

## КОНТЕЙНЕРНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ: ВЫГОДНО И УДОБНО

В июне 2020 года Амурский филиал ООО «Газпромтранс» организовал доставку железнодорожным транспортом первой партии крупнотоннажных контейнеров с грузами для нужд возводимого Амурского газоперерабатывающего завода. На площадку завода поступило три десятка контейнеров с продукцией из стран СНГ и Азиатско-Тихоокеанского региона. Установки выделения азота и широкой фракции легких углеводородов, оборудование для получения азота, трубы, металлические конструкции предназначены для возведения различных технологических объектов.

Всего в ходе летнего периода на площадку строительства Амурского ГПЗ планируется доставить около 300 контейнеров с оборудованием. В настоящее время стоит вопрос об открытии контейнерной площадки в непосредственной близости от строительных объектов, поскольку в современной логистике транспортировка товаров в специализированных металлических ящиках – востребованное направление.

**Д**оставка грузов в целостности и сохранности из одной страны в другую – важный этап международной торговли. Самое распространенное практическое решение этой задачи – транспортировка товаров в контейнерах.

### ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

Контейнерные перевозки появились относительно недавно. Еще в середине прошлого столетия транспортировка груза на дальние расстояния занимался морской флот. Суда обладали высокой грузоподъемностью и развивали приличную скорость, однако погрузка занимала слишком много времени: грузчики вручную грузили товары в мешки, ящики и бочки и поднимали их на борт корабля. Лишь половину времени суда находились в пути, остальную половину – в порту в стадии загрузки или разгрузки. При этом груз легко могли повредить, потерять или украсть.

Идея об организации модульной погрузки пришла в конце 1930-х годов американцу Малькольму Маклину (Malcolm McLean), когда он работал водителем грузовика в собственной транспортной компании. Существует несколько версий на тему того, как он вообще начал об этом думать. Самая распространенная гласит: однажды Малькольм, приехав в морской порт Хобокен на разгрузку и ожидая своей очереди, наблюдал, как рабочие невыносимо медленно переносят на грузовое судно коробки и тюки. Тогда он подумал, что было бы намного проще грузить все разом – сложить все товары в один большой ящик и выгрузить его краном прямо на судно. До воплощения этой идеи в жизнь прошло девятнадцать лет, за это время успело произойти многое: началась и закончилась вторая мировая война, а небольшой семейный бизнес Маклина превратился в круп-

нейшую автотранспортную корпорацию Америки, располагавшую 2000 грузовиков, к тому же Маклин купил и судоходную компанию.

Стоит отметить, что идея укрупнения грузовых единиц не нова и в различные периоды предлагались способы ее реализации. Например, в конце XVIII века в Великобритании использовались деревянные ящики для упрощения перегрузки угля с барж. Там же в 1920-х годах был стандартизован первый контейнер для железнодорожных перевозок. В 1942 году в Центральном управлении Немецких железных дорог (Deutsche Reichsbahn) были созданы технические чертежи восьми- и двенадцатиосных «контейнеровозов», контейнеры для погрузки на вагоны были стандартизованы по весу: 5, 10, 15, 20 и 30 тонн. В частности, 30-тонный контейнер соответствовал сегодняшнему 40-футовому контейнеру. Была проведена вся подготовительная работа, но на этом дело и закончилось. Существует мнение, что чертежи с этого проекта, как и многие другие немецкие ноу-хау, после войны попали в США, что позволило Малькольму Маклину создать контейнер. Однако это не более чем бездоказательная гипотеза. Очевиден лишь тот факт, что комплексное отраслевое решение до Маклина никто не предложил.

Современная контейнеризация берет свое начало именно от Маклина: он изобрел не только сам контейнер, но и судно-контейнеровоз, и автомобильную контейнерную площадку, тем самым создав функционирующую модель контейнерных перевозок.

Разработку транспортного контейнера длиной 10,6 метров (35 футов) для дальнейшей перевозки на стандартных грузовиках Маклин поручил сотруднику своей компании инженеру Киту Тантлингеру (Keith

Tantlinger), который и спроектировал контейнер, крепления, систему задвижек.

В апреле 1956 года судно Ideal X (переоборудованный нефтеналивной танкер) с 58 контейнерами отправилось из порта Ньюарк-Элизабет в Хьюстон. Это событие положило начало «контейнерной эре». Через год первый специализированный корабль-контейнеровоз начал регулярные перевозки. Клиентская база компании Маклина постоянно увеличивалась, ведь такие перевозки были намного дешевле, сэкономили время за счет сокращения погрузочно-разгрузочных работ и обеспечивали лучшую сохранность груза, снижая страховые расходы.

Контейнеры распространялись бы гораздо медленнее, если бы не случилась война во Вьетнаме. Малькольм Маклин понимал, что поставки во Вьетнам были дезорганизованы и непостоянны, и предложил услуги своей компании. Первая поставка 226 контейнеров с взрывчаткой показала, что длительность цикла перевозки сократилась на 500 процентов, а эффективность трудозатрат увеличилась на 600 процентов по сравнению с перевозками навалом. По условиям контракта, компания Маклина – Sea-Land Service Inc. – доставляла контейнеры door-to-door, так появилась известная всем цепочка мультимодальной перевозки: подача пустого контейнера – загрузка – забор – погрузка на судно – разгрузка в порту – транспортировка до клиента – выгрузка – забор пустого контейнера.

К моменту завершения войны в 1973 году 80% всех морских грузоперевозок в Юго-Восточной Азии осуществлялось с использованием контейнеров, и тотальная контейнеризация уже была неизбежна. В настоящий момент контейнерные перевозки являются одними из самых распространенных: по статистике в рейсе постоянно находится более 3500 контейнеровозов.

### РАЗМЕРНЫЙ РЯД

В международных стандартах для определения характеристик контейнеров применяется британская система мер (длина обозначается в футах и дюймах, веса – в фунтах). В национальном стандарте применяется метрическая система: размеры указаны в метрах и сантиметрах, вес – в тоннах и килограммах.

Стандарты классифицируют грузовые контейнеры по типу, определяют внешние размеры и максимальную допустимую массу (брутто), устанавливают минимальные внутренние размеры и размеры дверных проемов.

По длине контейнеры подразделяются на 3-, 5-, 10-, 20-, 30-, 40- и 45-футовые. Их производят в закрытых и открытых модификациях. Выбор того или иного ящика для транспортировки определяют габариты и тоннажность груза. Для перемещения товаров, отличающихся большими габаритами, используют открытые контейнеры-платформы.

Наибольшее распространение получили 20- и 40-футовые контейнеры, которые используются для транспортировки различных товаров вне зависимости от расстояний и вида транспорта: будь то железнодорожный, автомобильный или морской.

**Анна ШВЕДЧЕНКО,**  
приемосдатчик груза и багажа  
Отдела поездной и маневровой работы  
Амурского филиала

### ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

#### ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ДОКАЗАЛИ СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Об инновационных вагонах-цистернах для перевозки расплавленной серы модели 15-6913 производства НПК «ОВК», поступивших в парк ООО «Газпромтранс».

#### ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

На что нужно обратить внимание при подготовке к работе и эксплуатации автотранспорта летом.  
**стр. 2**

#### ЭКОНОМИМ ЭНЕРГИЮ – БЕРЕЖЕМ ПРИРОДУ!

О проведении мероприятий по энергосбережению в Оренбургском филиале.

#### ВОВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ В РАЗВИТИЕ КОМПАНИИ

Совет молодых специалистов привлечен к решению задачи водоснабжения станций и разъездов железнодорожной линии Обская – Карская.  
**стр. 3**



#### НЕ ЕДЕМ, НЕ ЛЕТИМ: КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ПУТЕВКУ

Что ждет туристов, у которых отменились поездки из-за пандемии коронавируса.  
**стр. 4**



#### ПРАВОВАЯ ОГРАНКА ЦИФРОВОЙ СРЕДЫ

О законодательных разработках и инициативах в сфере регулирования цифровой экономики.

#### ВЕДЕНИЕ ВОИНСКОГО УЧЕТА

Около 70% работников Оренбургского филиала прошли военную службу и находятся на воинском учете либо в отставке.  
**стр. 5**

#### ЯМАЛ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

На территории Ямало-Ненецкого округа в годы войны не велись боевые действия, однако его жители приближали общую победу своим трудовым подвигом.

