

С ДНЕМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКА!



**Уважаемые коллеги!
Поздравляю вас с профессиональным праздником –
Днем железнодорожника!**

Первая железная дорога в нашей стране появилась в 1837 году, она соединила Санкт-Петербург и Царское Село. С тех пор отрасль беспрестанно развивалась, и сейчас протяженность сети железных дорог общего пользования России составляет более 85 тысяч километров. Железная дорога пронизывает практически каждый уголок нашего государства и играет огромную роль для российской экономики, являясь драйвером социально-экономического развития страны и способствуя реализации важных государственных программ и национальных проектов. Отрадно сознавать, что компания «Газпромтранс» является частью этой важной отрасли.

Хотелось бы поблагодарить всех сотрудников Общества за преданность делу, ответственность, высокий уровень компетентности и пожелать каждому из вас крепкого здоровья, профессиональных успехов, семейного счастья и благополучия!

**Максим МИРОНЕНКО,
генеральный директор ООО «Газпромтранс»**

ГОДОВОЕ ОБЩЕЕ СОБРАНИЕ АКЦИОНЕРОВ ПАО «ГАЗПРОМ»

26 июня состоялось Общее собрание акционеров ПАО «Газпром», из-за неблагоприятной эпидемиологической обстановки оно прошло в форме заочного голосования. Собрание приняло решения по всем вопросам повестки дня. В частности, утверждены годовой отчет и годовая бухгалтерская (финансовая) отчетность за 2019 год, а также размер дивидендов по результатам деятельности ПАО «Газпром» в 2019 году – 15,24 руб. на акцию. Аудитором Общества на 2020 год утверждено ООО «Финансовые и бухгалтерские консультанты». Кроме того, собрание утвердило изменения в Устав ПАО «Газпром» и Положение о Совете директоров ПАО «Газпром», а также Положение о Ревизионной комиссии в новой редакции.

По итогам голосования был сформирован Совет директоров в составе: председатель Правления АО «Газпромбанк» Андрей Акимов, специальный представитель президента РФ по взаимодействию с Форумом стран – экспортеров газа Виктор Зубков, председатель Объединения Юридических лиц «Казахстанская ассоциация организаций нефтегазового и энергетического комплекса KAZENEGRY» Тимур Кулибаев, министр промышленности и торговли РФ Денис Мантуров, заместитель председателя Правления ПАО «Газпром» Виталий Маркелов, ректор РГУ нефти и газа имени И.М. Губкина Виктор Мартынов, ректор РАНХ и

ГС при Президенте РФ Владимир Мау, председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер, министр энергетики РФ Александр Новак, министр сельского хозяйства РФ Дмитрий Патрушев, первый заместитель генерального директора ООО «Газпром экспорт» Михаил Середа. Виктор Зубков и Алексей Миллер были переизбраны председателем и заместителем председателя Совета директоров ПАО «Газпром».

В состав Ревизионной комиссии вошли: Александр Gladkov, Илья Карпов, Сергей Платонов, Татьяна Фисенко, Павел Шумов.

Чистая выручка от продаж Группы «Газпром» в 2019 году составила 7 659,6 млрд руб., при этом основная часть – выручка от продажи газа.

ГОДОВОЙ ОТЧЕТ ПАО «ГАЗПРОМ»

В Годовом отчете ПАО «Газпром» за 2019 год содержится информация по глобальным проектам компании, в том числе освещается деятельность Общества в мегапроекте «Ямал». На полуострове «Газпром» активно развивает новый центр газодобычи, который станет главным для газовой отрасли страны в XXI веке. Добычу на ямальных месторождениях компания будет вести более ста лет. При этом для освоения Ямала применяются передовые технические решения и высоконадежное оборудование, используются современные системы автоматизации технологических процессов и малолюдные технологии. При строительстве объектов компания заботится об уникальной природе – благодаря этому воздействию технологий на экологию минимально.

Следующий проект – газопровод «Сила Сибири», предназначенный для поставок газа Иркутского и Якутского центров газодобычи российским потребителям на Дальнем Востоке и в Китай. При прокладке газопровода применены стальные трубы российского производства. Акцент делается на рациональное использование ресурсов: так, сопутствующие компоненты газа – этан, пропан, бутан и гелий – будут извлекаться из газа, идущего по «Силе Сибири» на Амурском газоперерабатывающем заводе.

Еще один значимый газопровод – «Турецкий поток», состоящий из двух ниток. Первая предназначена для поставок газа на турецкий рынок, а вторая – для поставок в страны Южной и Юго-Восточной Европы.

Это первый морской газопровод с диаметром труб 813 мм, уложенный на глубине 2200 м. В ходе строительства был поставлен мировой рекорд по скорости морской укладки – более 6 км в сутки.

Благодаря успешной деятельности Группы «Газпром» ее позиции в мировой и российской энергетике остаются на первых местах. Группа занимает первое место в мире по объемам запасов природного газа, объемам добычи газа и протяженности газотранспортной системы, а также по объемам экспорта газа; первое место в России – по объемам переработки природного газа.

ПЯТЬ ВАЖНЫХ СОБЫТИЙ

Председатель Правления ПАО «Газпром» Алексей Миллер в интервью по итогам собрания акционеров выделил пять самых значимых для Общества событий прошедшего года. В первую очередь это наращивание мощностей нового центра газодобычи на Ямале – в 2019-м начато освоение Харасвайского месторождения. Второе – прохождение осенне-зимнего сезона: подземные хранилища были выведены на исторически рекордную производительность (843,3 млн куб. м в сутки). Третье – проекты на внешних рынках: увеличен экспортный потенциал, запущены «Турецкий поток» и «Сила Сибири». Четвертое – российские проекты по переработке газа: начат проект в Усть-Луге (Ленинградская область), Амурский ГПЗ построен на 50%, причем на его строительство привлечено 11,4 млрд евро – это самый большой в истории «Газпрома» объем привлеченных инвестиций. Пятое – финансы. Показателем стабильности является объем дивидендов: несмотря на сложную ситуацию, в которой находятся вся мировая экономика и энергетический сектор, будет выплачено 360,8 млрд рублей, практически рекордный уровень.

По материалам Управления информации ПАО «Газпром».

Более подробно с целями ПАО «Газпром», объемом инвестиций и результатами деятельности Общества можно ознакомиться в Годовом отчете по ссылке:



ЧИТАЙТЕ В НОМЕРЕ:

БЕЗОПАСНОСТЬ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

О профилактических мероприятиях, проводимых в Сургутском филиале с целью обеспечения безопасности движения.

ЧТОБЫ ПУТЬ БЫЛ ЛЕГКИМ

О работе Службы пути Оренбургского филиала.
стр. 2

ОСНОВНЫЕ МЕТОДЫ ДИАГНОСТИКИ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

О системе мониторинга состояния земляного полотна, в частности – методом вибродиагностики.

ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО НЕ СБАВЛЯЕТ ОБОРОТЫ

О локомотивном парке Астраханского филиала.
стр. 3

ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ – ГОРДОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

Сергея и Александра Дубовых связывают не только семейные узы, но и общее дело.

ПРОФЕССИЯ ДЛЯ СИЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Монтер пути – одна из самых массовых и тяжелых железнодорожных профессий.

ОБНОВЛЕННАЯ КОНСТИТУЦИЯ ВСТУПИЛА В СИЛУ

О конституционных поправках.
стр. 4

СЕМНАДЦАТЬ ЛЕТ – КАК ОДНО МГНОВЕНИЕ

Диспетчерский отдел Оренбургского филиала: с момента образования и по сегодняшний день.

ЖИЗНЬ НА ЗАСЛУЖЕННОМ ОТДЫХЕ

Интервью с ветераном Астраханского филиала Ниной Дурневой.
стр. 5

СУРГУТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ

О трудовых и боевых подвигах жителей Сургутского района.

ЧТО ИЗМЕНИТСЯ ДЛЯ САМОЗАНЯТЫХ ГРАЖДАН В 2020 ГОДУ

Одновременно все регионы РФ получили право ввести налог на профессиональный доход.
стр. 6

ПОДАРИ ДЕТСТВО

О благотворительной акции помощи детскому дому «Сияние Севера».

БЕРЕГИТЕ ЗРЕНИЕ!

Комплекс из 10 простых упражнений поможет сохранить зоркость глаз.

НЕ ЗАБЫВАЙТЕ О МЕРАХ ПРОФИЛАКТИКИ КОРОНАВИРУСА

Разработанные санитарные меры на предприятиях сохраняются.
стр. 7

Уважаемые читатели!
Нашей редакции очень важно, чтобы в создании корпоративной газеты ООО «Газпромтранс» принимали участие все сотрудники Общества! Любые предложения, пожелания и вопросы присылайте (открыто или анонимно) на почту: gazeta@gptrans.gazprom.ru. Ни одно письмо не останется без внимания и ответа редакции! Спасибо, что вы с нами!



БЕЗОПАСНОСТЬ – ОСНОВА РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ОТРАСЛИ

НЕМНОГО ИСТОРИИ

Проблема обеспечения безопасности движения на железнодорожном транспорте появилась одновременно с самим транспортом. 15 сентября 1830 года при открытии железной дороги Ливерпуль – Манчестер депутат английского парламента Уильям Хаскинсон попал под поезд и погиб на месте, после чего стал знаменитостью как первый в мире человек, погибший под колесами поезда.

С повышением мощности и скорости локомотивов, интенсивности движения поездов рост аварийности на железнодорожном транспорте продолжался. Например, только за 1934 год в СССР было допущено 62 тыс. аварий, случаев брака в работе и крушений, в результате которых было повреждено около 7 тыс. паровозов и более 64 тыс. вагонов. В связи с тяжелой аварийной обстановкой на железнодорожном транспорте СССР на основании постановления ЦК ВКП(б) и Правительства СССР об установлении института ревизоров по безопасности движения народным комиссаром путей сообщения Лазарем Кагановичем был подписан приказ от 17 мая 1937 года № 103Ц «О ревизорах НКПС по безопасности движения».

В 1937 году в структуре наркомата путей сообщения был создан главк, призванный осуществлять контроль над соблюдением требований, обеспечивающих безаварийную работу железнодорожного транспорта.

