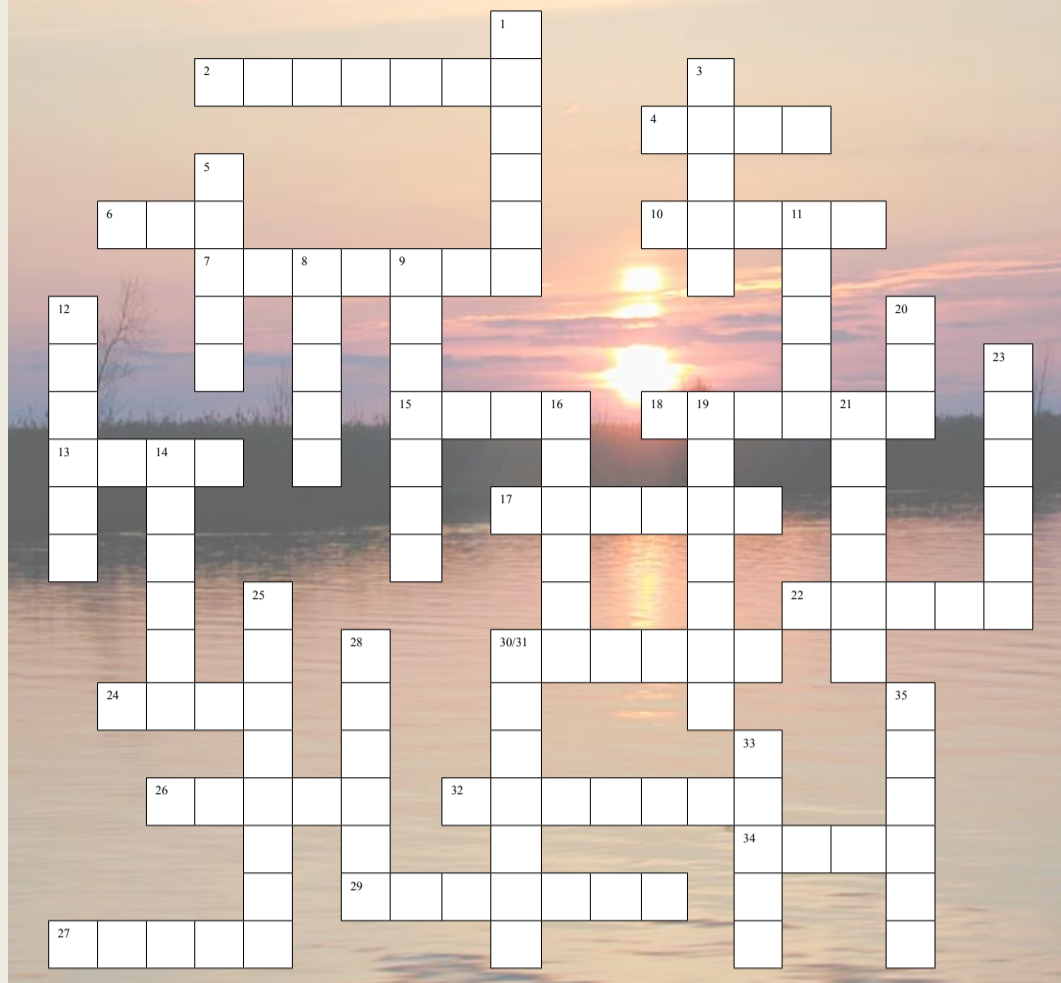


Каждой семье – свой бункер

В 1967 году правитель социалистической Албании Энвер Ходжа запустил программу всеобщей «бункеризации» страны на случай войны. Она действовала почти 20 лет, и за это время было построено более 700 тысяч бетонных бункеров – по одному на каждую семью. В среднем на каждый 1 кв. км территории Албании приходилось 24 бункера. Сегодня они частично демонтированы, но большинство продолжает стоять и является неотъемлемой чертой албанского ландшафта. Некоторые бункеры переоборудованы в кафе или мини-отели, а самое популярное применение – для свиданий – им нашли подростки.