#### НАВСЕГДА В НАШЕЙ ПАМЯТИ

«Бессмертный полк»: продолжаем публиковать истории сотрудников «Газпромтранса» об их родственниках – участниках Великой Отечественной войны.  
**стр. 6**

#### ЗАПОМНИМ ЛУЧШИЕ МГНОВЕНИЯ

Подведены итоги конкурса фотографий и видеороликов, организованного профсоюзом Общества.  
**стр. 7**



# ИННОВАЦИОННЫЕ ВАГОНЫ ДОКАЗАЛИ СВОЮ ЭФФЕКТИВНОСТЬ



О приобретении ООО «Газпромтранс» инновационных вагонов-цистерн для перевозки расплавленной серы модели 15-6913 производства ПАО «НПК ОВК» уже рассказывалось на страницах «ВГ» (№11, 2019). Так, в период с 2018 по 2020 год «Газпромтранс» приняты и зарегистрированы в Главном вычислительном центре ОАО «РЖД» 292 инновационные

цистерны для перевозки расплавленной серы. На сегодня наша компания уже имеет достаточный опыт эксплуатации этих вагонов для того, чтобы подтвердить улучшенные – инновационные – характеристики специализированных вагонов. Так в чем же они заключаются?

Безусловно, это новая тележка Barber повышенной грузоподъемности (до 25,0 т

против прежних 23,5 т) с увеличенным межремонтным пробегом – до 1 млн км против прежних 160 тыс. км. По сравнению с ранее эксплуатируемым парком данный подвижной состав позволяет перевозить на 5 т груза больше в одном вагоне. Кроме очевидного снижения количества вагонов, необходимого для перевозки одинакового объема продукции, предполагается сниже-

ние эксплуатационных затрат за счет большего срока эксплуатации данных вагонов до планового ремонта. Коротко говоря, такой вагон работает дольше и перевозит больше.

Надежная и удобная конструкция котла сочетает все удачные решения, реализованные в модели 15-1482, и доработана с учетом опыта эксплуатации предыдущих моделей.

- Увеличена толщина стенок котла в местах, подверженных наибольшему износу в период эксплуатации.

- Предусмотрены дополнительные переходные площадки для доступа к воздушным патрубкам, тем самым исключается воздействие на кожух котла нагрузок от веса работников при подготовке цистерн под погрузку и слив продукта.

- Реализована «преемственность» сливно-наливного оборудования и системы электронагрева, что позволило запустить вагон в эксплуатацию без изменений на наливных эстакадах заводов и сливных эстакадах потребителей.

Данный вагон дорабатывался ПАО «НПК ОВК» с учетом замечаний ООО «Газпромтранс», которые были сформулированы по результатам функциональных испытаний. И здесь следует отметить оперативность реагирования завода-изготовителя на решения о необходимости внесения мелких доработок в конструкцию уже построенных вагонов, подлежащих отгрузке.

**Дмитрий КУДРЕНКО,**  
начальник Службы вагонного хозяйства  
Астраханского филиала

## ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОТРАНСПОРТА В ЛЕТНИЙ ПЕРИОД

Функционирование транспорта отличается высокой степенью зависимости от природных факторов. Большое влияние на характер движения транспортных средств оказывают метеорологические условия. В частности, эксплуатация автотранспортных средств в летний период также имеет свои особенности.

Большое количество пыли в воздухе в сухую погоду приводит к повышенному износу трущихся деталей двигателя и других агрегатов и механизмов автомобиля, что влечет за собой нарушение его нормальной работы. Чтобы защитить двигатель от проникновения в него пыли, необходимо чаще проверять фильтрующий элемент воздушного фильтра на наличие загрязнений, контролировать уровень и чистоту масла в двигателе и при необходимости заменять масло. Заправлять автомобиль горючим необходимо закрытой струей в местах, защищенных от ветра, для предотвращения попадания частиц пыли и песка. Перед установкой на место крышек горловин баков их необходимо тщательно очистить от пыли.

Повышенная температура воздуха летом снижает эффективность работы системы охлаждения, вызывая необходимость частой доливки охлаждающей жидкости. Для предотвращения перегрева силового агрегата очень важно следить за герметичностью системы охлаждения, проверять работу клапана пробки расширительного бачка. Чтобы не допустить подобной ситуации, необходимо контролировать уровень охлаждающей жидкости в бачке. Эту процедуру следует проходить перед каждым выездом.

Испарение электролита из аккумуляторной батареи летом увеличивается, поэтому его уровень следует проверять ежедневно, своевременно доливая дистиллированную воду.

Наличие песка и пыли на дорогах требует тщательного ухода за ходовой частью, силовой передачей и механизмами управления автомобилем. Особенно большому износу на пыльных дорогах и песках подвергаются открытые узлы и детали: пальцы и втулки рессор, карданные сочленения, шкворни и шарниры передних ведущих мостов, сочленения рулевых тяг, тяги и пальцы амортизаторов.

Соответственно, необходимо эти узлы и детали очищать от грязи и пыли и как можно чаще проверять наличие и качество смазки в них. В особо пыльных условиях смазывать механизмы и заменять смазку в агрегатах автомобиля следует в два-три раза чаще, чем это предусмотрено таблицей смазки.

Повышенная температура в салоне автомобиля может вызвать головокружение и потерю сознания водителя. В определенной степени этих неудобств лишены водители и пассажиры автотранспорта, в котором установлена система кондиционирования воздуха. Также летом в салоне всегда должна быть питьевая вода.

Хорошее техническое состояние автомобиля достигается не только его правильным использованием и своевременным обслуживанием, но и надлежащим хранением. Под воздействием солнечных лучей и высокой температуры воздуха шины и детали, изготовленные из резины, резиновых и пластмассовых материалов, быстро изменяют свои свойства и разрушаются. От выпадения осадков разрушается лакокрасочное покрытие, вследствие чего проявляется коррозия внешних элементов кузова. Поэтому автомобилю нужно по возможности хранить в помещении или под навесом.

Основная часть парка автотранспортного участка Сургутского филиала хранится в здании теплой стоянки. Здание обеспечивает бережное хранение автомобилей, защищая от воздействия осадков, солнечных лучей и высокой температуры воздуха.

Особую опасность для водителей представляет начало выпадения осадков (дождя). Первые капли не смывают, а лишь смачивают дорожную пыль и засохшую грязь, превращая их в «смазку», которая значительно снижает эффективность действия тормозов. В дождливую погоду особенно опасны участки, где к главной асфальтированной дороге примыкают второстепенные без покрытия. Грунтовая грязь может сыграть роковую роль.

Эффективность действия тормозов при движении по мокрой дороге значительно снижает и вода, попадающая на тормозные накладки. Поэтому при проезде больших луж и во время сильного дождя нужно периодически проверять действие тормозов на ходу автомобиля.

Иногда в дождь может возникнуть весьма опасное явление – гидропланирование. Сущность его состоит в том, что при достаточно высокой скорости и большой толщине водяной пленки в зоне контакта шин с дорогой появляется водяной клин, отрывающий колеса автомобиля от дорожного покрытия. Гидропланирование зависит от толщины пленки воды, качества поверхности дорожного покрытия, объема воды, наличия поперечных канавок на покрытии, рисунка беговой части протектора шины, удельного давления в зоне контакта, вертикальной и поперечной нагрузки.

Ведущую роль на мокром дорожном покрытии играют автомобильные шины транспортных средств. Необходимо проверять техническое состояние шин и глубину рисунка протектора шин ежедневно.

Повышение эффективности летней эксплуатации автомобилей является весьма актуальной темой. В частности, при подготовке автомобилей к эксплуатации в летний период на автотранспортном участке Сургутского филиала проводится комплекс мероприятий: замена моторного масла; проверка топливной системы, системы охлаждения, тормозной системы, электрооборудования, остаточной глубины рисунка протектора шин; обслуживание аккумуляторных батарей; подготовка системы очистки лобового стекла.

Работники автотранспортного участка проводят ежедневную работу по снижению рисков возникновения нештатных ситуаций и инцидентов в условиях работы в летний период.

**Алексей МАКАРОВ,**  
водитель автотранспортного участка  
Сургутского филиала



## ЭКОНОМИМ ЭНЕРГИЮ – БЕРЕЖЕМ ПРИРОДУ!

Сегодняшнее время – это время технологического прогресса. Человек все активнее внедряет новейшие технологии в промышленном производстве, а значит все больше и больше потребляет электроэнергию. Любая деятельность человека невозможна без использования энергии. И если в XIX веке основным источником энергии был уголь, то XX век стал веком нефти и природного газа. Темпы роста их добычи и потребления постоянно увеличивались. Запасы полезных ископаемых нещадно сжигаются, в результате повышается уровень загрязнения окружающей среды, нарушается тепловой баланс атмосферы, что постепенно приводит к глобальному изменению климата, к тому же при таком подходе появляется угроза истощения топливно-энергетических ресурсов. Нужно либо научиться экономить и эффективно расходовать энергию, либо использовать неисчерпаемые источники энергии.