Основными причинами аварий и катастроф являются неисправности путей, подвижного состава, средств сигнализации и блокировки, ошибки диспетчеров, невнимательность машинистов. Чаще всего происходят сход подвижного состава с рельсов, столкновения, наезды на препятствия на переездах, пожары и взрывы непосредственно в вагонах. Не исключаются размывы железнодорожных путей, обвалы, оползни, наводнения. При перевозке опасных грузов, таких как газы, легко воспламеняющиеся, взрывоопасные, едкие, ядовитые и радиоактивные вещества, происходят взрывы, пожары. В частности,



Укладка материалов верхнего строения пути в Сургутском филиале

крупнейшая железнодорожная катастрофа в истории СССР и России произошла в 1989 году под Уфой, когда в момент встречного прохождения двух пассажирских поездов произошел мощный взрыв облака легких углеводородов, образовавшегося в результате аварии на проходившем рядом трубопроводе. Тогда погибло более 500 человек, более 600 – получили ранения.

БЕЗОПАСНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ В СУРГУТСКОМ ФИЛИАЛЕ

В условиях роста объема перевозок грузов, увеличения скорости движения и повышения весовых норм грузовых поездов подавляющее большинство предприятий железнодорожного транспорта работает безаварийно, обеспечивая качество и высокий уровень перевозочного процесса. Сургутский филиал ООО «Газпромтранс» – в их числе.

Безопасность движения на железнодорожном транспорте обеспечивается путем выполнения комплекса профилактических мер, которые предусматривают:

- профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов;

- организацию технического обучения кадров и повышения их квалификации, отработку практических навыков действий в нестандартных ситуациях;

- анализ состояния безопасности движения, выявление «узких» мест, разработку и осуществление мер по их устранению;

- постоянную работу по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, железнодорожных переездов, локомотивов, вагонов, устройств сигнализации и связи, электрооборудования и других технических средств транспорта;

- проведение работ по внедрению новых технологий безопасности согласно законам и постановлениям РФ.

Безопасности движения поездов и выполнению маневровой работы в Сургутском филиале ООО «Газпромтранс» уделяется большое внимание.

В 2019 году на железнодорожных путях станции Промышленная, принадлежащих Обществу и находящихся в непосредственном обслуживании у Сургутского филиала, проведена частичная замена стрелочных переводов, имеющих в основании деревянные брусья, на

стрелочные переводы с железобетонным основанием. Проведен ремонт приемоотправочных путей с заменой балластной подушки и рельсошпальной решетки на более мощную, что, в свою очередь, снижает риски возникновения транспортных происшествий, связанных со сходом подвижного состава вследствие нарушения геометрии пути.

Также в прошедшем году Обществом приобретено для Сургутского филиала три новых маневровых локомотива серии ТЭМ7А, что также способствует снижению рисков нарушения безопасности движения поездов и маневровой работы.

В 2020 году в условиях мирового финансового кризиса, снижения потребления углеводородов в нашей стране и в мире в целом, снижения объема отгрузки товарной продукции в Сургутском филиале продолжают работы по модернизации объектов путевого хозяйства и существуют планы на их дальнейшее развитие.

В текущем году при комиссионном обследовании железнодорожных переездов с участием представителей Администрации Сургутского района и ГИБДД ОМВД России по Сургутскому району не выявлено ни одного замечания на предмет соответствия требованиям Условий эксплуатации железнодорожных переездов (утв. приказом Минтранса России № 237 от 31.07.2015) к содержанию железнодорожных переездов в местах пересечения автомобильных дорог общего пользования с железнодорожными путями, принадлежащими Сургутскому филиалу ООО «Газпромтранс».

Коллектив Сургутского филиала, осознавая все риски возникновения нарушения транспортной безопасности на объектах повышенной опасности, относится с должным пониманием к соблюдению требований безопасности движения поездов и выполнения маневровой работы.

Сергей СУХАНОВ,
ведущий ревизор по безопасности движения поездов
Сургутского филиала

ЧТОБЫ ПУТЬ БЫЛ ЛЕГКИМ

ИЗВЕСТНОЕ ВЫРАЖЕНИЕ «ИДЕТ КАК ПО РЕЛЬСАМ» ОБЫЧНО ИСПОЛЗУЮТ АВТОМОБИЛИСТЫ. И ЭТО ЗНАЧИТ, ЧТО ТЕХНИКА ЕДЕТ РОВНО, БЕЗ ТОЛЧКОВ. А ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ПОДВИЖНОЙ СОСТАВ ТАК ЖЕ РОВНО ДВИГАЛСЯ ПО РЕЛЬСАМ, ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ПУТЬ ДОЛЖЕН СОДЕРЖАТЬСЯ В ОТЛИЧНОМ СОСТОЯНИИ. ТОГДА БУДЕТ ОБЕСПЕЧЕНА НЕ ТОЛЬКО УСТАНОВЛЕННАЯ СКОРОСТЬ ДВИЖЕНИЯ, НО И БЕЗОПАСНОСТЬ ПЕРЕВОЗОК.

Коллектив Службы пути Оренбургского филиала ООО «Газпромтранс» обслуживает 60 км железнодорожных путей общего пользования и 141 стрелочный перевод. Благодаря постоянному контролю за состоянием пути и оперативному устранению неисправностей стальная колея содержится в отличном состоянии, что позволяет содержать железнодорожный путь без закрытий и ограничений скорости движения. И как результат – сокращение оборота вагонов, значительное снижение количества случаев боксования колесных пар локомотивов на подъеме, снижение до минимума случаев пропилов рельсов.

Широкое применение в филиале нашли путевые машины ВПРС и МПТ. Путевые работы с использованием МПТ ведутся круглый год, а ВПРС – в весенне-летний период, что позволяет экономить время и средства. Эксплуатация путевых машин среднего типа значительно повысила качество работ по текущему содержанию железнодорожного пути филиала. Кроме того, в Службе используется широкий спектр механизированного путевого инструмента, применение которого позволяет сократить время на выполнение путевых работ и повысить их качество, тем самым повышая уровень безопасности движения поездов.

Например, легкие и простые в обслуживании переносные шпалосверлильные стан-

ки способствуют снижению трудозатрат при сверлении отверстий в деревянных шпалах и стрелочных брусках. В ходе выполнения работ по их замене, перешивке железнодорожных путей и стрелочных переводов по шаблону использование многофункциональных шурупогайковертов с двигателями внутреннего сгорания позволяет значительно повысить качество и скорость работ по протяжке болтовых соединений, переборке изолированных стыков, перешивке стрелочного перевода по шаблону.

Под особым вниманием Службы пути находятся железнодорожные переезды, расположенные в зоне ответственности Оренбургского филиала. Ежегодно согласно графикам на 25 переездах проводятся комиссионные осмотры совместно с представителями владельцев железнодорожных путей, автодороги и собственников территорий, по итогам которых составляются акты осмотра с целью принятия мер по устранению замечаний и разработке мероприятий по обустройству переездов. В рамках капитальных и текущих ремонтов проводится замена переездного настила на резинокордовый, отвечающий требованиям обустройства железнодорожных переездов. Кроме того, за счет резиновой основы облегчается очистка от снега и льда желобов на железнодорожном переезде в зимний период.

Осуществление всех видов работ при любых погодных условиях становится

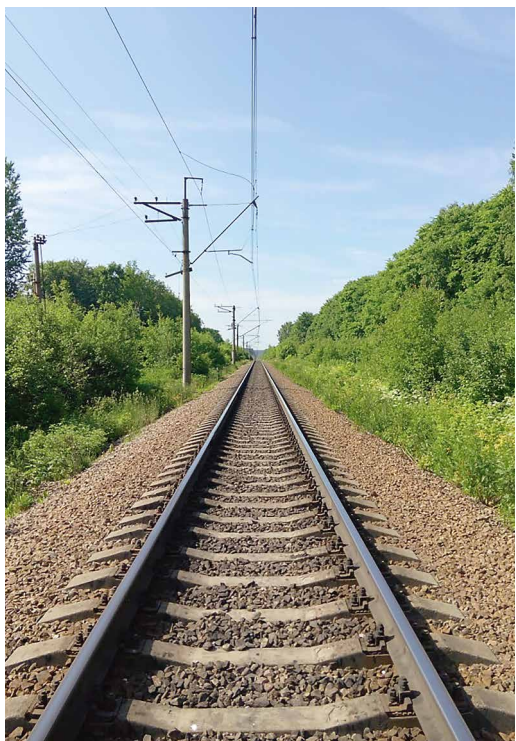
возможным благодаря созданию хороших бытовых условий труда и отдыха для работников Службы, обеспечению их необходимой спецодеждой и средствами индивидуальной защиты.

За последние годы Служба пути пополнилась молодыми и энергичными работниками, за которыми закрепляются наставники из опытных и высококвалифицированных работников с целью практического обучения и передачи опыта. Именно чувство локтя и осознание, что ты являешься частью команды, помогает сотрудникам нашей Службы и в спортивных мероприятиях. Они являются активными участниками сборных команд филиала по футболу, волейболу, настольному теннису, принимают участие в спартакиадах предприятий газовой отрасли и городских турнирах.

Казалось бы, работа путейцев незамысловата и проста. Но, как и на любом серьезном производстве, мелочей здесь не бывает. Каждый работник Службы понимает, что от его ответственного отношения к делу зависит не только выполнение производственных задач, но и обеспечение безопасности движения.

Сергей РЫЖОВ,
начальник Службы пути
Оренбургского филиала

О профессии монтера пути читайте на стр. 4



ОСНОВНЫЕ МЕТОДЫ ДИАГНОСТИКИ ЗЕМЛЯНОГО ПОЛОТНА

Протяжение деформирующегося и дефектного земляного полотна на железных дорогах общего пользования составляет около 10% от эксплуатационной длины сети (6,9% – по оценке Центра обследования и диагностики инженерных сооружений ОАО «РЖД», сделанной в 2014 году).

Существенное изменение первоначальных геометрических размеров и свойств высоких насыпей в процессе длительной эксплуатации приводит к образованию их дефектов в виде зауженной основной площадки и завышенной крутизны откосов, в том числе с наличием балластных шлейфов. На многих насыпях имеются деформации, вызванные наличием балластных углублений в основной площадке. Длительно эксплуатируемые высокие насыпи становятся предрасположенными к деформациям в виде сплывов и оползаний их откосных частей. На сети дорог общего пользования ежегодно возникает несколько случаев таких деформаций, приводящих к ограничению скоростей движения поездов, а нередко и к перерывам в движении. Таким образом, задача развития методов и способов диагностики высоких насыпей является актуальной, а для железных дорог необщего пользования – одной из основных в разрезе возможного продления сроков эксплуатации земляного полотна при меньшей, чем на сети дорог общего пользования, нагрузке.

