



Универсал и профессионал

СОДЕРЖАНИЕ

Задача – вернуться на конвейерные заводы

Продукция МПЗ номенклатуры ЦМиСП в 2020 году вновь будет поставляться на конвейерные заводы.

2

Вводится 100-процентный контроль

Незапланированную встречу с коллективом ОТК провел генеральный директор МПЗ А.Н. Савенок. Сегодня от контролеров многое зависит.

3



С.Е. ГУБА – ВОДИТЕЛЬ 6 РАЗРЯДА УЧАСТКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ УМТО – ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ В ПОДРАЗДЕЛЕНИИ. В 2020 ГОДУ ЕГО ФОТОГРАФИЯ РАЗМЕЩЕНА НА ЗАВОДСКОЙ ДОСКЕ ПОЧЕТА.

– Это – уникальный человек и водитель. Я в течение нескольких лет подавал его имя для размещения на Доске почета МПЗ, и очень рад, что, наконец, это произошло, – рассказал начальник УчОТ С.А. Дикун. – Он большой профессионал и очень дисциплинированный работник. На него всегда можно положиться. Сергей Евгеньевич может выполнять любую ра-

боту по своей специальности, и, при этом, всегда проявляет инициативу, вносит предложения о том, как лучше выполнить задание.

На завод и в транспортный цех С.Е. Губа пришел в 1986 году на электрокарный участок, где работал до 1993 года. В последующие годы водил бортовой УАЗ, автобус «Газель», тентовую «Газель»; 6 лет отработал на фуре МАЗ.

В настоящее время Сергей Евгеньевич снова является водителем автобуса «Газель». В этом качестве его знают многие на заводе, поскольку его услугами пользуются часто и на различных мероприятиях. Высоко ценят его профессиональные и человеческие качества. В машине у него всегда идеальный порядок, и можно не сомневаться, что работать автомобиль будет как часы.

Но Сергей Евгеньевич также нередко перевозит грузы на грузовых автомобилях в Россию, Украину, а также по Беларуси. У него есть все водительские категории – С, D и E (кроме мотоцикла), поэтому руководство транспортного участка привлекает его к другим работам, в случае производственной необходимости.

(Продолжение на стр. 3)



Сергей Евгеньевич может выполнять любую работу по своей специальности, и, при этом, всегда проявляет инициативу, вносит предложения о том, как лучше выполнить задание.

Задача – вернуться на конвейерные заводы

Анатолий Николаевич подробно рассказал об итогах работы МПЗ в 2019 году и о тех шагах, которые были предприняты, чтобы помочь заводу преодолеть падение объемов и наладить, в том числе, выпуск подшипников номенклатуры ЦМиСП.

Ставка – на конвейер

В частности, он обратил внимание работников цеха на договоренность с конвейерными заводами о поставках продукции МПЗ номенклатуры ЦМиСП.

– Одна из главнейших наших задач – вернуться на конвейерные заводы, – сказал генеральный директор. – На МТЗ планируем поставлять 600 тыс. штук подшипников, и основная масса этой продукции будет производиться у вас в цехе. Начинаем работу по поставкам конических подшипников на МАЗ. Кроме того, в любом случае будут восстановлены поставки на конвейер КамАЗа. Там на 2020 год запланировано производство от 39 тыс. автомобилей. Также нашу продукцию готовы покупать в Индии и Египте.

В то же время, финансово-экономическое состояние завода, по словам Анатолия Николаевича, осложняется внешними факторами. Серьезно забуксовало машиностроение, поэтому, в частности, БелАЗ, на который мы успешно все это время поставляли наши подшипники, перешел в режим жесткой экономии.

Перед цехом стоит задача сохранить ту номенклатуру, выпуск которой уже налажен, и расширить объемы производства до 1,5 млн. руб. в месяц, что в два раза больше, чем ЦМиСП производил ежемесячно в прошлом году. Рост обеспечит полную загрузку и, соответственно, рост зарплат работников цеха.

Пути выхода

Генеральный директор также остановился на других направлениях, которые позволяют сделать заводу рывок вперед.

В целом по предприятию запланировано сэкономить 20 млн. руб. на всех видах деятельности. Уже доведены показатели подразделениям: службам сбыта, обеспечения, коммерческим; главного энергетика, технолога и другим отделам и управлениям; всем производственным цехам.

– Этот показатель будет жестко контролироваться и, точно, поможет обеспечить улучшение экономики за-

вода, – уверен Анатолий Николаевич.

Более рациональный подход будет к оплате труда.

Во-первых, все производственные подразделения вернутся к сделке. Эксперимент с повременной оплатой в ЦРП показал свою неэффективность. Фонд зарплаты, рассчитанный на год, закончился через пару месяцев. Но главное – новшество не пришло, как ожидалось, увеличения производительности и роста объемов производства.

Во-вторых, наладчики, работающие по контракту, должны быть универсалами, обслуживающими любую технику. За это им будут платить хорошие деньги, что позволит серьезно увеличить их заработную плату.

Но рост зарплаты не будет мгновенным – для этого просто нет средств. Действие планируемой реформы подшипниковцы ощутят по мере наращивания объемов производства.