Одним из приоритетных направлений Оренбургского филиала с учетом современной специфики работы является внедрение энергосберегающих технологий. Согласно определению, используемому в современном законодательстве, энергосбережение – это реализация организационных, правовых, технических, технологических, экономических и иных мер, направленных на уменьшение объема используемых энергетических ресурсов при сохранении соответствующего полезного эффекта от их использования (в том числе объема произведенной продукции, выполненных работ, оказанных услуг).

Службой энергообеспечения Оренбургского филиала из года в год выполняется тщательный анализ эффективного расхода энергоресурсов, проводится работа по приобретению и внедрению нового энергосберегающего оборудования и энергоэффективных технологий. Это позволяет филиалу при введении в эксплуатацию новых объектов основных средств и оборудования, то есть при увеличении присоединенной мощности, оставлять потребление энергоресурсов в физических величинах на прежнем уровне. Как показал опыт последних лет, с внедрением новых технологий срок службы оборудования увеличился.



Цех РИП-2

Начиная с 2010 года в филиале ведется работа по сокращению потребления энергоресурсов и затрат на коммунальные платежи. За счет чего это происходит?

В 2011 году для освещения рабочих мест сотрудников филиала были установлены светодиодные светильники, тем самым достигнута сокращение потребления электроэнергии и снижение нагрузки на сети. В 2012-м установлено частотное регулирование электродвигателей компрессоров воздухоудки стрелочных переводов на станции Заводская, что позволило осуществлять плавный пуск и экономить на эксплуатационных затратах по техническому обслуживанию механической части компрессоров. В том же году проведена модернизация внутрицеховой подстанции РИП-2, в ходе которой установлены силовой трансформатор типа ТСЗ и коммутационные аппараты РУ-0,4 кВ, обеспечивающие безупречную селективность защит, повышение уровня пожарной безопасности и снижение эксплуатационных затрат на обслуживание сухих трансформаторов по сравнению с масляными.

В 2013 году реализован проект реконструкции сетей теплоснабжения цеха вагоноремонтного депо, позволивший обеспечить качественное теплоснабжение цеха и снизить тепловые потери в сетях. В 2015 году для обеспечения отопления административно-бытовых и производственно-бытовых зданий введены в эксплуатацию блочный автомати-

зированный тепловой пункт и сети теплоснабжения. Ввод в эксплуатацию данного объекта с использованием тепловых сетей, изолированных пенополиуретаном, обеспечил качественное теплоснабжение и горячее водоснабжение, позволил применить энергосберегающее насосное оборудование в комплекте с частотным регулированием, теплообменное оборудование с высоким КПД (до 98%) и автоматизацию подачи теплоносителя по заданному температурному графику в соответствии с температурой окружающей среды.

В 2016 году в филиале осуществлен капитальный ремонт систем отопления лабораторного и административно-бытового корпусов. При реализации проекта применены инновационные материалы и оборудование, позволяющие регулировать микроклимат на рабочем месте в зависимости от предпочтений работника, что позволило снизить потери тепловой энергии. В том же году был введен в эксплуатацию бытовой комплекс на станции Заводская, в котором также применены энергосберегающие технологии – светодиодные светильники и лампы, датчики движения и присутствия.

В рамках реконструкции цеха РИП-2, проведенной в 2018 году, наряду со светодиодным освещением была применена система солнечного освещения, вмонтированная в крышу цеха. Работа данной инновационной системы основана на самых современных технологиях передачи максимального коли-

чества дневного света, падающего на крышу цеха, во внутренние помещения с целью увеличения яркости естественного освещения. Благодаря своим техническим свойствам система солнечного освещения снижает до 70% энергетических затрат на освещение зданий. Также в цехе применена воздушно-шиберная завеса железнодорожных ворот, препятствующая проникновению холодного воздуха. Капитальный ремонт внутриплощадочных сетей теплоснабжения на РИП-2 позволил обеспечить качественное теплоснабжение цеха и снизить тепловые потери в сетях.

В настоящее время Службой энергообеспечения проводится плановая замена старых чугунных радиаторов отопления на новые биметаллические с большим коэффициентом полезного действия.

Планомерное проведение вышеперечисленных мероприятий поспособствовало оптимизации затрат и повышению энергоэффективности энергооборудования филиала в целом. Именно к такой цели стремится коллектив Службы энергообеспечения, в котором работают замечательные люди и профессионалы своего дела, болеющие за производство, стремящиеся реализовывать и выполнять поставленные руководством задачи точно и в срок.

**Иван ДЕНИСОВ,**  
инженер Службы энергообеспечения  
Оренбургского филиала

### ОБЩЕСТВО

## ВОВЛЕЧЕНИЕ МОЛОДЕЖИ В РАЗВИТИЕ КОМПАНИИ



Прошло совсем немного времени с момента создания в ООО «Газпромтранс» Совета молодых специалистов, а молодежь уже активно включилась в решение актуальных производственных задач Общества. В частности, Совет молодых специалистов был привлечен к решению сложной задачи водоснабжения станций и разъездов железнодорожной линии Обская – Карская.

Потребители на станциях и разъездах железнодорожной линии не имеют централизованного водоснабжения, вся вода доставляется сюда по железной дороге. Сегодня с этой целью в Ямальском филиале эксплуатируются специализированные вагоны-водянки, представляющие собой утепленные отапливаемые вагоны, внутри кото-

рых находятся емкости для воды, насосное оборудование, дизель-генераторы и помещения для проживания персонала, экипирующего потребителей. Срок службы данных вагонов истекает в 2021–2022 годах. Стоимость постройки и сертификации таких уникальных вагонов очень высока, поэтому сейчас профильные подразделения занимаются проработкой альтернативных способов доставки воды потребителям. К мозговому штурму по поиску решений столь не простой и в то же время творческой задачи подключились молодые работники из разных филиалов, которых объединил Совет молодых специалистов.

8 июня по видеоконференцсвязи было проведено собрание Совета: специалист Ямальского филиала детально рассказал молодым работникам о применяемых сегодня техниче-

ских решениях, технологических процессах и необходимых требованиях при доставке воды.

Для многих молодых работников эта тема не профильная, к тому же они не знакомы со спецификой эксплуатации железной дороги на Ямале. Поэтому им было очень интересно изучить тонкости данного вопроса и высказать свои предложения для его решения. На обсуждение было вынесено несколько вариантов использования альтернативного подвижного состава, возможность внедрения которых уже рассматривается профильными специалистами.

Благодаря подобному формату взаимодействия существенно расширяется кругозор молодых работников и повышается их профессиональный уровень. Налаживаются связи с другими филиалами и Администрацией Общества.

Разработка предложений по изменению действующей схемы доставки воды не первая задача, за которую берется Совет молодых специалистов. Молодые работники уже активно участвуют в выборе и тестировании программного обеспечения для проведения видеоконференций, а также для управления проектами и задачами в рамках всего Общества.

Совместная работа над решением сложных задач сплачивает молодых работников из разных филиалов, способствует раскрытию их творческого потенциала и интеллектуальному развитию.

**Николай КОНЕВ,**  
заместитель председателя  
Совета молодых специалистов,  
Ямальский филиал



Вагон-водянка

# НЕ ЕДЕМ, НЕ ЛЕТИМ: КАК ВЕРНУТЬ ДЕНЬГИ ЗА ПУТЕВКУ

**В связи с эпидемией коронавируса Роспотребнадзор посоветовал россиянам не выезжать за границу, а впоследствии Россия и вовсе решила полностью закрыть границы. Между тем многие планируют поездки в отпуск заранее – приобретают турпутевку или самостоятельно бронируют отели и покупают билеты. Так как же вернуть потраченные деньги?**



**В** случае приобретения турпутевки в агентстве туда и нужно обращаться с письменной претензией на возврат денежных средств, в которой необходимо указать сведения о туроператоре и о заказчике; реквизиты договора; направление и сроки тура; причину, по которой поездка отменяется, а также последствия для туроператора в случае неудовлетворения вашей претензии. Претензия составляется в двух экземплярах и направляется в турагентство заказным письмом с уведомлением о вручении (копию рекомендует дополнить и направить через электронную почту) или вручается лично под подпись. Претензия должна быть рассмотрена в течение 10 дней. Если турагентство не ответило на претензию или ответило, но отказалось расторгнуть договор и вернуть деньги, необходимо обратиться в суд с иском. При этом дополнительно вы можете потребовать взыскать штраф за отказ вернуть деньги – 50% от уплаченной суммы; компенсацию морального вреда; расходы на юриста и иные судебные расходы. Если было принято решение не возвращать средства, а перенести дату поездки, то должно составляться дополнение к имеющемуся на руках договору. В документе турагентство указывает новую дату путешествия, анализируя все расходы, если были изменены условия. В случае нежелания клиента перенести дату поездки турагентство обязано выполнять предъявляемые туристом требования. В такой ситуации клиент получит полностью все средства за неиспользованный тур. Основанием для возврата тура являются статьи 10 и 14 закона № 132-ФЗ от 24.11.1996 г. «Об основах туристской деятельности в Российской Федерации», в соответствии с которыми вы вправе требовать расторжения договора о реализации туристического продукта в связи с существенным ухудшением условий путешествия, а также невозможностью совершения поездки по независящим от туриста обстоятельствам.