Система диагностики земляного полотна основана на применении как традиционных, так и новых геофизических методов, современной измерительной аппаратуры и компьютерных технологий. В системе диагностики также используются специально разработанные передвижные диагностические лаборатории. Основу системы диагностики земляного полотна составляют геофизические методы, предусматривающие изучение аномалий физических полей, обусловленных изменением литологического строения земляного полотна и различием физико-механических свойств различных слоев грунта.

В настоящее время различают три основных метода диагностики земляного полотна:

- традиционный – визуальный осмотр, инженерно-геодезический и термометрический контроль;
- геофизический – электроконтактное динамическое зондирование, электрометрическое, радиолокационное, сейсмическое и вибрационное обследование;

■ диагностика передвижными комплексами – применение вагонов-лабораторий, нагрузочных устройств, аэрокосмической съемки.

Традиционные методы могут использоваться при необходимости на различных стадиях диагностирования земляного полотна.

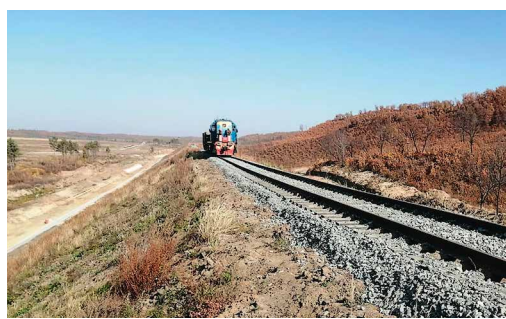
Передвижные диагностические комплексы в виде эталонных нагрузочных лабораторий, путеизмерительные вагоны-лаборатории, в том числе с радиолокационными комплексами, применяют при предварительной диагностике и при режимных наблюдениях. Диагностические исследования перечисленными комплексами выполняются с рельсового пути и охватывают только рабочую зону земляного полотна на глубину не более 3–4 метров.

Анализ применяемых в настоящее время методов и способов диагностики высоких насыпей показал, что они не позволяют дать оценку деформативности высоких насыпей под фактической динамической нагрузкой от проходящих поездов. Поэтому наиболее перспективным является применение вибрационного метода диагностики, при котором сейсмической аппаратурой фиксируются процессы колебаний грунтов насыпи непосредственно при проходе поездов. Анализ параметров процессов колебаний позволяет определить состояние насыпи. Применение метода вибродиагностики повысит уровень информативности и достоверности диагностики земляного полотна.

Основные плюсы вибродиагностики – возможность ее выполнения на высоких насыпях без каких-либо ограничений по их высоте и конструкции, в том числе на насыпях с выполненными противодеформационными мероприятиями (контрбанкетами, подпорными стенками и др.), а также отсутствие перерыва в движении поездов или ограничения скоростей движения при проведении диагностических работ.

В состав комплекса для проведения вибродиагностики (измерения колебаний грунта насыпи под воздействием поездной нагрузки) входят: сейсмостанция (блок регистратора показаний сейсмоприемников); сейсмоприемники (датчики колебаний грунта); блоки питания; комплект соединительных кабелей; полевой компьютер; программное обеспечение для управления сейсмостанцией, преобразования и хранения информации от датчиков и обработки результатов измерений.

Полевые работы при вибродиагностике выполняются в следующем порядке:



1. Установка сейсмоприемников в грунт на основной площадке и по образующей откоса насыпи в намеченных поперечных сечениях.
2. Подключение кабелей между датчиками, аппаратурой, блоком питания и компьютером.
3. Включение и тестирование измерительной аппаратуры и компьютера.
4. Запись колебаний грунта насыпи под выбранными проходящими поездами и первичная проверка кондиционности измерений.
5. Демонтаж датчиков и аппаратуры и переход в соответствии с программой на другие сечения.

В общем случае измерения виброскоростей осуществляются под графиковыми поездами. Измерения могут также проводиться под поездами опытных поездов, в случае если необходима оценка возможности пропуска поездов с повышенными нагрузками, весом или требуется повышение скоростей движения. Следует выполнить не менее 3–5 измерений под поездами одной группы. Камеральная обработка результатов измерений осуществляется программно-вычислительным комплексом, входящим в аппаратно-программный комплекс для вибродиагностики.

По итогам выполненной вибродиагностики высоких насыпей принимается решение относительно дальнейших мероприятий:

- для насыпей, где зафиксировано неустойчивое состояние, рекомендуется проведение детального диагностирования объекта (и/или инженерных изысканий), по результатам ко-

торого разрабатывается проект по усилению основной площадки и/или откосов насыпи, а после проведения мероприятий проводится повторная вибродиагностика;

■ для насыпей, где зафиксировано относительно устойчивое состояние, рекомендуется выполнять мониторинг за состоянием объекта и по его результатам принимать решение о необходимости детального диагностирования и проведения усиления насыпи;

■ насыпи в устойчивом состоянии могут эксплуатироваться в обычном режиме.

Вибродиагностика наряду с другими методами традиционной диагностики (геотехническим мониторингом) на путях необщего пользования Амурского ГПЗ, где доля высоких насыпей составляет более 60%, позволит получить адекватную оценку состояния земляного полотна с учетом нагрузки от подвижного состава и увеличить срок службы земляного полотна, не классифицируя его состояние, исходя из пропущенного по пути тоннажа или срока эксплуатации.

По материалам распоряжения ОАО «РЖД» от 29.10.2014. № 2561р «Об утверждении инструкции по проведению вибродиагностики высоких насыпей на железных дорогах»

Дмитрий ЕРМАКОВ,
начальник Отдела строительного контроля и геотехнического мониторинга Амурского филиала

ЛОКОМОТИВНОЕ ХОЗЯЙСТВО НЕ СБАВЛЯЕТ ОБОРОТЫ

Немаловажную роль в работе Астраханского филиала играет Служба локомотивного хозяйства и путевой техники. Подача вагонов на Астраханский газоперерабатывающий завод и их уборка, маневровая работа, вывоз готовой продукции на пути общего пользования ОАО «РЖД» – во всех этих операциях принимают активное участие локомотивы.

В Астраханском филиале, как и в целом в ООО «Газпромтранс», на постоянной основе проводятся перевооружение и активная модернизация локомотивного парка. На смену тепловозам предыдущего поколения серий ТЭМ2 и ТЭМ18 («рабочим лошадкам», которые очень хорошо зарекомендовали себя в эксплуатационной работе) приходят более современные, модернизированные локомотивы.

В декабре 2019 года введен в эксплуатацию тепловоз серии ТЭМ9 № 0091, в январе 2020 года – тепловоз № 0104 той же серии, построенные на Людиновском тепловозостроительном заводе. Данные локомотивы обладают рядом преимуществ по сравнению с тепловозами серий ТЭМ2 и ТЭМ18: имеют более высокую тяговую характеристику, увеличенный объем кабины машиниста и ее усиленную теплошумоизоляцию, электрообогреваемые стекла, эргономичные панели управления. Кроме того, на ТЭМ9 установлены современные системы и опции: микропроцессорная система контроля, управления

и диагностики, электронный скоростемер с системой учета расхода топлива (КПД-3ПВ), кондиционер транспортного исполнения (сплит-система).

Несомненно, данные локомотивы имеют значительные преимущества перед тепловозами серий ТЭМ2 и ТЭМ18, однако в процессе их эксплуатации был выявлен и ряд отрицательных моментов:

- при неблагоприятных погодных условиях и возникновении боксования или юза автоматическая система тепловоза работает неэффективно – приходится переходить на ручное управление;
- при маневровых передвижениях с составом более 25 вагонов не хватает тормозного нажатия локомотива;
- забор воздуха из атмосферы для охлаждения выпрямительной установки и высоковольтной камеры происходит без фильтрации.

Окончательные выводы – хорош локомотив или плох – делать пока рано. Последующая эксплуатация локомотивов данной серии в жарком климате Астраханской области покажет целесообразность их дальнейшего использования в непростых условиях.

Помимо эксплуатационной работы Служба локомотивного хозяйства и путевой техники занимается техническим обслуживанием и ремонтом тепловозов своего парка. Работы выполняются в закрытом пункте экипиров-



ки локомотивов, оснащенном современным диагностическим оборудованием и смотровой канавой. Все технические операции осуществляются высококвалифицированными работниками под контролем опытных руководителей. В 2019 году Службе был выдан Сертификат соответствия федерального железнодорожного транспорта на проведение ремонта в объеме ТО-3 и ТР-1 локомотивов серии ТЭМ9.

Служба локомотивного хозяйства и путевой техники Астраханского филиала всегда

готова к выполнению производственных заданий, используя в эксплуатации высокотехнологичную современную технику и руководствуясь знаниями и опытом грамотных руководителей и квалифицированных специалистов.

Сергей ЕРЕМЕНКО,
начальник Службы локомотивного хозяйства и путевой техники Астраханского филиала

ТРУДОВАЯ ДИНАСТИЯ – ГОРДОСТЬ ПРЕДПРИЯТИЯ

ДИНАСТИИ ЯВЛЯЮТСЯ ГОРДОСТЬЮ ЛЮБОЙ КОМПАНИИ И СЛУЖАТ ЯРКИМ ПРИМЕРОМ НЕ ТОЛЬКО УВАЖИТЕЛЬНОГО ОТНОШЕНИЯ К ТРУДУ, НО И СТАБИЛЬНОГО ПРОИЗВОДСТВА. В ОРЕНБУРГСКОМ ФИЛИАЛЕ ООО «ГАЗПРОМТРАНС» РАБОТАЮТ ПРЕДСТАВИТЕЛИ БОЛЕЕ ДЕСЯТИ ТРУДОВЫХ ДИНАСТИЙ. И ЕСТЬ ВСЕ ОСНОВАНИЯ СЧИТАТЬ, ЧТО ИХ КОЛИЧЕСТВО БУДЕТ РАСТИ. СЕГОДНЯ РЕЧЬ ПОЙДЕТ О ТРУДОВОЙ ДИНАСТИИ ДУБОВЫХ.



Сергей и Александр Дубовы

Семейные династии – это живая история и гордость компании, ее прочный каркас. На предприятиях железнодорожной сферы всегда работало несколько семейных поколений. Появление новых династий в наши дни является хорошей тенденцией. Как правило, условия для формирования трудовых династий возникают в тех семьях, где представители старшего поколения, достигнув определенных профессиональных результатов, демонстрируют свое отношение к любимому делу младшим членам семьи. В таких случаях обычно у детей не возникает проблем с выбором профессии. Они приходят в нее вслед за родителями, таким образом – из поколения в поколение передаются накопленный опыт, умения, знания и секреты мастерства. Именно так случилось и в семье Дубовых.