Строительная группа ОМТС Ухтинского филиала

КРОССВОРД



По горизонтали: 2. Обмен товара на деньги, торговля, товарооборот. 4. Электронная лампа, двух-электродный прибор с односторонней проводимостью. 6. Низ, основание сосуда. 7. Юридическое или физическое лицо, обязанное оплатить что-либо по договору или иному обязательству. 10. Всё старинное, воспроизводящее старину, прошлое. 13. В римской мифологии – божество любви. 15. Нитевидное образование на листьях, стебле у растений. 17. Диск или обод, вращающийся на оси. 18. Род рамы, отделяющей театральную сцену от зрительного зала. 22. Пренебрежительное название народных масс. 24. Древнеегипетские карты для гадания. 26. Тип застёжки, скрытой под планкой или клапаном. 27. Тонкий слой чего-либо. 29. Антарктическая короткокрылая плавающая, но не летающая птица. 31. Холодное оружие в виде стальной пластинки или колец, надеваемых на пальцы и зажимаемых в кулак. 32. Virtuозная музыкальная пьеса для клавишного инструмента в быстром движении и четком ритме. 34. Стержень, часть машины, подверженная растягивающим нагрузкам.

По вертикали: 1. Предприятие по добыче полезных ископаемых. 3. Маленький мешочек для табака, затягиваемый шнурком. 5. Человек, выбранный идти куда-нибудь с ходатайством. 8. Спортивный автомобиль, используемый в гонках на небольшие расстояния по пересечённой местности. 9. Двубортная домашняя или форменная куртка. 11. Столица Марокко. 12. Правитель в Древнем Египте. 14. Уменьшение в объеме, размере после обработки, уплотнения. 16. Разрезание ткани на куски определенной формы для шитья, изготовления чего-либо. 19. Боевая стрельба по цели из нескольких орудий или ручного оружия. 20. Задняя сторона чего-нибудь. 21. Алюминиевый деформируемый сплав, применяемый в самолётостроении. 23. Небольшое лирическое музыкально-поэтическое произведение. 25. Укрепленный контрольно-пропускной пункт с вооруженной охраной. 28. В спорте – ошибка при прыжках в длину. 30. Тяжелые принудительные работы для заключенных в тюрьмах. 33. Пробка, задержка в движении от скопления людей, предметов. 35. Заболевание, состояние полного упадка психофизической деятельности.

Ответы на кроссворд в №12 (112)

По горизонтали: 1. Узо. 4. Плов. 5. Пастила. 8. Кепи. 10. Прототип. 12. Мармелад. 14. Бомонд. 15. Партитура. 17. Егоза. 20. Росчерк. 22. Лутц. 24. Автол. 26. Карлес. 27. Аспид. 29. Рад. 30. Зона.

По вертикали: 2. Коридор. 3. Мулине. 6. Жанр. 7. Камин. 9. Пар. 11. Атом. 13. Мамонт. 16. Восточник. 18. Урна. 19. Тосол. 21. Роза. 23. Угодье. 25. Мангал. 28. Скука. 31. Пудра.

ЮБИЛЯРЫ

Коллектив Администрации ООО «Газпромтранс» поздравляет с юбилеем Тюрина Вячеслава Александровича, генерального директора

Уважаемый Вячеслав Александрович!

Примите наши самые теплые поздравления с юбилеем!

Благодаря своей плодотворной деятельности и активной личной позиции Вы снискали подлинное уважение среди коллег. Ваши глубокие знания, мудрость и умение видеть перспективу всегда дают положительный результат. Вы грамотно, эффективно и оперативно решаете поставленные задачи, проявляя высокий профессионализм и редкую целеустремленность. Мы убеждены, что достигнутые Вами цели – это лишь очередные шаги к новым свершениям. Мы желаем Вам крепкого здоровья, уверенного взгляда в будущее, благополучия, неиссякаемой энергии и оптимизма!