Для возврата средств за путевку можно также ссылаться на статью 451 Гражданского кодекса РФ. В нормативно-правовом акте указывается, что договор может быть признан недействительным при существенном изменении обстоятельств. При обращении к компании, реализующей туристические услуги, до начала поездки можно требовать полную стоимость путевки. Возврату подлежат и деньги за авиабилеты, если они были приобретены в турагентстве. Путешественник не должен оплачивать штрафы и пени, предусмотренные в договоре при отказе от тура, поскольку поездка не состоялась по причине пандемии инфекции.

Если же поездка состоялась, но была прервана, гражданин имеет право претендовать на получение компенсации за непредоставленные услуги. В статье 14 закона №132-ФЗ от 24.11.1996 г. указывается, что угроза здоровью и жизни туристов в странах временного

пребывания должна быть подтверждена решениями (рекомендациями) органов государственной власти. Если гражданин прерывает путешествие или отказывается от поездки по собственному решению, то вернуть всю сумму, заплаченную за путевку, не получится. В таком случае на него могут быть наложены штрафы и пени в соответствии с договором, заключенным с турагентством. Если гражданин отменил поездку в государство, которое не включено в список официально не рекомендованных, то он обязан возместить расходы оператора. В противном случае разбирательство продолжится в суде. Фактически понесенные траты некоторых агентств доходят до 100% стоимости путевки, поэтому выгоднее перенести тур или заморозить деньги на счету оператора.

В случае самостоятельной организации путешествия вернуть деньги будет сложнее. Необходимо отдельно обращаться с требованиями к авиаперевозчику, системе бронирования отелей или непосредственно к отелю. Основанием для расторжения договора является закон № 2300-1 от 07.02.1992 г. «О защите прав потребителей».

Согласно статье 451 Гражданского кодекса РФ существенное изменение обстоятельств, из которых стороны исходили при заключении договора, является основанием для его изменения или расторжения. Поэтому даже в случае приобретения невозвратных билетов имеется возможность вернуть за них свои деньги. Необходимо отслеживать актуальную информацию об условиях возврата билетов на официальных сайтах перевозчиков.

При возврате авиа- и железнодорожных билетов по причине отказа от поездки из-за пандемии коронавируса пассажиру следует ссылаться все на тот же закон об основах туристской деятельности (№ 132-ФЗ), а именно на угрозу безопасности жизни и здоровья в стране планируемого пребывания.

Если вы приобрели электронный авиа- или железнодорожный билет, то в зависимости от того, каким образом вы это сделали, нужно зайти на сайт перевозчика и в личном кабинете осуществить возврат (при этом необходимо указать номер бронирования, номер рейса, номер билета, дату и время вылета, то есть данные из электронного письма с информацией о заказе) или же обратиться к агентству-посреднику, через которое вы покупали билет, и оно самостоятельно должно решить данный вопрос и осуществить возврат.

Стоит отметить, что все перевозчики устанавливают различные правила возврата электронных билетов. Например, для того, чтобы вернуть железнодорожный билет РЖД, необходимо зайти в личный кабинет на корпоративном сайте. В случае если это невозможно, возврат денег осуществляется в билетных кассах. А вот если вы приобрели авиабилет на официальном сайте авиакомпании Utair, то для его возврата достаточно

создать заявку через личный кабинет (в разделе Мои полеты – Отменить заказ).

Между тем не все авиакомпании добровольно возвращают деньги за невозвратные билеты, в такой ситуации следует написать официальный запрос в адрес перевозчика со ссылками на положения закона №132-ФЗ, которые были указаны выше.

Что касается возврата денег за бронирование жилья, необходимо обращаться непосредственно в отель или сервисы онлайн-бронирования (Booking, Airbnb и пр.). Принятое решение будет зависеть в том числе от выбранного тарифа. В частности, при невозвратном тарифе получить деньги можно лишь в случае, если определенный отель захочет пойти навстречу и вернуть стоимость проживания. Главное в этой ситуации – быть настойчивым и предоставить как можно больше подтверждений уважительности причин отказа от поездки и отмены брони. Если же отель (сервис бронирования) в добровольном порядке не предоставил ответ и не возвратил потраченные деньги, следует обратиться в суд за защитой своего права.

Россияне, намеревающиеся посетить зарубежные страны, приобретают страховой полис на случай возникновения непредвиденных ситуаций в путешествии. Большинство страховых компаний допускают возврат стоимости полиса в случае отмены путешествия. Для этого до начала путешествия необходимо приехать в офис (даже если страховка приобретена онлайн) и заполнить соответствующее заявление. В некоторых компаниях можно скорректировать даты полиса, если вы решили не отменять поездку, а перенести ее.

На официальном сайте Правительства РФ размещено распоряжение от 04.04.2020 г. № 898-р о принятии решения о возврате туристам денежных средств в связи с пандемией коронавируса. Если гражданин планировал путешествие до 1 июня 2020 года, то он вправе получить компенсацию стоимости путевки за счет фонда персональной ответственности туроператора. Ростуризму выделили 3,5 млрд рублей в целях предоставления в 2020 году субсидий туроператорам на возмещение затрат, понесенных при возврате денег за турпутевки (Распоряжение Правительства РФ от 07.04.2020 г. № 909-р). Согласно новой статье 11.8, введенной в закон о туристской деятельности федеральным законом от 01.04.2020 г. № 98-ФЗ, в случае возникновения в стране пребывания туриста угрозы его жизни и здоровью Правительством РФ может быть принято решение о возврате заказчиком денежных средств. Уплаченные за путевки суммы компенсируются за счет средств фонда персональной ответственности туроператора.

Неблагоприятная эпидемиологическая ситуация, связанная с пандемией коронавируса, относится к ситуациям, создающим угрозу жизни и здоровью граждан. В связи с этим туристы, отказавшиеся от поездки, вправе воспользоваться новыми правилами. В случае расторжения договора до начала путешествия клиенту возвращается полная стоимость туристического продукта. Если отказ от тура произошел после начала поездки, возвращается только часть стоимости за минусом стоимости уже оказанных туристических услуг.

В Ростуризме призывают не отказываться от отдыха в нашей стране, который может стать хорошим вариантом для тех, кто думает, «куда поехать». Железнодорожные перевозки и авиасообщение между регионами не прекращены, и поэтому надеяться на полный возврат сумм за путевки или билеты не имеет смысла. Получить компенсацию при аннуляции можно только на общих основаниях за минусом расходов оператора. Как и в случаях с зарубежными турами, агентства могут предложить перенести поездку. Однако дальнейшее стечение обстоятельств не всегда можно предвидеть.

**Сергей ГУБАНОВ,**  
юрисконсульт Юридического отдела  
Астраханского филиала

По оценкам Минпромторга России, производство вагонов в стране в 2020 году составит до 40 тыс. единиц. Об этом сообщил начальник Управления вагонного хозяйства Центральной дирекции инфраструктуры ОАО «РЖД» Михаил Сапетов. Он заявил: «По прогнозу Минпромторга, департамента, который ведет анализ загрузки вагоностроительных мощностей, прогноз постройки вагонов до конца года – где-то в районе 36–40 тысяч. В прошлом году вагоностроители изготовили 75 300 вагонов». Производство грузовых магистральных вагонов широкой колеи по итогам января – марта 2020 года сократилось на 7,6%, до 17 тыс. против 18,4 тыс. единиц за аналогичный период 2019 года, ранее сообщал Росстат.

*РЖД-Партнер*



**Сделка «Газпрома» по проектному финансированию строительства Амурского ГПЗ на общую сумму 11,4 млрд евро получила две международных премии.**

23 декабря 2019 года ООО «Газпром переработка Благовещенск» и ПАО «Газпром» завершили подписание кредитно-обеспечительной документации в рамках сделки по организации проектного финансирования для строительства Амурского ГПЗ. Финансирование предоставляют 22 банка из Европы, Азии и России. Сделка является беспрецедентной в истории «Газпрома» и одной из крупнейших в Европе за последние годы. В июне она получила премию в номинации «Российская сделка года под покрытие агентств экспортного кредитования» в ежегодном рейтинге агентства TXF «10 лучших сделок года по экспортному финансированию». А ранее, 15 мая, сделка получила премию агентства Proximo «Лучшая сделка 2019 года Европы, Ближнего Востока и Африки» в номинации «Нефть и газ Евразии». Использование «Газпромом» методов проектного финансирования обеспечивает диверсификацию источников заимствований, дальнейшее повышение эффективности и прозрачности реализации ключевых инвестиционных проектов. Компания планирует расширять практику применения методов проектного финансирования при реализации инвестиционных проектов.