Итак, знакомимся – основатель династии Сергей Петрович Дубов. Свою карьеру машиниста тепловоза он начинал в 1995 году на тепловозах серий 2ТЭ10, ТЭМ2, ТЭМ18. В Оренбургском филиале работает практически с самого начала его образования. В период становления филиала Сергею Петровичу приходилось сталкиваться в работе со многим. Даже было время – при строительстве моста через реку Юрибей, – когда необходимо было поработать в условиях Крайнего Севера на Ямальском участке со сложным профилем железнодорожного пути. С годами оттачивались навыки и мастерство. А вместе и ними приходили признание и уважение коллектива.

Сергей Дубов является старшим машинистом тепловоза ТЭМ18. Работа у него – сложная

и ответственная. Ведь от его профессионализма зависит деятельность многих подразделений: от тех, что отвечают за формирование поездов, до выполняющих отправку подвижного состава в ремонт. Умение находить подход к каждому работнику помогает ему руководить звеном и выполнять трудовые обязанности. А накопленный опыт, внимательность и серьезное отношение к делу позволяют выполнять работу на высоком профессиональном уровне. Подтверждением тому служат Благодарность и Почетная грамота ООО «Газпромтранс».

Основатель династии посвятил железной дороге всю жизнь и очень гордится своей профессией. А поскольку в семье о работе говорилось много и с уважением, старший сын Александр пошел по стопам отца. Рассказы о трудностях работы на железной дороге его не остановили, а лишь укрепили уверенность в том, что это дело для настоящих мужчин. Окончив Оренбургский техникум железнодорожного транспорта, в 2014 году он пришел в Оренбургский филиал ООО «Газпромтранс» на должность помощника машиниста тепловоза, в которой работает и по сей день. Конечно, в ближайших планах – стать машинистом локомотива.

Продолжить дело отца мечтает и младший сын Сергея Петровича – Алексей. Совсем недавно он успешно окончил Оренбургский техникум железнодорожного транспорта, но в связи с призывом в ряды вооруженных сил РФ пришлось на год мечту отложить.

Члены этой семьи любят собираться вместе: заниматься спортом, рыбачить, отдыхать на даче. И глядя на их искренний интерес к работе, не сомневаешься, что железнодорожная династия будет продолжена следующими поколениями.

Александр КИРЮХИН,
начальник Службы локомотивного хозяйства и путевой техники
Оренбургского филиала

ПРОФЕССИЯ ДЛЯ СИЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ

Мы видим этих людей из окон вагонов, проезжая станции и разъезды, на переездах, на мостах и тоннелях. Они ремонтируют путь.

Монтер пути – профессия, которая требует силы, выдержки, разнообразных навыков и знаний. Бригада монтеров пути участвует в непосредственной укладке рельсошпальной решетки, в сварке или стыковке рельсов, в их закреплении. Чтобы строить и ремонтировать железные дороги, надо хорошо знать свойства грунтов и балластных материалов, разбираться в способах укладки шпал и рельсов, уметь закреплять их, выполнять множество других операций. И хотя в наши дни строительство и ремонт железных дорог ведут мощные путевые машины, без человека при этом не обойтись. Потребность в профессионалах, способных поддерживать железнодорожные пути в надлежащем состоянии, существует всегда.

Железная дорога – привычная для всех нас вещь. Однако непосвященные думают, что путь неподвижен и постоянен. Тогда как путь – это не просто рельсы и шпалы, а сложный комплекс инженерных сооружений и обустройств, в котором все жестко регламентировано и взаимосвязано. Монтер пути привык в нем видеть живой организм, который требует к себе постоянного внимания. Все сооружения находятся под открытым небом, соответственно – от погодных условий зачастую зависит и расстройство пути. Поэтому содержание пути – самый затратный пункт в эксплуатации дорог.

Монтер пути – одна из самых массовых и, бесспорно, самых тяжелых железнодорожных профессий, требующая определенных знаний. Еще недавно монтером пути мог стать любой человек, обладающий выносливостью и физической силой, но сейчас все изменилось: на смену простейшему и тяжелому труду с кувалдами и лопатами пришли

новые инструменты и машины. Сейчас путеец – не только тот, кто может работать физически, а прежде всего обученный грамотный специалист.

Труд железнодорожника безопасным и легким не назовешь, к тому же объем работ большой. Рабочий день начинается рано утром и заканчивается поздно вечером. Ежедневной работой монтеров пути является текущее содержание пути и стрелочных переводов. Для нас нет плохой погоды и выходных, ведь поезда идут постоянно. И для того, чтобы они приходили без опозданий, монтеры пути работают до полного устранения неисправностей.

Значительная протяженность железнодорожных путей Оренбургского филиала не позволяет эффективно проводить путевые работы без использования специализированных машин и инструментов. Для уменьшения ручного труда при выполнении работ по текущему содержанию железнодорожных путей и стрелочных переводов Службой пути активно используется мощная современная техника: машины для выправки и рихтовки пути ВПРС-М, мотовоз МПТ-6, путевой струг, снегоуборочные машины СМ-2, автомобили, тракторы и ручной механизированный инструмент (ключи шурупогаечные с двигателем внутреннего сгорания, станки рельсосверлильные и рельсорезные, домкраты, бензоэлектроагрегаты и т.д.). Служба

является высокомеханизированным, в достаточной степени технически оснащенным структурным подразделением, способным решать самые сложные задачи по содержанию путевого хозяйства на участках. Раньше стрелки вручную переводились дежурными стрелочных постов по указанию дежурного по станции, руководящего маневровой или поездной работой. Сейчас большинство стрелочных переводов управляется централизованно, с поста электрической централизации. Более 80% стрелочных переводов филиала включены в электрическую централизацию. На участке РИП-2, РИП-3, РИП-4 стрелочные переводы дополнительно оборудованы средствами пневмоочистки для облегчения работы путейцев в зимний период.

Текущее кадровое у нас практически отсутствует, люди стараются держаться за свою работу. Все сотрудники – люди ответственные, понимают, что от них зависит безопасность на железной дороге. Слабаков здесь нет. Большинство работников Службы ведут активный образ жизни, занимаются спортом. И можно с уверенностью сказать, что с любыми задачами наш слаженный коллектив справится.

Павел СТЕПАННИКОВ,
монтер пути Службы пути
Оренбургского филиала



ОБНОВЛЕННАЯ КОНСТИТУЦИЯ ВСТУПИЛА В СИЛУ

1 июля в России завершилось голосование по внесению поправок в главный закон страны – Конституцию. По результатам голосования поправки в Конституцию были приняты. Обновленная конституция закладывает основные принципы, по которым будет жить Россия, на десятилетия вперед.

■ Прописывается поддержка семейных ценностей: защита семьи, материнства, отцовства и детства, а также института брака как союза мужчины и женщины.

■ Закрепляется роль государства по защите и воспитанию детей. Государство, обеспечивая приоритет семейного воспитания, берет на себя обязанности родителей в отношении детей, оставшихся без попечения.

■ Раскрывается понятие «социальное государство» и закрепляется обязанность заботиться о пожилых людях. Индексация пенсий будет проводиться не реже раза в год, гарантируются обязательное социальное страхование, адресная социальная поддержка граждан и индексация социальных выплат.

■ Появился пункт о социальной защите граждан с ограниченными возможностями здоровья. Государственным приоритетом стало создание доступной среды и улучшение качества их жизни.

■ Гарантируется право на качественную медицинскую помощь для всех граждан вне зависимости от региона.

■ Большое внимание уделяется экологии: поправка обязывает Правительство принимать меры к сохранению уникального природного богатства России, снижению негативного воздействия на окружающую среду, сохранению уникального разнообразия.

■ Президенту, премьер-министру, федеральным министрам, сенаторам, депутатам и другим высшим должностным лицам запрещается иметь гражданство или вид на жительство иностранного государства, открывать счета и хранить наличные деньги и ценности в иностранных банках. Также уточняется ограничение на количество сроков на посту президента – одно и то же лицо не может занимать должность президента более двух сроков. Это положение будет применяться к действующему президенту без учета числа сроков, которые он занимает на момент принятия поправок.

■ Провозглашается защита суверенитета и целостности России. Не допускаются действия, направленные на отчуждение территории, и призывы к ним. Устанавливается приоритет Конституции РФ над решениями международных судов.

■ Федеральные должностные лица будут назначаться после консультаций в Совете Федерации, а руководство и состав Правительства будет утверждать Государственная Дума. Государственный совет обеспечивает согласованное взаимодействие органов власти, определяет основные направления внутренней и внешней политики и усиливает роль регионов в принятии государственных решений.

■ Статус русского языка закрепляется как язык государствообразующего народа. Однако народам России гарантируется право на сохранение, изучение и развитие родных языков.

■ Конституция определяет культуру России как уникальное наследие ее многонационального народа. Государство обязуется защищать культурную самобытность всех народов и этносов страны.

■ Закрепляются такие понятия, как информационные технологии и безопасность персональных цифровых данных.

■ Добавлена статья об исторической преемственности Российской Федерации. То есть Россия на своей территории – правопреемник СССР и продолжатель членства СССР в международных организациях и договорах.