**с 55-летием**

Малявина Сергея Владимировича, водителя транспортного отдела

Коллектив Астраханского филиала поздравляет**с 50-летием**

Маркова Станислава Юрьевича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы энергообеспечения

с 55-летием

Банникову Фариду, дежурного по железнодорожной станции Отдела поездной и маневровой работы Службы пути и маневровых работ

Кадралиеву Батиму Бахтгуловну, оператора по обработке перевозочных документов диспетчерского отдела Службы организации перевозок

Михеева Александра Юрьевича, машиниста тепловоза Участка по эксплуатации ЛХ

Тульникова Владимира Павловича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы энергообеспечения

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет**с 50-летием**

Сокотыло Александра Григорьевича, инженера Участка по эксплуатации ВХ

с 55-летием

Еделева Геннадия Васильевича, электромеханика участка отдела АСУ ТП, СЦБ и связи

Елисева Валерия Георгиевича, слесаря по ремонту подвижного состава Участка подготовки, ремонта вагонов для перевозки комовой, гранулированной и жидкой серы

Киселеву Надежду Владимировну, подсобного рабочего Административно-хозяйственного участка

Прилепина Николая Алексеевича, водителя автомобиля Автотранспортного участка

Сивака Владимира Петровича, слесаря по ремонту подвижного состава – машиниста газотурбинной установки Участка подготовки, ремонта вагонов для перевозки комовой, гранулированной и жидкой серы

Тутушкину Наталью Алексеевну, приемосдатчика груза и багажа Участка погрузки

с 60-летием

Заруцкого Александра Матвеевича, водителя автомобиля Автотранспортного участка

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 55-летием

Воронина Александра Николаевича, мастера Участка ТО ходовой части

Снегиреву Татьяну Ивановну, оператора по обработке перевозочных документов Омского участка

Коллектив Ухтинского филиала поздравляет с 55-летием

Блинова Юрия Николаевича, осмотрщика-ремонтника СЭРППС

Коллектив Ямальского филиала поздравляет**с 50-летием**

Тарашенкову Марину Геннадьевну, дежурного стрелочного поста станции Обская-2

с 55-летием

Даниловского Сергея Михайловича, слесаря-ремонтника Отдела главного механика

Пыряева Сергея Викторовича, слесаря по ремонту оборудования тепловых сетей СЭ

Суя Валентина Петровна, слесаря-ремонтника Отдела главного механика

с 60-летием

Старикова Сергея Владимировича, инженера Отдела технадзора

БЫСТРЕЕ, ВЫШЕ, СИЛЬНЕЕ

Шоссе за сутки. 16 июля 2011 года в Лос-Анджелесе было закрыто на ремонт перегруженное шоссе 405. Ежедневно по нему проезжает более полумиллиона машин, но с таким потоком дорога уже не справлялась. Власти решили пробить дополнительное сквозное четырехполосное шоссе через весь мегаполис, и всего за 30 часов новая 16-километровая дорога была готова.



Фонтан Фахда – самый высокий фонтан в мире. Он находится на побережье Красного моря в городе Джидда (Саудовская Аравия). Два насоса поднимают воду на высоту 312 метров. Каждую секунду в воздух подается 625 литров воды со скоростью 375 км/ч. Масса воды, находящаяся в воздухе в любой момент времени, достигает 18,8 тонны. При этом фонтан работает без остановки.



Пирамида Хеопса – самая большая из трех великих пирамид в Гизе состоит из 2,3 млн блоков. Вес каждого блока в среднем составляет 2,5 тонны, но есть и такие, чей вес доходит до 15 тонн. Первоначально высота пирамиды составляла 146,6 метра, сейчас – 137,2 метра: верхняя часть со временем разрушилась. Длина каждой стороны основания была порядка 230 метров, ныне – 227,5 метра.