*Управление информации ПАО «Газпром»*

**Подготовлен Экологический отчет ПАО «Газпром», подводящий итоги природоохранной деятельности Общества за 2019 год.** В частности, были достигнуты все ключевые показатели, установленные Корпоративными экологическими целями. Экономлено 3,3 млрд куб. м газа, 330,3 млн кВт/ч электроэнергии и 252,7 тыс. Гкал тепловой энергии. Этот результат достигнут на фоне роста добычи газа на 0,5% – до 500,1 млрд куб. м. В Группе «Газпром» выбросы в атмосферу по сравнению с 2018 годом снижены на 31,3 тыс. тонн, потребление воды – на 358,8 млн куб. м, объем образовавшихся отходов – на 218 тыс. тонн.

«Газпром» внедряет новые технологии, уделяет пристальное внимание повышению энергоэффективности, работает над сокращением углеродного следа продукции. Выбросы парниковых газов в Группе «Газпром» в 2019 году снизились на 3,52 млн тонн CO<sub>2</sub>-эквивалента, или на 1,5% по сравнению с 2018 годом. Выбросы метана во всей производственной цепочке «Газпрома» близки к нулю: они составили 0,02% от объема добываемого газа, при транспортировке – 0,29% от объема транспортируемого газа, при подземном хранении – 0,03% от объема хранения газа. Отчет опубликован на официальном сайте Общества.

**Управление информации ПАО «Газпром»**

# ПРАВОВАЯ ОГРАНКА ЦИФРОВОЙ СРЕДЫ

В современном мире, наполненном электронными подписями и документами, личными электронными кабинетами, голосовыми помощниками, онлайн-трансляциями и дистанционным обучением ритм жизни неумолимо ускоряется и объем используемых людьми и бизнесом электронных данных возрастает.

Каждое время диктует свои требования, но сейчас как никогда актуальны законодательное закрепление и регулирование хранения и использования электронных данных, а также нововведений во всех затронутых цифровой трансформацией сферах. В частности, на создание системы правового регулирования цифровой экономики направлена национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», принятая в соответствии с Указом президента России от 7 мая 2018 года №204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

В целях реализации данной программы в 2019 году были приняты законы, предусматривающие переход от бумажных трудовых книжек к учету сведений о работниках в электронной форме, упрощено получение нотариальных услуг, реформирована система удостоверяющих центров как гарантов безопасности и надежности использования электронных подписей, создан институт доверенной третьей стороны, предусмотрена возможность использования «облачной» электронной подписи, урегулирован правовой статус самоисполняемых контрактов и введено понятие цифровых прав, а также ряд других нормативных актов, регулирующих цифровую бизнес-среду.

По мере всестороннего использования электронных данных, получаемых как от граждан, так и от бизнеса, стало очевидно, что в самой большой стране мира должна быть основополагающая фундаментальная система, обеспечивающая единый порядок сбора электронных данных, их хранения и использования, включая управление их качеством и создание аналитических инструментов по их обработке. Так, в июне 2019 года была утверждена концепция создания и функционирования Национальной системы управления данными (НСУД) к 2021 году в виде единой цифровой аналитической платформы. Надо отметить, что государство и ранее обладало данными о гражданах и бизнесе, но в несколько разрозненном виде – их



собирали различные государственные структуры. Внедряемая НСУД обеспечит связь электронных данных между собой, их достоверность, полноту, непротиворечивость, сопоставимость, доступность и защищенность.

При внедрении НСУД заявлялось, что граждане получат новое качество госуслуг в цифровом виде (за счет персонализации и унификации интерфейсов межведомственного информационного взаимодействия), а у бизнеса снизится административная нагрузка и повысится производительность и эффективность деятельности за счет использования оперативных, актуальных и достоверных данных.

Бизнес-сообществом, участниками рынка больших данных (Big Data) подписан кодекс этики использования данных, который стал дополнением к существующему законодательному регулированию в области обращения со всеми типами данных цифровой среды.

Эффект от комплексного управления государством электронными данными бизнес и граждане должны ощутить в ближайшие годы. Уже сейчас кроме введения комплексного подхода можно отметить принятие отдельных законов, регулирующих сферу обработки данных физических лиц, которые можно объединить в отдельный блок под условным названием «Цифровая экономика – гражданам». Совсем недавно, 8 июня 2020 года, президентом РФ подписан важный закон конституционного уровня «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации». В созданный Регистр будут автоматически включаться такие данные, как: ФИО, дата и место рождения и смерти, гражданство и семейное положение; реквизиты паспорта, ИНН, СНИЛС и документов об образовании, квалификации, ученой степени и ученом звании; данные о постановке на налоговый и во-

инский учет, в службе занятости, о регистрации в системах обязательного страхования; учетная запись на Едином портале госуслуг и других госпорталах. Оператором такого регистра выступит Федеральная налоговая служба РФ, которая и будет вести централизованную базу данных о россиянах, а также об иностранцах и апатридах, которые признаны беженцами, временно или постоянно проживают либо работают в РФ.

Можно предположить, что указанными параметрами процесс сбора данных не ограничится, и в Регистр постепенно будут добавлены контакты и география перемещений, биометрические и медицинские данные.

Кроме всеобъемлющего Регистра до конца 2020 года запланировано принятие еще одного закона для запуска платформы под рабочим названием «Цифровой профиль гражданина», концепцию которой подготовили Центральный банк РФ и ПАО «Ростелеком». Данная платформа будет включать в себя реестр цифровых идентификаторов; системы идентификации; реестр цифровых согласий на обработку данных; интерфейс для доступа к данным. В рамках такого цифрового профиля гражданин сможет предоставлять и отзываться согласия на обработку данных; запретить передачу определенного вида данных; реализовать «право на забвение».

В целом по итогам разработки и принятия нормативных правовых актов, сбора данных и внедрения электронных сервисов, которые охватывают основные жизненные ситуации граждан и бизнеса и не менее 90% их соприкосновений с государством, можно предположить, что граждане смогут обращаться за 8 из 10 госуслуг в цифровых каналах – без очных обращений. В личном кабинете на портале госуслуг им будут доступны 100% персональных данных, в том числе электронные медицинские карты с результатами исследований, а уведомления о возможности получения различных сервисов будут в проактивном режиме направляться через социальные сети.

Но это еще не все законодательные разработки и инициативы, которые будут регулировать цифровую среду, придавая ей правовую огранку, и окажут влияние на развитие бизнеса и жизнедеятельность граждан. Всё еще впереди.

**Евгения ВЕЧЕРИНА,**  
главный специалист  
Юридического управления

## ВЕДЕНИЕ ВОИНСКОГО УЧЕТА

Несмотря на то, что Правительство РФ ведет мирную политику, военная подготовка и воинский учет по-прежнему являются важным звеном в системе безопасности государства. И в этом деле, как и в любом другом, должен быть безупречный порядок.

В Оренбургском филиале ООО «Газпром-транс» на воинском учете состоят военнообязанные различного состава: солдаты, сержанты, старшины, прапорщики, младшие и старшие офицеры. Все они прошли военную службу в рядах Вооруженных Сил Российской Федерации в различных воинских званиях. Во всех уголках нашей необъятной Родины служили сотрудники Оренбургского филиала: от Балтийского моря до Курильских островов, от Северного ледовитого океана до самых южных границ. Их служба проходила практически во всех родах войск: в военно-морском флоте, в ракетных войсках стратегического назначения, в сухопутных и пограничных войсках.

Работают в филиале и бывшие кадровые офицеры, служившие в регулярной армии. Есть среди работников и воины-интернационалисты, выполнявшие свой воинский долг в «горячих» точках Республики Афганистан, в Северо-Кавказском регионе и Абхазии. Многие из них имеют боевые награды, ордена и медали.

Воинский учет в филиале организован в соответствии с Конституцией РФ, федеральными законами «Об обороне», «О воинской обязанности

и военной службе» для постоянного обеспечения полноты и достоверности данных, определяющих количественный состав и качественное состояние мобилизационных людских ресурсов.

Основными целями и задачами воинского учета являются:

- обеспечение в период мобилизации, военного положения и военного времени потребностей органов государственной власти и организаций в трудовых ресурсах путем закрепления за ними необходимого количества руководителей и специалистов из числа граждан, пребывающих в запасе, работающих гражданами воинской обязанности, установленной законодательством РФ;
- документальное оформление сведений воинского учета о гражданах, состоящих на воинском учете.