С полным текстом обновленной Конституции можно ознакомиться по ссылке:



Анастасия КИСЛЯКОВА,
специалист Службы по связям с общественностью и СМИ

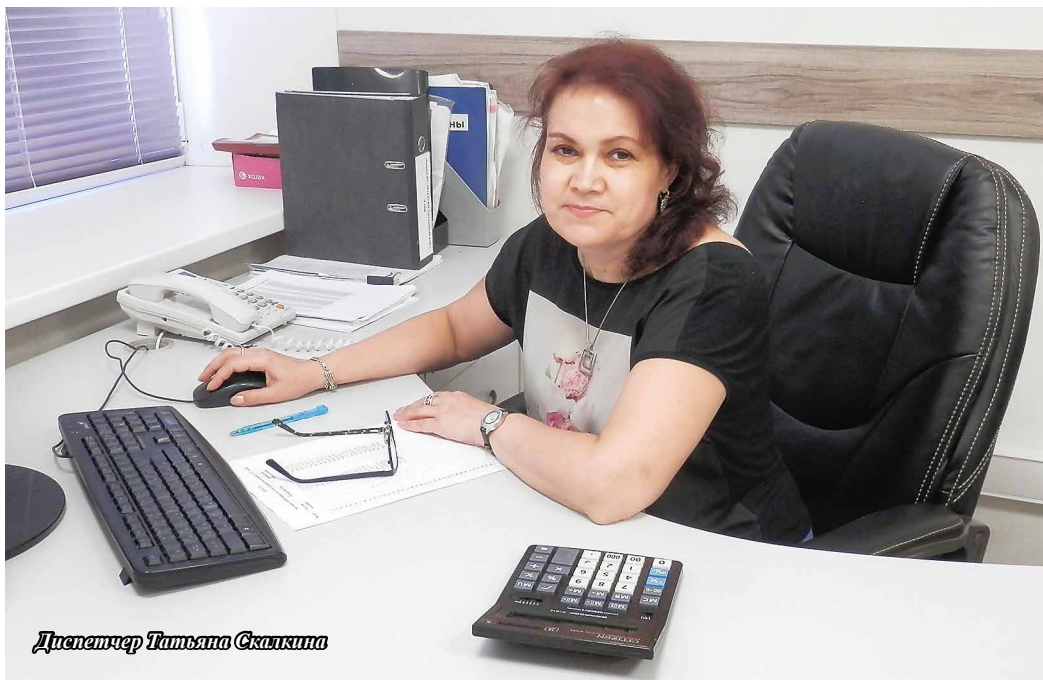
СЕМНАДЦАТЬ ЛЕТ – КАК ОДНО МГНОВЕНИЕ

Этот день был очень солнечным и почему-то очень врезался в память. В 2003 году мы, четверо девушек, проходили собеседование на должность диспетчера по отпуску готовой продукции в отделе организации перевозок только что созданного Оренбургского филиала ООО «Газпромтранс». Главным требованием к соискателям было наличие навыков работы на персональном компьютере. На тот момент накладные на отгрузку оформлялись на бланках с помощью печатной машинки, акты приема-передачи продукции составлялись от руки, учет отгрузки велся в Excel, а программа «1С Производственный учет» только начинала внедряться в работу.

Диспетчеры загружали данные по железнодорожным накладным, актам приема-передачи продукции и услугам подачи-уборки вагонов в программное обеспечение и в дальнейшем передавали информацию в Администрацию Общества. Это и были основные должностные обязанности диспетчеров по отпуску готовой продукции, работающих в круглосуточном режиме.

Поскольку вся информация вносилась вручную и ни о какой автоматизации речь пока не шла, то исполнение вышеуказанных обязанностей занимало все рабочее время. К тому же отгрузка продукции проводилась исключительно в парке, закрепленном за филиалом, а отслеживание дислокации подвижного состава было осложнено отсутствием технической возможности. С того момента прошло ровно 17 лет.

Для меня эти годы пролетели как одно мгновение, но сколько событий и преобразований произошло за это время. Компания стремительно развивалась, объемы перевозимой продукции увеличивались, география транспортировки грузов, осуществляемой ООО «Газпромтранс», расширялась. Перед работниками



Диспетчер Татьяна Склянова

различных подразделений Общества вставали все новые задачи по повышению эффективности использования подвижного состава при перевозке товарной продукции. В копилку функциональных обязанностей диспетчера по отпуску готовой продукции добавились формирование оперативных отчетов и сводок по работе филиала для предоставления в Администрацию ООО «Газпромтранс», в ПАО «Газпром» и компании-контрагенты, а также контроль за дислокацией и использованием подвижного состава Оренбургского филиала.

В связи с появлением все новых задач, стоящих перед диспетчерами по отпуску готовой продукции, в 2007 году был организован диспетчерский отдел как структурное подразделение Службы организации перевозок. А расширение спектра выполняемых работ

позволило согласно «Общероссийскому классификатору профессий рабочих, должностей служащих и тарифных разрядов» должность диспетчера по отпуску готовой продукции переименовать в диспетчера с соответствующей ступенью оплаты труда и ответственности.

Сегодня диспетчерский отдел – это центр по взаимодействию между подразделениями филиала, Администрацией Общества, ПАО «Газпром», ТОО «КазРосГаз», ООО «Газпром переработка», ОАО «РЖД» и другими контрагентами, участвующими в бизнес-процессе. Те самые девушки, которые пришли на предприятие 17 лет назад, стали настоящими профессионалами своего дела, охотно передающими свой годами накопленный опыт молодому поколению. Мы принимали непосредственное участие во внедрении в филиале корпоративной

программы «Транспортировка», в освоении ИУС ПРУВ ПАО «Газпром», АС «ЭТРАН» и многом другом, о чем когда-то, стоя у истоков создания филиала, и мечтать не могли.

Внедрение новых технологий призвано решать одну из основных задач диспетчерского отдела – по оптимизации использования подвижного состава, работающего в филиале, за счет сокращения времени оборота вагонов под грузовыми операциями у грузополучателей, исключению простоев в пути следования и на путях необщего пользования. В Оренбургском филиале используются внедренные Обществом информационные системы, которые в реальном времени информируют нас о дислокации порожних вагонов, движении груженых маршрутных отправок, наличии груженых вагонов на местах выгрузки и их фактическом простое, позволяя оперативно организовывать работу с грузополучателями и административными центрами ОАО «РЖД». Осваивая новые технологии, сотрудники диспетчерского отдела являются не пассивными пользователями программ – мы принимаем участие в их усовершенствовании, активно участвуем в производственном процессе, предлагая рационализаторские предложения, а молодые специалисты озвучивают свои смелые идеи на практических конференциях творческой молодежи. И кто знает, какие еще задачи будут стоять перед нашим отделом и какие интеллектуальные системы управления и обработки информации будут призваны обеспечивать выполнение этих задач? Мы готовы к любым изменениям, которые позволят сделать нашу работу еще лучше и продуктивнее.

Антонина ДРАГУНОВА,
начальник диспетчерского отдела
Оренбургского филиала

ЖИЗНЬ НА ЗАСЛУЖЕННОМ ОТДЫХЕ

ВОПРОС ЗАВЕРШЕНИЯ ТРУДОВОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОЛНУЕТ ВСЕХ ПОТЕНЦИАЛЬНЫХ ПЕНСИОНЕРОВ, ПОЭТОМУ И ВОЗНИКЛА ИДЕЯ ЭТОГО ИНТЕРВЬЮ. Я РЕШИЛА ЗАДАТЬ ИНТЕРЕСУЮЩИЕ МНОГИХ ВОПРОСЫ ГАЗПРОМОВСКОЙ ПЕНСИОНЕРКЕ НИНЕ ИВАНОВНЕ ДУРНЕВОЙ, КОТОРУЮ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД АСТРАХАНСКИЙ ФИЛИАЛ С СОЖАЛЕНИЕМ И БОЛЬШОЙ ТЕПЛОТой ПРОВОДИЛ НА ДЕЙСТВИТЕЛЬНО ЗАСЛУЖЕННУЮ ПЕНСИЮ. ЛЕТ ПЯТНАДЦАТЬ МЫ ТЕСНО СОТРУДНИЧАЛИ: СНАЧАЛА В ПРОИЗВОДСТВЕННО-ТЕХНИЧЕСКОМ ОТДЕЛЕ, ПОТОМ – В ОТДЕЛЕ КАПИТАЛЬНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ВПОСЛЕДСТВИИ – В ОТДЕЛЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАПИТАЛЬНОГО РЕМОНТА, В КОТОРОМ ПОСЛЕДНИЙ ГОД НИНА ИВАНОВНА ИСПОЛНЯЛА ОБЯЗАННОСТИ НАЧАЛЬНИКА ОТДЕЛА. ОЧЕНЬ НАДЕЮСЬ, ЧТО ДАННОЕ ИНТЕРВЬЮ БУДЕТ ПОЛЕЗНО РАБОТНИКАМ ПРЕДПЕНСИОННОГО И ПЕНСИОННОГО ВОЗРАСТА, А МОЛОДЕЖЬ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПРОСТО БУДЕТ РАДА «УСЛЫШАТЬ» НИНУ ИВАНОВНУ.



– Нина Ивановна, нам вас очень не хватает, причем как в отделе, так и филиале в целом. Не хватает вашей компетентности в решении производственных вопросов, вашего опыта, коммуникабельности и жизненного оптимизма. И нам интересна ваша жизнь за периметром компании, поэтому хотелось бы побеседовать с вами.

– С удовольствием постараюсь ответить на все вопросы.

– Как вы настраивали себя на пенсионный период жизни, как мобилизовали свои физические и финансовые возможности?

– Настраиваться, конечно, нужно заранее, чтобы не чувствовать себя обделенным вниманием со стороны коллег, с которыми длительное время жил одной семьей. Правда, я продолжаю общаться с сотрудниками филиала, если позволяет ситуация. В финансовом плане чувствую себя уверенно благодаря поддержке родного предприятия.

– Насколько газпромские выплаты и дотации позволяют адаптироваться к жизни без зарплаты?

– Различного рода выплаты от предприятия – важный фактор для неработающего пенсионера. Но далеко не каждый пенсионер – бывший работник системы «Газпром» – имеет возможность получать выплаты. Связано это с различными условиями Коллективного договора. В частности, у меня адаптация к пенсионному образу жизни проходит успешно.

– Каковы ваши приоритеты в настоящий момент, и изменились ли они? Чем заполняете свои будни?

– Конечно, приоритеты изменились, время больше заполнено личными делами, решением различных проблем личного характера. Благо, что теперь есть свободное время. Больше внимания уделяю внукам, у меня их двое: Евгений и Ксения.

– Удовлетворяют ли вас услуги, предоставляемые страховой группой «СОГАЗ», позволяют ли они в полной мере решать проблемы контроля и восстановления здоровья?

– Наверное, можно решать проблемы здоровья через «СОГАЗ», однако поликлиника по месту жительства в микрорайоне Бабаевского пока что для меня удобнее из-за близости расположения.

– Есть ли в ваших планах посещение газпромских санаториев и профилакториев с целью поддержания здоровья? Может ли газпромский пенсионер без ущерба для бюджета позволить себе такие траты?

– В планах, конечно, есть поддержание здоровья, и если стоит вопрос о принадлежности санатория, то, конечно, – да. Единственная сложность – хочется поехать с мужем, а с этим в данное время, к сожалению, возникают проблемы.

– Как вы решаете проблему досуга? Поверьте, это не праздный вопрос, ведь многие

пенсионеры по каким-либо причинам не могут организовать свой досуг. Что бы вы могли посоветовать этим людям?

– Проблем с проведением досуга я не испытываю. Тем же пенсионерам, кто не может найти себе занятие по душе, однозначный совет дать очень сложно, но нужно просто себя любить.

– Много ли времени уделяете семье и внукам? Какими их достижениями можете гордиться?

– Стараюсь проводить с внуками больше времени, но и дочери о нас, пенсионерах, никогда не забывают. Горжусь достижениями внуков в учебе, особенно в нелегкий период онлайн-обучения, в котором я принимала активное участие.

– Помогает ли семья справиться с изменением вашего социального статуса?

– Повторюсь, у меня нет проблем, вызванных изменением статуса, я была морально готова ко всем изменениям.

– Поддерживаете ли вы связь с пенсионерами предприятия, а также с действующими работниками? Насколько это общение необходимо вам?

– Конечно, я поддерживаю отношения с работниками предприятия, но понимаю, что работающим людям немного не хватает времени на все. А вот с нашими пенсионерами – вопросов нет. Ранее был очень хороший опыт на предприятии – организовывали встречу, приуроченную ко Дню пожилого человека. К сожалению, теперь такие встречи больше не проводят, а очень жаль, ведь это очень нужно. В данное время мы устраиваем посиделки на дому, но ведь дома можно разместить лишь очень маленькую часть всех желающих. Наши встречи проходят в очень теплой ат-



мосфере с воспоминаниями о прошлых годах и рассказами о сегодняшних буднях.

– Не хотелось бы вам посвятить часть своего времени производственной деятельности для поддержания бюджета или самореализации? Или ваш заслуженный отдых не предусматривает таких перспектив?

– Скажу честно: я не планирую производственную деятельность, по крайней мере в ближайшее время.

– Что вы можете пожелать сотрудникам нашего предприятия, которые находятся на пороге выхода на заслуженный отдых?

– Пожелание одно: пенсия – это не приговор, это просто другой, новый этап жизни, причем очень даже хороший, я об этом знаю и в этом не одинока.

Беседу вела Елена ЧИСТЯКОВА,
ведущий инженер-технолог отдела
обеспечения капитального ремонта
Астраханского филиала

СУРГУТ В ГОДЫ ВЕЛИКОЙ ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ



Накануне Великой Отечественной войны сургутяне вели тихую размеренную жизнь. В начале 1930-х в Сургутском районе на площади около 227,6 тыс. кв. км проживало население численностью всего 6645 человек. Русские составляли примерно 54% жителей района, остяки – около 32%, самоеды – около 12%. Основными занятиями людей были охота, рыболовство, оленеводство, животноводство и полевое огородничество. В 1937 году в Сургутском районе насчитывалось 69 колхозов. Из промышленных предприятий в 1928–1934 годах здесь работала Сургутская рыбоконсервная фабрика, в 1932 году был создан леспромхоз, в 1939 году – моторно-рыболовная станция, а в 1941-м – машинно-тракторная станция.

22 июня 1941 года в Сургуте был прекрасный солнечный день, который омрачила весть о войне, через час после этого состоялся митинг, и было решено доказать свою преданность Родине. В первый же день 50 человек написали заявления о направлении в армию. Всего в годы войны на фронт ушли 2615 сургутян, и почти половина из них – 1240 человек – осталась на полях сражений.

Вся работа тыла была подчинена интересам обороны страны. В феврале 1942 года вышел указ о порядке мобилизации на период военного времени трудоспособного населения для работы на производстве и стро-

ительстве. Жизнь всего местного населения была переведена на военный лад.

Основной отраслью экономики в годы войны стала рыбная промышленность. Труженики колхозов и государственного лова принимали высокие обязательства, работали день и ночь над их выполнением. Например, рыболовецкая артель Ворошилова Тромаганского сельского совета дала слово завершить годовую программу раньше срока и сдержала его. За выполнение годового государственного плана добычи рыбы на 146% рыбартель им. Ворошилова было вручено переходящее Красное Знамя. В годы войны рыбаки выловили и сдали государству 280 тыс. центнеров рыбы. За один лишь 1943 год было добыто 76 846 центнеров.

В 1942 году в Сургут был эвакуирован Одесский консервный завод (это единственный случай эвакуации промышленного объекта на Тюменский Север), а к весне 1943-го с конвейера уже сошла первая тысяча банок с консервами из муксуна, осетра, частика, щуки. Развивалась местная промышленность: производился кирпич на Каменном Мысу, жители занимались заготовкой леса. Охотники района передали на заготовительные пункты шкурок пушных зверей более чем на 5 млн рублей. В те времена шкуры животных шли в обмен на американские танки и самолеты. Кроме того, на фронт отправлялись лес, смола, деготь, хлеб, молоко и многое другое.

Всем, чем могли, помогали сургутяне ковать Победу. Женщины, старики, подростки заменили в трудовых рядах своих мужей, отцов и детей, ушедших на фронт. Документы военных лет свидетельствуют: «... на весь период летних работ из районного центра и сельских местностей мобилизовать на сельскохозяйственные работы ... учащихся 6–10 классов средних школ» (из протокола Исполкома Сургутского райсовета от 23.06.1942 г.).

Каждый военный год от сургутских пристаней уходили караваны барж с продовольстви-

ем. На фронт и в партизанские отряды было отправлено более двухсот посылок с теплыми вещами, подарками и продовольствием. В годы войны жителями района было собрано денег и облигаций на 8 млн рублей в фонд обороны страны. Сургутяне приютили детей из блокадного Ленинграда, для них были открыты три детских дома.

Более двух тысяч тружеников района награждены медалями Советского Союза.

Сургутяне не только самоотверженно трудились в тылу, но и принимали активное участие в боевых действиях. Двое жителей района – Тулебай Ажимов и Иван Корольков – удостоились звания Героя Советского Союза.

Детство и юность Тулебая Ажимова прошли в Сургуте, а в 1942 году он ушел на фронт. Участвовал в освобождении Польши, особенно отличился при форсировании реки Вислы в июле 1944 года. На середине реки пробил лодку, но Ажимов вплавь добрался до левого берега реки и с боем стал продвигаться вперед. Но неожиданно вражеская пуля пробил плечо. Стыснув зубы, преодолевая боль, он, кое-как перевязав рану, продолжил бой. За проявленное мужество и самоотверженность, за образцовое выполнение задания Тулебай Ажимов был удостоен звания Героя Советского Союза.

Иван Корольков родился в 1919 году в селе Тундрино Сургутского района, после окончания школы поступил на истфак Уральского университета. Как только началась война, Иван стал проситься на фронт, но его призвали лишь в конце 1942 года. На передовую он попал не сразу: сначала отучился на полугодовых курсах младших лейтенантов в Новосибирском военном училище. Из курсантов был сформирован батальон, в составе которого Корольков был направлен на Курскую дугу. Воевал на Центральном фронте. Освобождал Орел, Оршу, Глухов, Чернигов. Гвардии ефрейтор Иван Корольков, наводчик станкового пулемета,



Иван Корольков

помощник командира взвода стрелкового полка особо отличился в сентябре 1943 года при форсировании Днепра, где получил ранение. А в боях за села Галки и Усоки он своим пулеметом отразил 10 контратак противника, истребил до 150 фашистов. За успешное выполнение этого и других заданий командования Ивану Королькову было присвоено звание Героя Советского Союза с вручением ордена Ленина и медали «Золотая звезда».

Кандидат исторических наук Иван Корольков ушел из жизни 1 января 1984 года. Похоронен в Смоленске. 22 мая 1986 года одной из улиц поселка Высокий Мыс Сургутского района присвоено его имя.

Анастасия КИСЛЯКОВА,
специалист Службы по связям с общественностью и СМИ

DE JURE

ЧТО ИЗМЕНИТСЯ ДЛЯ САМОЗАНЯТЫХ ГРАЖДАН В 2020 ГОДУ

В 2019 ГОДУ РЕЖИМ ДЛЯ САМОЗАНЯТЫХ, ИЗВЕСТНЫЙ ТАКЖЕ КАК НАЛОГ НА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ДОХОД, ПРИМЕНЯЛСЯ В РАМКАХ ЭКСПЕРИМЕНТА ТОЛЬКО В ЧЕТЫРЕХ РЕГИОНАХ – МОСКВЕ, МОСКОВСКОЙ ОБЛАСТИ, КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ И ТАТАРСТАНЕ. С 1 ИЮЛЯ 2020 ГОДА ОДНОВРЕМЕННО ВСЕ РЕГИОНЫ ПОЛУЧИЛИ ПРАВО ВВОДИТЬ НАЛОГ НА ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ДОХОД («НАЛОГ ДЛЯ САМОЗАНЯТЫХ»). А МИНИМАЛЬНЫЙ ВОЗРАСТ ГРАЖДАН, КОТОРЫЕ МОГУТ ЗАРЕГИСТРИРОВАТЬСЯ В КАЧЕСТВЕ САМОЗАНЯТЫХ, СНИЖЕН С 18 ДО 16 ЛЕТ.

Стать самозанятыми могут физические лица, которые продают товары собственного производства, выполняют работы и оказывают услуги без наемных работников. Суммарный доход самозанятого не должен превышать 2,4 млн руб. в год.

Льготный налоговый режим позволяет платить налог по ставке 4% (при работе с физическими лицами) и 6% (при работе с юридическими лицами или индивидуальными предпринимателями).

Для регистрации в качестве самозанятого не обязательно посещать налоговую инспекцию, достаточно скачать мобильное приложение «Мой налог». Приложение само рассчитывает сумму налога, заплатить который нужно не позднее 25-го числа месяца, следующего за месяцем, в котором получен доход. С помощью приложения можно сформировать квитанцию, чтобы оплатить налог в банке, или настроить автоплатеж. Также можно зарегистрироваться через веб-кабинет «Мой налог», у которого та-

кие же возможности, как у мобильного приложения, или воспользоваться услугами банков. Например, в «Сбербанк Онлайн» с помощью сервиса «Свое дело» можно стать самозанятым, буквально сделав два клика.

Для тех, кто только регистрируется в качестве самозанятого, предусмотрен стартовый налоговый капитал (10 тыс. руб.) и дополнительный налоговый капитал в размере одного минимального размера оплаты труда – 12 130 руб. Он предоставляется автоматически и может быть использован для уплаты будущих налогов. Вычет начислят всем самозанятым, которые регистрируются в таком статусе до конца 2020 года.