На каждого военнообязанного заведены личные карточки поставленных на воинский учет. Ежегодно проводятся сверки карточек с военными комиссариатами Оренбургского района, Северного и Южного округов города Оренбурга. Ежемесячно подаются сведения об изменениях военно-учетных данных граждан, пребывающих в запасе и подлежащих призыву в военные комиссариаты.

Практически около 70% всех работающих в филиале – это люди, которые прошли военную службу и находятся на воинском учете



или в отставке. И всех бывших военнослужащих объединяет одно – воинская подготовка помогает им в работе на нашем предприятии. Благодаря ей они приобрели умение работать в команде, ставить задачи и предлагать пути их решения, брать на себя ответственность, соблюдать порядок на рабочих местах и грамотно, быстро выполнять распоряжения.

Армейская подготовка всегда считалась дополнительным преимуществом при отборе кандидатов на работу помимо профессиональных знаний и умений. А на таком производстве, как наше, где требуются ответственность и способность четко и грамотно решать задачи, ценится особенно.

**Вадим ГРИГОРЬЕВ,**  
ведущий инженер по ГО и ЧС  
Оренбургского филиала

## НОВОЕ В РОССИЙСКОМ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВЕ

В начале лета вступили в силу новые законы, которые коснулись семей с детьми, бизнеса, работодателей и водителей.

С 1 июня Пенсионный фонд РФ начал перечисление единовременных выплат на детей в возрасте от 3 до 16 лет. Для получения выплаты необходимо подать заявление через портал «Госуслуги» – это единственный сервис, предоставляющий возможность обратиться за пособием, не покидая дом. Для оформления заявления понадобится только свидетельство о рождении ребенка и реквизиты банковского счета. Выплата не зависит от дохода и права на материнский капитал, основное условие – рождение ребенка в период с 11 мая 2004 года по 30 июня 2017 года.

Также продолжается прием заявлений на выплаты 5000 рублей за апрель, май и июнь за каждого ребенка до 3 лет. Если вы не успели ранее оформить выплаты или ребенок родился недавно, заявление можно подать до 1 октября. Выплаты смогут получить семьи с детьми, рожденными в период с 1 апреля 2017 года по 30 июня 2020 года

Также в июне началась выдача выплат ежемесячных пособий семьям с низким доходом, имеющих детей от 3 до 7 лет, – порядка 5500 рублей на одного ребенка в месяц.

Минимальное пособие для безработных родителей, которые находятся в отпуске по уходу за ребенком до полутора лет, выросло до 6752 рублей – в два раза. Это повышение касается безработных родителей, уволенных во время беременности, студентов и ИП, которые платили взносы в соцстрах. Если родители официально трудоустроены, пособие считается по-другому – им платят 40% от зарплаты, а не фиксированный минимум. Также повышается максимальный размер пособия для тех, кто остался без работы во время декретного отпуска, – теперь сумма выросла с 6000 до 13504 рублей.

Подписан закон, по которому до 30 сентября можно оформить полис ОСАГО без диагностической карты, до этого она была нужна. Техосмотр все же придется пройти, но позднее, и предоставить все документы страховщику до 31 октября 2020 года.

В июне начала работу программа льготных кредитов для бизнеса – под 2% годовых. Этими деньгами можно выдавать зарплату, оплачивать текущие нужды бизнеса, а также гасить ранее взятые кредиты. Максимальная сумма зависит от количества сотрудников на 1 июня, при этом если сохранить штат, деньги можно будет не возвращать. Программа вошла в пакет мер, которые президент РФ предложил 11 мая для поддержки бизнеса.

В течение всего 2020 года все трудоустроенные могут отказаться от бумажных трудовых книжек и перейти на электронные. В этом случае книжку отдадут на руки, а сведения о трудовой деятельности будут выдавать по специальной форме.

С 14 июня отменены комиссии банков за переводы между счетами физических лиц в разных региональных отделениях.

С июня можно заказывать безрецептурные лекарства через интернет или по телефону и получать с доставкой на дом. Их можно заказывать на любой адрес. В соответствии с постановлением Правительства, заказ должен быть в герметичной упаковке. Если в заказе несколько препаратов, требующих отдельного хранения, их разделят по разным упаковкам, а те лекарства, которые требуют особых температурных условий хранения, привезут в специальных сумках.

*По материалам интернет-источников.*

**Анастасия КИСЛЯКОВА,**  
специалист Службы по связям  
с общественностью и СМИ

# ЯМАЛ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Ямало-Ненецкий округ во время войны входил в состав Омской области, а с августа 1944 года был включен в Тюменскую. Многим кажется, что Ямал был далек от линии фронта и находился в глубоком тылу. Но это далеко не так. Военные события непосредственно коснулись Ямала: его пересекал Арктический фронт.

Согласно Всесоюзной переписи 1939 года, население Ямало-Ненецкого национального округа составляло около 46 тыс. человек. Во время войны в ряды Рабоче-Крестьянской Красной армии отсюда было призвано 8982 человека, из них 500 женщин. Первый эшелон бойцов, призванных в РККА по мобилизации, был отправлен 13 июля 1941 года.

Фронт и тыл были неразделимы. Население округа самоотверженно трудилось, работали все – женщины, старики, дети, инвалиды. Основными отраслями экономики, в которых работали жители, были пушнина, рыба и оленеводство. С Ямала на фронт отправляли продовольствие и теплую одежду. Трудящиеся округа во время войны сдали в фонд обороны 10 млн рублей и приобрели на 15 млн рублей облигаций государственных займов.

Сотни ямальских юношей и девушек завоевали в годы войны звание гвардейцев тыла. Дети работали на промысле Каменный по 12–14 часов в день, перевыполняя нормы вылова рыбы в полтора-два раза.

Трудовой подвиг населения полуострова был отмечен руководством страны: около 7 тыс. человек получили медаль «За доблестный труд в годы Великой Отечественной войны 1941–1945 гг.».

Согласно архивным документам, за годы войны в Ямало-Ненецком округе было добыто 810 тыс. центнеров рыбы, а это на 70% больше улова довоенного пятилетия с 1936 по 1940 год. Выпуск консервированной продукции достиг 22 млн банок рыбы, оленины, дичи.

Ямальцы демонстрировали героизм не только в труде, но и на полях сражений. Семь жителей округа были удостоены звания Героя Советского Союза: Анатолий Зверев повторил подвиг Александра Матросова, Николай Архангельский погиб в конце войны, направив свой горящий самолет в скопление вражеской техники, Василий Давыдов возглавлял группу разведчиков, которая ворвалась в Рейхстаг и установила на куполе флаг, Иван Корольков проявил мужество в боях за Днепр, а Вениамин Егоров – в боях на западном берегу Днепра и при освобождении Киева, летчик Василий Борисов совершил 80 успешных боевых вылетов, Петр Панов в одном бою уничтожил 11 танков.

Более 3 тыс. человек награждены орденами и медалями, из них 570 представителей коренных народов Севера. Жители тундры влились во время войны в оленно-транспортные отряды, которые перевезли через линию фронта 8 тыс. воинов и партизан, эвакуировали с поля боя более 10 тыс.

раненых бойцов и транспортировали более 17 тыс. тонн военных грузов.

Фашисты пытались проникнуть на полуостров по Северному пути. Операция гитлеровцев под кодовым названием «Прыжок кошки» подразумевала блокаду подводными лодками западного участка Северного морского пути. Советские разведчики узнали про вражеские планы и провели акцию дезинформации противника, тем самым сорвав попытку гитлеровцев создать немецкую базу в районе Обской губы, которая обеспечила бы выход противника на жизненно важную трассу арктических конвоев. Было ясно, что допустить врага на территорию Ямала нельзя – морская блокада Севморпути лишала воюющую страну стратегической транспортной артерии. Чтобы избежать этого, в район поселков Новый Порт и Мыс Каменный в срочном порядке стали завозить строительную технику и рабочую силу – заключенных. В рекордно короткие сроки были возведены уникальные по своей конструкции деревянные пирсы, создававшие видимость базы советских подводных лодок. Разведка немцев подтвердила наличие базы на Ямале, и операция «Прыжок кошки» была свернута, практически так и не начавшись. Это не позволило врагу пробраться на территорию Ямала и блокировать Северный морской путь.

По материалам интернет-источников.