Кроме того, Правительство пообещало самозанятым перечислить на карты субсидию в виде уплаченного за 2019 года налога. Чтобы ее получить, надо привязать карту к приложению «Мой налог». Никаких заявлений при этом подавать не нужно.

После подписания Президентом РФ закона о поддержке самозанятых плательщики налога на профессиональный доход могут получить такую же помощь, как и представители малого и среднего бизнеса. Самозанятые граждане вправе претендовать на все меры господдержки. Среди них: льготные кредиты, субсидии и гранты, льготы по налогам, участие в лизинговых программах и бизнес-обучении. Также теперь самозанятые могут выступать поставщиками товаров и услуг по госзакупкам. Эта мера будет действовать до 2028 года – на период проведе-

ния эксперимента по введению налога на профессиональный доход.

Региональные и местные власти смогут самостоятельно принимать решение о выделении бюджетных средств самозанятым гражданам. Кроме того, дополнительные мероприятия по поддержке будут включены в госпрограммы.

Новый налоговый режим позволяет выйти из «серой зоны» и использовать плюсы легального статуса:

- открыто размещать рекламу, не боясь проверок и штрафов;

- расширить клиентскую базу за счет новых клиентов, которые привыкли работать официально;

- законно отстаивать свои права в суде, если их нарушили недобросовестные заказчики.

Можем рассмотреть применение нового налогового режима на примере сдачи жилого имущества в аренду.

До появления нового режима арендодатели должны были платить НДФЛ в размере 13% от дохода. Для снижения размера налога можно зарегистрироваться в качестве индивидуального предпринимателя. Тогда размер налоговых отчислений будет зависеть от выбранного режима: упрощенной системы налогообложения (УСН) или оформления патента. При УСН налог составляет 6% от доходов. При оформлении патента – те же 6%, но не от реального дохода, а от предполагаемого, который зависит от стоимости аренды квартиры. При этом требуется подавать налоговую декларацию и отчетность.

С новым режимом все стало проще, а налог – меньше. Как уже было упомянуто выше, он составляет 4% при выручке, полученной от физических лиц, и 6% – от компаний и ИП. Также надо учитывать, что плательщик налога на профессиональный доход не оплачивает страховые взносы. Например, получая ежемесячно от квартиросъемщика (физического лица) сумму, равную 30 тыс. руб., и оплачивая налог на доходы физических лиц, арендодатель должен был заплатить налог в размере 46 800 руб. При применении же новой системы налогообложения сумма налога составит 14 400 руб.

Заплатить можно меньше, если использовать налоговый вычет. Для налога в 4% предоставляется вычет 1%, а для налога в 6% вычет составляет 2%. Эти процентные ставки ежемесячно применяются к сумме дохода. Вычет не может превысить 10 тыс. руб.: как только сумма вычета достигнет этой цифры, право на применение вычета прекратится. С этого момента налог придется платить полностью.

В полном объеме плюсы и минусы налогообложения самозанятых проявятся через несколько лет, когда накопится административная и судебная практика. Тогда станет очевидно, будут ли государством изменены «правила игры» или налог на профессиональный доход закрепится в его нынешнем виде.

Сергей ИВАНЕНКО,
заместитель начальника
юридического отдела
Сургутского филиала



ПОДАРИ ДЕТСТВО

ПО ИНИЦИАТИВЕ СОВЕТА МОЛОДЫХ СПЕЦИАЛИСТОВ В ЯМАЛЬСКОМ ФИЛИАЛЕ БЫЛ ОРГАНИЗОВАН СБОР СРЕДСТВ НА ПОДАРКИ ВОСПИТАННИКАМ ДЕТСКОГО ДОМА «СИЯНИЕ СЕВЕРА», ПРИУРОЧЕННЫЙ К МЕЖДУНАРОДНОМУ ДНЮ ЗАЩИТЫ ДЕТЕЙ.

Детство – незабываемое время, наполненное чудесами, ежедневными открытиями и приключениями, а еще – верой в людей, пониманием, что мама и папа всегда рядом и не дадут в обиду никому. Это время, которое всем нам очень нужно сохранить в себе на всю жизнь, чтобы не стать грустными и слишком серьезными взрослыми.

К сожалению, не все дети могут назвать кого-то мамой и папой и не всегда получается с такой теплотой вспоминать свое детство. Именно этим детям решил помочь Совет молодых специалистов на Ямальском филиале, выступив с инициативой организации сбора средств для воспитанников детского дома «Сияние Севера», в котором воспитываются дети-сироты и дети, оставшиеся без попечения родителей со всего Ямала.

Проблема сиротства в Ямало-Ненецком автономном округе обострилась в 1990-х годах. На волне острого экономического кризиса резко ухудшились социальные условия жизни населения, что повлекло стремительный рост числа детей-сирот, оставшихся без попечения родителей. Имеющиеся в округе детские дома были



Тандыр – подарок детскому дому «Сияние Севера» от Ямальского филиала ООО «Газпромтранс»

переполнены. Возникла необходимость размещения детей, оставшихся без попечения родителей, их лечения, воспитания, обучения, дальнейшей социализации. В этих условиях в 1998 году губернатором Ямало-Ненецкого автономного округа Юрием Нееловым было принято решение об открытии в поселке Кировский Исетского района Тюменской области окружного детского дома санаторного типа. После капитальной реконструкции здания

детского сада, строительства медицинского и хозяйственного корпусов, овощехранилища, а также благоустройства территории начало работу Государственное оздоровительное образовательное учреждение ЯНАО «Санаторный детский дом для детей-сирот и детей, оставшихся без попечения родителей, нуждающихся в длительном лечении «Сияние Севера».

Первых детей детский дом принял 14 августа 2002 года. На конец 2002 года в нем проживали 69 воспитанников. Здесь были созданы хорошие условия для проведения комплексной психолого-медико-педагогической реабилитации детей, их воспитания и проживания. Воспитанники разместились в отдельных уютных квартирах, где была вся необходимая мебель и бытовая техника. В детском доме заработали хорошо оснащенные инвентарем и оборудованные мастерские как для мальчиков, так и для девочек, воспитанники начали обеспечивать себя овощами, высаживая и собирая их на огороде площадью 3 гектара.

Инициативу Совета молодых специалистов по сбору средств для детского дома сразу же поддержал директор Ямальского филиала Александр Маленчук

и председатель первичной профсоюзной организации Игорь Ермоленко. Работники филиала добровольно, по мере своих возможностей жертвовали средства на помощь детям. Большой вклад внес профсоюз. Общими усилиями удалось собрать около 140 тыс. рублей, было решено приобрести велосамокаты, а также оказать помощь в дооборудовании тандырами и казанами этнопедагогического чума, созданного для сохранения семейных традиций детей коренной национальности и возможности приготовления блюд традиционным способом.

Воспитанники детского дома «Сияние Севера» – активные участники социальных проектов, они умеют заботиться о себе и младших ребятах, проявляют волю к победе в спорте, организуют творческие конкурсы – все вместе рисуют, танцуют и поют.

Мы рады, что можем помочь детям, находящимся в трудной жизненной ситуации.

Николай КОНЕВ,
заместитель председателя
Совета молодых специалистов,
Ямальский филиал

ЗДОРОВЬЕ

БЕРЕГИТЕ ЗРЕНИЕ!

Зрение – уникальный дар, благодаря которому человек может наслаждаться всей полнотой красок. Без функции зрения человек не способен самостоятельно жить. И именно глаза постоянно каждый день подвергаются опасным воздействиям окружающей среды, нашего образа жизни и т.д.

Состояние зрения человека зависит не только от состояния глазных тканей, но и от здоровья мозга, нервной и сердечно-сосудистой системы. Ведь «глаз смотрит, а мозг видит». Именно в мозге моделируются картинки, зафиксированные глазами и переданные сетчаткой в нервные импульсы. Нарушение зрения может быть следствием кислородного голодания, атеросклероза, стрессов, сахарного диабета, неправильного жирового обмена и правил гигиены зрения.

Ухудшение зрения сказывается и на общем состоянии организма. Так, при превышенных нагрузках на глаза могут наблюдаться общее переутомление, головные боли, усталость и стрессовое состояние.

Для сохранения остроты зрения необходимо следить за осанкой и особенно за тем, как вы сидите при работе за компьютером или чтением книги, поскольку кровоснабжение затылочной области головного мозга (а здесь находится центр зрения) непосредственно влияет на здоровье наших глаз.

Факторы, влияющие на ухудшение зрения: экология; частая или даже постоянная работа за компьютером, планшетом, телефоном; отказ от солнцезащитных очков в теплое время года; долгое чтение без отдыха; несбалансированное питание; недосыпание.

Даже если вас не тревожат ваши глаза, необходимо обязательно раз в год посещать офтальмолога, который на ранних стадиях сможет распознать недуг и начать своевременное лечение.

Существует необходимая для сохранения зрения зарядка. Зарядка для глаз творит чудеса, но только если выполнять ее регулярно. Ниже представлен комплекс из 10 простых упражнений, который поможет сохранить зоркость глаз. Все упражнения нужно выполнять без очков и контактных линз, не торопясь и в спокойной обстановке.

1. Поморгайте часто в течение 2 минут – это упражнение нормализует внутриглазное кровообращение.

2. Выполните круговые вращения головой: вправо-влево, вверх-вниз, тем самым вы активизируете кровообращение.

3. Скосите глаза вправо, а затем переведите взгляд по прямой линии. Прodelайте то же самое в противоположном направлении.



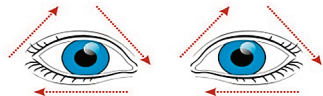
4. Закройте глаза и расслабьтесь. Считается, что погружение в темноту способствует выработке в светочувствительных клетках родопсина – вещества, необходимого для ясного зрения.

5. Перемещайте взгляд в разные стороны: вправо-влево, вверх-вниз – по кругу, рисуя «восьмерку».

6. Зажмурьтесь на 3–5 секунд, затем откройте глаза. Повторите семь раз. Упражнение расслабляет глазные мышцы и активизирует кровообращение.

7. Надавите на верхние веки пальцами, но без особых усилий, – такое положение удерживайте около двух секунд. Выполняйте сериями по 4–5 раз. Упражнение улучшает отток внутриглазной жидкости.

8. Открытыми глазами рисуйте в воздухе сначала простые геометрические фигуры, а затем сложные объекты и масштабные композиции.



9. Закройте глаза и медленно перемещайте глазные яблоки вверх-вниз. Повторите 5–10 раз.