**Анастасия КИСЛЯКОВА,**  
специалист Службы по связям  
с общественностью и СМИ

## НАВСЕГДА В НАШЕЙ ПАМЯТИ

«Мы так давно, мы так давно не отдыхали. Нам было просто не до отдыха с тобой. Мы пол-Европы по-пластунски пропахали. И завтра, завтра, наконец, последний бой». Каждый раз, когда я слышу эти слова песни «Последний бой», с содроганием представляю, как «по-пластунски» в грязи, с тяжелым противотанковым ружьем «пропахал», исколесил тысячи километров в годы войны мой дедушка, рядовой пехоты, красноармеец Петр Львович Козлов. К сожалению, информации о его боевом пути немного, поскольку о войне дедушка говорить не любил, а если и начинал рассказывать, то плакал.... Жалею, что тогда в силу своего юного возраста я не понимала, что нужно больше узнавать, запоминать, записывать любое воспоминание, любую крохотную информацию о войне, услышанную из уст деда. С годами, уже после смерти дедушки, по воспоминаниям его детей, записям старших внуков, информации о полученных наградах удалось собрать воедино историю его боевого пути. И вот в год 75-летия Победы я хочу рассказать историю моего дедушки – простого солдата-пехотинца, прошедшего долгий путь войны до самого Берлина.

К 1941 году у Петра Львовича и Евдокии Федуловны уже было пятеро малолетних детей. Никто не предполагал, что летом сорок первого жизнь сначала как будто остановится, а потом превратится в долгое ожидание Победы и надежду семьи на возвращение с войны мужа и отца. Петр Львович ушел на фронт в августе 1941 года в возрасте 32 лет, место призыва – Павловский РВК Павловского района Чкаловской (ныне Оренбургской) области. Попал в пехоту, части формировались в Казани. Оттуда сразу на фронт, под Старую Руссу, где шли ожесточенные бои. Из исторических источников известно, что в этих местах проходили боевые действия советских войск Северо-Западного фронта против наступавшей на Ленинград немецкой группы армий «Север». Несмотря на то, что контрудар завершился неудачей, он способствовал отвлечению сил против-



ника от наступления на ленинградском направлении. В этих боях красноармеец Петр Козлов был ранен, попал в госпиталь. После госпиталя его направили в части 9-й армии под Ростов, где с 17 ноября по 2 декабря 1941 года прошло одно из первых успешных наступлений Красной армии.

Впоследствии дедушка рассказывал, что было очень страшно, немецких танков было очень много: «Я танков-то не видел сроду... у фашистов танки, а мы супротив них с винтовками». На вооружение ему выдали сначала обычную винтовку, потом ПТР Дегтярева (противотанковое однозарядное ружье дальностью стрельбы до 500 метров). Из него трудно было подбить мощные немецкие танки, но ДОТы, пулеметные точки, легкие танки – в самый раз. Потом пришлось воевать с более скорострельным ПТР Симонова в руках. Это пятизарядное ружье было тяжелее предыдущего – около 22 кг, и дедушка вспоминал, как было тяжело, когда в грязь и слякоть приходилось таскать орудие на себе.

В 1942 году войска, в которых он воевал, попали в окружение в районе Харькова, но

чудом удалось вырваться. Их часть разбилась, и после реформирования бойцов отправили в район под Николаев в составе соединений 51-й армии 4-го Украинского фронта под командованием генерал-майора Ф.И. Толбухина. Осенью 1943 года после разгрома мелитопольской группировки противника войска 4-го Украинского фронта вышли к северным границам Крымского полуострова. Перед ними стояла задача сходу ворваться в Крым, захватить плацдармы, создав предпосылку для дальнейшего наступления. Дедушка рассказывал, как впервые увидел Черное море, – оно его очень впечатлило. Помню, когда собирались родней за столом в доме бабушки и дедушки, он всегда пел свою любимую песню «Раскинулось море широко» и плакал, вспоминая бои на Крымском полуострове.

Одним из тяжелых воспоминаний оказалось форсирование озера Сиваш, или Гнилого моря, как его еще называют. Строго говоря, Сиваш не является ни озером, ни тем более морем, географически это залив Азовского моря. Сивашский лиман занимал огромную площадь (более 2500 кв. км) и был мелководным, средняя глубина не превышала одного метра. Главной же особенностью Гнилого моря было то, что его дно состояло из трехметрового слоя ила, источающего ужасный запах, именно из-за невыносимого зловония озеро и получило свое второе имя. Природные особенности Сиваша делали его трудно преодолимым препятствием. Форсирование случилось 1 ноября 1943 года.

Уже осенью 1944-го рядовой Петр Козлов в рядах частей 3-го Украинского фронта дошел до Венгрии. В результате продолжительных ожесточенных боев к февралю 1945 года был освобожден Будапешт. Дедушка рассказывал и о последующем участии в битве у озера Балатон. Потом я уже узнала, что по замыслу немцев Венгрия должна была стать форпостом в обороне Венского промышленного района Австрии и Южной Германии, где планировалось создать оборонительную линию, условно на-

званную «Альпийская крепость». При этом не только удержание Западной Венгрии, но именно «освобождение» Будапешта стало идеей фикс для Адольфа Гитлера, который придавал большое политическое значение сохранению фактически единственного номинального союзника 3-го рейха в Европе. Как оказалось, это была последняя крупная оборонительная операция Красной армии против немецких войск. У родителей сохранилась медаль дедушки «За взятие Будапешта». А еще мама помнит, что у ее отца были медали: «За взятие Вены», «За победу над Германией», но где они – никто теперь не знает...

Дедушка вспоминал, что уже на территории Венгрии у него появилось ощущение, что с каждым взятым боем они всё ближе и ближе продвигались к «логову врага» – к Берлину. И эта мысль – дойти, доползти до главной цитадели фашистов, которых громил четыре года, ощутить себя победителем – поднимала боевой дух.

В Австрии, в боях за столицу, рядовой Козлов был тяжело ранен и Победу встретил в госпитале недалеко от Вены. Но его не покидала мысль побывать в Берлине, и уже сразу после госпиталя ему это удалось. Он вспоминал, что они с друзьями-однополчанами добрались до Берлина и зубилом выбили свои фамилии на Рейхстаге!

В голове не укладывается, сколько же километров прошел мой дед в своих кирзачах во время войны, как тащил на себе орудия через овраги и болота, месяцами в страшный холод жил в окопах, в жару кормил вшей и мошкору, рыл окопы и траншеи, оккупывал танки, прокладывал колонные пути...

Я горжусь своим дедушкой, он перенес все тяготы войны, оставшись верным своей Родине и семье, он, простой солдат с большой буквы, как и миллионы других, таких же простых солдат, подарил будущим поколениям жизнь и мир на нашей земле.

**Ольга ТЮРИНА,**  
ведущий бухгалтер  
Оренбургского филиала

# ЗАПОМНИМ ЛУЧШИЕ МГНОВЕНИЯ



Олег Бозин («Папа может всё»)



Елена Зотова («Отличный день»)



Александр Савинов («Раскрашиваем мир»)



Иван Кладовщиков («Ну просто зайка»)



Ольга Альмухаметова («Отличный день»)



Роман Попович («Раскрашиваем мир»)



Юлия Иванова («Просто волшебство»)

Подведены итоги конкурса фотографий и видеороликов «Лучшие мгновения». В нем приняли участие 126 членов профсоюза, им будут вручены почетные грамоты и небольшие призы.

Благодарим всех за участие в конкурсе и представляем победителей:

■ Казаковцев Александр\* (Астраханский филиал), Крылов Евгений\* (Астраханский филиал), Ревякина Мария\* (Администрация), Тарасова Ирина\* (Сургутский филиал), Шведченко Анна\* (Амурский филиал) – номинация «Таланты на самоизоляции»;

■ Альмухаметова Ольга (Администрация), Зотова Елена (Ухтинский филиал), Матвеева Светлана (Сургутский филиал), Пименова Юлия\* (Администрация) – номинация «Отличный день»;

■ Айрапетян Елена\* (Администрация), Попович Роман (Ямальский филиал), Савинов Александр (Администрация) – номинация «Раскрашиваем мир»;

■ Ашарин Алексей (Администрация), Ли Алена (Амурский филиал) – номинация «Удивительное рядом»;

■ Бончковская Анна\* (Ухтинский филиал), Иванова Юлия (Администрация) – номинация «Просто волшебство»;

■ Бозин Олег (Оренбургский филиал), Никулин Николай (Сургутский филиал) – номинация «Папа может всё»;

■ Конев Николай\* (Ямальский филиал) – номинация «Быть супергероем легко»;

■ Кладовщиков Иван (Администрация) – номинация «Ну просто зайка».



Алексей Ашарин («Удивительное рядом»)



Алена Ли («Удивительное рядом»)

\* Этим символом отмечены фамилии авторов, предоставивших на конкурс видеоролики. Работы победителей и всех участников конкурса находятся на Яндекс. Диске, QR-код ссылки:



Светлана Матвеева («Отличный день»)



Николай Никулин («Папа может всё»)

## ВИКТОРИНА

- Дата начала Второй мировой войны:
  - 20 мая 1939 г.
  - 1 сентября 1939 г.
  - 7 июня 1940 г.
  - 22 июня 1941 г.
- С началом Великой Отечественной войны Генеральный штаб возглавил:
  - Б.М. Шапошников
  - Г.К. Жуков
  - А.М. Василевский
  - К.К. Рокоссовский
- Каково главное значение победы советских войск в битве за Москву?
  - сорван план «молниеносной войны»
  - завершен коренной перелом в Великой отечественной войне
  - наступательная инициатива перешла к советским войскам
  - завершено складывание антигитлеровской коалиции
- В районе Минска в окружении оказался Западный фронт под командованием:
  - С.М. Буденного
  - А.А. Власова
  - С.К. Тимошенко
  - Д.Г. Павлова
- К 1943 году относятся:
  - полное снятие блокады Ленинграда
  - Московская битва
  - Курская битва
  - битва за Берлин

- Наступление Красной армии под Харьковом весной 1942 года закончилось
  - крахом блицкрига
  - окружением армии Паулюса
  - соединением армий Юго-Западного и Степного фронтов
  - окружением армии 20 советских дивизий
- В каких из этих мест Красная армия находилась в окружении?
  - Белосток, Минск
  - Смоленск, Москва
  - Севастополь, Керчь
  - Киев, Одесса
- В сентябре 1943 года митрополит Сергей был избран патриархом всея Руси. Какое событие предшествовало этому?
  - завершение коренного перелома в ходе Великой Отечественной войны
  - рост антигитлеровской коалиции
  - встреча И. Сталина с иерархами Русской православной церкви
  - договоренность об открытии второго фронта
- Событие, которое не происходило в годы Великой Отечественной войны:
  - встреча И. Сталина с иерархами православной церкви
  - ликвидация политических комиссаров
  - ропуск Коминтерна
  - ропуск Центрального штаба партизанского движения

Отечественная война: 1 - 2; 2 - 3; 3 - 4; 4 - 5; 5 - 6; 6 - 7; 7 - 8; 8 - 9; 9 - 6

## ЮБИЛЯРЫ

## Коллектив Администрации ООО «Газпромтранс» поздравляет с 50-летием

**Ремчукову Аллу Владимировну**, главного специалиста Отдела бюджетного планирования и отчетности  
**Сапежинскую Марину Евгеньевну**, ведущего инженера Отдела по работе с поставщиками транспортных услуг

## Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

**Беленицина Андрея Юрьевича**, машиниста тепловоза Участка по эксплуатации локомотивного хозяйства  
**Уталиева Мидхада Равильевича**, слесаря по ремонту подвижного состава Участка по эксплуатации вагонного хозяйства

## с 55-летием

**Голикова Сергея Васильевича**, дежурного по железнодорожной станции Отдела поездной и маневровой работы

## с 60-летием

**Сиденко Павла Дмитриевича**, слесаря по ремонту подвижного состава Участка технического обслуживания и ремонта подвижного состава

## Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 55-летием

**Левченко Наталью Николаевну**, приемосдатчика груза и багажа Участка погрузки

## Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

**Сергееву Ольгу Андреевну**, техника Службы локомотивного хозяйства и путевой техники

## Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 50-летием

**Биджорикс Наталью Александровну**, ведущего ревизора по безопасности движения Отдела безопасности движения

**Лихобабина Александра Алексеевича**, дежурного по разъезду Диспетчерского отдела  
**Лозового Вадима Анатольевича**, пожарного Участка аварийно-восстановительных средств

**Новожилова Дениса Анатольевича**, ведущего инженера по гражданской обороне и чрезвычайным ситуациям

## с 55-летием

**Гриценко Александра Дмитриевича**, дежурного по разъезду Диспетчерского отдела  
**Дмитриева Сергея Александровича**, наладчика приборов, аппаратуры и систем автоматического контроля, регулирования и управления (наладчика КИП и автоматики) Отдела главного механика

**Завадскую Ларису Витальевну**, дежурного по железнодорожной станции Обская-2

## В МИРЕ ИЗОБРЕТЕНИЙ

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ ТЕЛЕВИДЕНИЯ

Технология передачи изображения очень сложна. И если идея создания радио появилась у ученых в разных странах мира примерно в одно время, то телевидение каждая страна изобретала в разные временные промежутки. В числе отцов телевидения значатся и российские ученые.

Хотя идеи создания систем для передачи на расстояние сигналов изображения появились в 1870-х гг., началом создания телевизионных систем целесообразно считать 1884 год, когда студент одного из университетов Германии Пауль Нипков изобрел механическое устройство для построения сканирования передаваемых изображений, за которым в истории закрепилось название «диск Нипкова». Это устройство вплоть до 1930-х гг. стало неотъемлемой частью многих систем механического телевидения.

В 1880-х в разных странах появилось множество проектов по созданию телевизионных систем с поэлементной передачей изображения. Свой вклад в развитие телевидения внесли и российские ученые и изобретатели. Так, П.И. Бахметьев в 1880 г. создал проект передачи и приема изображения на расстояние с поэлементной спиральной разверткой; профессор Московского университета А.Г. Столетов в 1888–1890 гг. установил основные закономерности внешнего фотоэффекта. А в 1900 г. инженер-технолог А.А. Полумордвинов предложил идею системы цветного телевидения, которая была основана на трехкомпонентной теории цвета.

Первые работы в области электронного телевидения также были выполнены российским ученым – Б.Л. Розингом, который в 1907 г. подал заявку на патент электронно-лучевой трубки как приемника данных «Способ электрической передачи изображений на расстояние». В 1910-м ему был выдан патент. Памятной датой в истории телевидения стало 9 (22) мая 1911 г., когда Б.Л. Розинг впервые в истории продемонстрировал передачу изображения на расстояние с

воспроизведением его на экране электронно-лучевой трубки. Это была первая в мире телевизионная передача, ознаменовавшая начало эры телевидения. Для развертки изображения Розинг впервые применил безынерционный электронный луч, им же первым было продемонстрировано телевизионное изображение решетчатой, а не светящейся точки, как это было за рубежом.

В начале 1920-х изобретатели и исследователи сосредоточились на реализации системы передачи изображений на механическо-электронной основе – с использованием механических средств сканирования и развертки изображения (диск Нипкова и др.), при этом передача неподвижных и передача движущихся изображений (фототелеграф и телевидение) еще не были четко разделены.

Настоящим прорывом в создании электронного телевидения, которое окончательно определило направление развития этой области техники, стало изобретение в США в 1923 г. учеником Б.Л. Розинга, русским эмигрантом В.К. Зворыкинским, работавшим в компании Radio Corporation of America, «иконоскопа» – первой электронной передающей телевизионной трубки. Им была разработана и приемная телевизионная трубка – кинескоп. Эти изобретения позволили создать полностью электронную систему телевидения. Изобретателем иконоскопа является также отечественный ученый С.И. Катаев, запатентовавший его в 1931 г. Но Зворыкину удалось первым реализовать свое изобретение в США.

Несмотря на то, что диск Нипкова был запатентован в 1884 г., первая работоспособная телевизионная система была создана лишь спу-



стя сорок лет. В 1924-м шотландский инженер Джон Бэрд представил устройство механического телевидения, способное передавать и отображать движущееся изображение. Первой в СССР системой, использующей диск Нипкова, стала разработка изобретателя и инженера-электрика Ованеса Адамяна. Появилась она в 1925 г. – почти одновременно с аналогичным устройством Джона Бэрда. Главной особенностью системы Адамяна стало то, что его установка могла работать с цветным изображением.

В России официальным днем рождения телевидения считается 1 октября 1931 г., когда началось регулярное телевидение из Москвы в диапазоне средних волн. В 1934 г. механическое телевидение получило поддержку звука. В начале 1937-го ленинградский телевизионный центр и московский центр на Шаболовке провели опытные передачи электронного телевидения в эфире.

Что касается технической стороны, то первое время в СССР использовался немецкий стандарт механического телевидения, который

предусматривал разложение на 30 строк и частоту 12,5 кадров в секунду. Соотношение сторон кадра составляло 4:3. С 1948 г. был принят стандарт разложения изображения на 625 строк при 25 кадрах в секунду.

В СССР проводились исследования различных вариантов систем цветного телевидения, и в 1965 г. советское и французское правительства заключили соглашение о сотрудничестве в области цветного телевидения на основе системы стандарта SECAM. (фр. sequentiel couleur avec memoire – последовательный цвет с памятью). Цветные телетрансляции в СССР начались в октябре 1967-го. А 4 ноября 1967 г. вступила в строй Общесоюзная радиотелевизионная передающая станция в Останкино.

По материалам сборника «Телевидение: прошлое, настоящее, будущее...» (СПб., 2014).

**Анастасия КИСЛЯКОВА,**  
**специалист Службы по связям с общественностью и СМИ**