10. Встаньте около окна, сосредоточьтесь на предмете, расположенном в непосредственной близости (например, на точке на стекле), потом переведите взгляд на удаленный объект за окном (дом или дерево). Повторите десять раз.

Все приведенные упражнения необходимо выполнять регулярно, желательно не меньше двух раз в день. Берегите глаза и будьте здоровы!

Елизавета СТУДИНСКАЯ,
ведущий специалист
отдела кадров и трудовых отношений
Сургутского филиала

НЕ ЗАБЫВАЙТЕ О МЕРАХ ПРОФИЛАКТИКИ КОРОНАВИРУСА

Несмотря на постепенное снятие ограничений в связи с пандемией коронавирусной инфекции, число подтвержденных случаев заражения COVID-19 увеличивается как по всему миру, так и в России. Лидерами по количеству подтвержденных случаев остаются США, на втором месте – Бразилия, на третьем – Индия, на четвертом – Россия. Ежедневно жертвами инфекции в нашей стране становятся более 100 человек. Согласно статистике на третью декаду июля, выздоровели с начала эпидемии около 600 тыс. человек при общем количестве заболевших около 800 тыс.

В настоящее время эксперты обсуждают вероятность второй волны новой коронавирусной инфекции. По мнению академика РАН, завкафедрой микробиологии, вирусологии,

иммунологии Сеченовского университета Виталия Зверева, первая волна будет продолжаться, пока 70–80% населения не переболеют COVID-19. Главный инфекционист Минздрава России Владимир Чуланов призвал соблюдать противоэпидемические меры. Предотвратить распространение вируса помогут масочный режим, частое мытье рук, соблюдение социальной дистанции и изоляция больных.

В связи с неблагоприятной эпидемиологической ситуацией в Москве и регионах присутствия филиалов ООО «Газпромтранс» напоминаем сотрудникам, работающим в офисах и на объектах: **не забывайте соблюдать основные правила профилактики распространения коронавирусной инфекции!**



МОЙТЕ РУКИ

всегда мойте руки, когда приходите на работу или возвращаетесь домой. Используйте влажные салфетки и дезинфицирующие растворы



НЕ ТРОГАЙТЕ ЛИЦО РУКАМИ

не подносите руки к носу и глазам. Когда чихаете, всегда прикрывайтесь платком (салфеткой)



СОБЛЮДАЙТЕ ДИСТАНЦИЮ

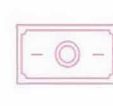
избегайте большого количества людей
оставайтесь дома



В ВОЗДУХЕ до трёх часов



на пластике до трёх суток



на бумажных деньгах до 14 суток



на пористых поверхностях картон, губка, ткань до 8-10 часов

ВРЕМЯ ЖИЗНИ ВИРУСА:

ВИКТОРИНА «ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА»

1. Железнодорожный путь – это...

- а) земляное полотно для укладки путевой решетки
- б) комплекс инженерных сооружений, предназначенный для пропуска по нему поездов с установленной скоростью
- в) рельсы

2. Локомотивное депо – это...

- а) структурная единица локомотивного хозяйства для выполнения текущего ремонта, технического обслуживания и экипировки локомотивов
- б) пункт экипировки локомотивов
- в) пункт технического обслуживания локомотивов

3. Постоянные видимые сигналы на железной дороге подаются:

- а) светофорами, устанавливаемыми в определенных местах железнодорожного пути, и локомотивными светофорами
- б) ручными флагами
- в) переносными светильниками

4. По роду работы локомотивы подразделяют на...

- а) односекционные и двухсекционные
- б) современные и устаревшие
- в) грузовые, пассажирские и маневровые

5. В ходе текущего ремонта локомотива проводят следующие виды работ:

- а) осмотр узлов локомотива без их разборки
- б) осмотр узлов локомотива, сопровождающийся их разборкой
- в) ревизию, замену или восстановление отдельных узлов и деталей, регулировку и испытания, гарантирующие работоспособность локомотива в межремонтный период

6. Устройства автоматики и телемеханики на железнодорожном транспорте предназначены:

- а) для автоматизации процессов, связанных с управлением движением поездов, обеспечения безопасности и необходимой пропускной способности железной дороги
- б) для проведения маневровых работ
- в) для подачи ручного сигнала

7. Тележка электровоза состоит...

- а) из рамы и рессорного подвешивания
- б) из рамы и колесных пар
- в) из рамы, колесных пар с буксами, рессорного подвешивания и тормозного оборудования

Омента: 1 - б; 2 - а; 3 - а; 4 - б; 5 - б; 6 - а; 7 - в

ЮБИЛЯРЫ

Коллектив Администрации ООО «Газпромтранс» поздравляет с 55-летием

Гарипова Рустема Варисовича, начальника Управления организации перевозок с 65-летием

Соснину Елену Александровну, начальника Отдела организации делопроизводства и архива

Коллектив Астраханского филиала поздравляет с 50-летием

Дусабалиева Сабира Нарсултановича, слесаря по ремонту подвижного состава Участка по эксплуатации вагонного хозяйства

с 55-летием

Рыбина Олега Михайловича, водителя автомобиля Автотранспортного участка

Коллектив Оренбургского филиала поздравляет с 50-летием

Прохорову Инну Гурьевну, уборщика производственных помещений Хозяйственного участка с 55-летием

Деревянкина Сергея Владимировича, начальника Планово-экономического отдела

Николаеву Надежду Николаевну, техника по учету Отдела организации перевозок с 60-летием

Жигулина Геннадия Владимировича, слесаря-ремонтника Хозяйственного участка

Коллектив Сургутского филиала поздравляет с 50-летием

Макаровского Александра Алексеевича, начальника смены Группы диспетчерского контроля и маневровых работ

Рошку Владимира Андреевича, монтера пути Службы пути

Коллектив Ямальского филиала поздравляет с 50-летием

Кравченко Александра Владимировича, дежурного основного локомотивного депо Отдела локомотивного хозяйства

Маркелова Сергея Ивановича, дежурного по разъезду Диспетчерского отдела

Родригес Крус Ларису Васильевну, инженера Проектно-сметного отдела

Шепелева Александра Александровича, электромеханика Отдела главного механика с 55-летием

Коновалова Валерия Тихоновича, электромонтера по ремонту и обслуживанию электрооборудования Службы энергообеспечения

В МИРЕ ИЗОБРЕТЕНИЙ

ПЛАВУЧИЕ АТОМНЫЕ ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИИ

22 МАЯ 2020 ГОДА ВВЕДЕНА В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ПЕРВАЯ В МИРЕ ПЛАВУЧАЯ АТОМНАЯ ТЕПЛОЭЛЕКТРОСТАНЦИЯ «АКАДЕМИК ЛОМОНОСОВ» – ИННОВАЦИОННАЯ РАЗРАБОТКА РОССИЙСКИХ УЧЕНЫХ В СФЕРЕ МИРНОГО АТОМА.

Плавающая атомная теплоэлектростанция (ПАТЭС) находится в порту города Певек Чукотского автономного округа и является самой северной АЭС в мире. Она состоит из плавучего энергетического блока, береговой площадки с сооружениями, которые обеспечивают выдачу электрической и тепловой энергии потребителям, и гидротехнических сооружений. Электрическая мощность ПАТЭС – 70 МВт, тепловая – 50 ГКал*ч. Этого достаточно для обеспечения энергией города с населением около 100 тыс. человек.

Всем известно, что изначально ядерная энергия рассматривалась исключительно для военных целей, но с развитием гражданских атомных технологий и появлением атомных реакторов на военных кораблях, подводных лодках и ледоколах стало очевидно, что такие мобильные сооружения можно использовать для обеспечения энергией отдаленных населенных пунктов, нефте- и газодобывающих предприятий шельфовых зон.

«Академик Ломоносов» – первая в мире плавающая атомная электростанция со времен

американской Sturgis, которая базировалась на судне «Либерти» и использовалась для обеспечения энергией зоны Панамского канала в 1968–1975 годах.

В Советском Союзе гражданские атомные технологии начали развиваться в 1970-х и привели к созданию собственной мощной ПАТЭС. Строительство плавучего энергоблока «Академик Ломоносов» велось с 2008 года на ООО «Балтийский завод – Судостроение» (Санкт-Петербург) по заказу эксплуатирующего все АЭС России концерна «Росэнергоатом». Плавучий энергоблок создавался на основе серийной энергетической установки атомных ледоколов, проверенной в течение их длительной эксплуатации в Арктике.

«Академик Ломоносов» служит для получения электрической и тепловой энергии, а также может опреснять морскую воду. Плавучий энергоблок – это самоходное судно стоечного типа с двойным дном и двойными бортами, с надстройкой, в которой размещено энергетическое оборудование. В



Макет плавучей атомной электростанции «Академик Ломоносов» на выставке «ЭКСПО-2017»

состав энергетической установки входят два реактора КЛТ-40С и две паротурбинные установки. Срок службы плавучего энергоблока составляет 35–40 лет при ежегодном техническом обслуживании. В кормовой части ПАТЭС находится жилой блок: здесь есть жилые каюты, столовая, салон отдыха, библиотека, спортивный комплекс, магазин, прачечная и амбулатория. Предусмотрено размещение 70 человек персонала.

Корпорация «Росатом» уже предложила проект оптимизированного атомного энергоблока: по проекту нужно заменить реакторы КЛТ-40С на РИТМ-200. Это позволит увеличить мощность ПАТЭС и продлить срок использования одной загрузки ядерным топливом.

Все береговые сооружения, служащие для приема и распределения электроэнергии и горячей воды, находятся в Певеке. Для защиты электростанции от морского волнения и дрейфующих волн был построен мол-причал, который представляет собой сплошную преграду с пропускными отверстиями.

Станция обладает большим запасом прочности для противодействия внешним угрозам, безопасность была главным приоритетом при разработке ПАТЭС. Именно поэтому набор мощности происходил постепенно, проводились испытания оборудования станции для ее безопасной эксплуатации.

Проект стал достаточно дорогим – изначально его стоимость оценивалась в 9 млрд рублей, однако уже в процессе строительства эта цифра сильно возросла и достигла отметки 37,3 млрд рублей, в том числе 7 млрд пошло на создание береговой инфраструктуры.

Перспективы проекта впечатляют: еще в 2015 году в «Росатоме» заявляли, что будет построено не менее семи плавучих АЭС. Уже ведется работа над вторым поколением электростанций: будет оптимизирован плавучий энергоблок – он станет меньше и мощнее. Планируется и экспорт технологии, уже ведутся переговоры с потенциальными партнерами.

По материалам интернет-источников. ■