Остановился генеральный директор и на кадровом вопросе. В последнее время ряд руководителей покинули завод. Но не потому, что так захотело руководство предприятия, а по собственной иници-

У ЦМиСП ЕСТЬ ПЕРСПЕКТИВА. ОБ ЭТОМ СООБЩИЛ НА ВСТРЕЧЕ С КОЛЛЕКТИВОМ ЦЕХА ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР А.Н. САВЕНОК.



циативе, хотя их и убеждали остаться. Ушли и некоторые рабочие, не довольные заработной платой. По этому поводу руководитель предприятия высказался жестко: раз ушли, назад уже не возьмем.

Большие надежды руководство МПЗ возлагает и на сдачу недвижимого имущества в аренду.

– Если мы произведем запланированные объемы производства, выполним программу сдачи имущества в аренду и сделаем 20 млн. руб. экономии, завод максимум к третьему кварталу выйдет на прибыльную работу, – пообещал генеральный директор. – Но безалаберности не потерплю. Останутся только те, кто согласен работать. Мы должны вместе пройти эту сложную ситуацию. Жизнь рассудит, насколько правильными были решения.

Вопросы и ответы

Первый вопрос касался низких расценок и, соответственно, невысокой заработной платы. Анатолий Николаевич ответил: улучшатся показатели – пересмотрим нормы.

Претензии были также к плохой оснастке и инструменту, в частности к резцам. В ближайшее время решим эти проблемы, сказал генеральный директор. Главный технолог ищет альтернативу этой продукции на других предприятиях.

На вопрос, когда на заводе будет чистая вода, работники цеха получили ответ, что с середины февраля завершится проект строительства артезианской скважины на территории завода.

По поводу протекающих крыш была получена информация, что на предприятии планируют получить разрешение, чтобы своими силами отремонтировать крышу. Работа по ремонту начнется уже в апреле.

Также работники цеха рассказали о проблемах с внутрицеховым транспортом, из-за чего тратится время на подвоз продукции, а также пожаловались на отсутствие освещения на рабочих местах. Все эти вопросы тоже будут решены в ближайшее время, пообещал руководитель предприятия.

Большие претензии были высказаны работниками цеха к плохому качеству «чашек». Это – продукция УСМАИИ. На нее в этом подразделении нет входного контроля и даже отсутствует прибор для измерения качества. Также работники цеха обратили внимание руководителя МПЗ на один из видов поковок, поступающих из КЗЦ. Вместо 6 кг они весят 8. В результате, вместо одного прохода на токарном станке делают три, что увеличивает трудоемкость и затраты на металл. По этим двум вопросам на совещании генерального директора с руководителями подразделений, которое проходило буквально через пару дней после встречи с коллективом ЦМиСП, Анатолий Николаевич дал задание разобраться, в том числе с помощью УПОиЭБ.

Универсал и профессионал

С.Е. ГУБА – ВОДИТЕЛЬ 6 РАЗРЯДА УЧАСТКА ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ УМТО – ОДИН ИЗ ЛУЧШИХ В ПОДРАЗДЕЛЕНИИ. В 2020 ГОДУ ЕГО ФОТОГРАФИЯ РАЗМЕЩЕНА НА ЗАВОДСКОЙ ДОСКЕ ПОЧЕТА.



(Продолжение. Начало на стр. 1)

Знают передовика и как талантливого слесаря. Он досконально знает техническое устройство многих транспортных средств и может помочь, когда это требуется.

– Сейчас Сергей Евгеньевич экономит нам деньги – сообщил механик УчОТ В.М. Метлицкий. – Вместе с работниками УСМАИИ проводит капитальный ремонт грузовой «Газели», которой меняют борта. Новые борта полностью на заводе изготовили своими силами, чтобы уже достаточно старый автомобиль прошел техосмотр.

– У нас в УСМАИИ работают специалисты очень высокого класса – сварщики, слесари, которым по силам выполнить любые задания, – рассказал о работе над «Газелью» С.Е. Губа. – Сейчас они занимаются реставрацией автомобиля «Газель», потому что новый купить завод пока не может, и приходится восстанавливать старый. Чертежи бортов делали по лекалам, сделанным со старых, которые почти полностью сгни-

ли. Новые борта изготовили вручную, и машина теперь как новенькая.

Сергей Евгеньевич дорожит своей работой, хотя в другом месте мог получать и более высокую зарплату. Ему нравится коллектив, в котором он трудится, и он ценит сложившиеся здесь отношения. В УчТО работают в основном люди со стажем более десяти лет. Они помогают друг другу и продуктивно взаимодействуют.

– Конечно, когда наше подразделение в качестве транспортного цеха было самостоятельной структурой, было лучше, – рассуждает водитель, отвечая на вопрос, что изменилось за более чем 30 лет его работы на заводе. – Своевременно выделялись финансы для приобретения запчастей. Плановыми были и закупки, и ремонт. Сегодня нам выделяются на это незначительные суммы по остаточному принципу. Понятно почему – на заводе непростая финансовая ситуация. Но в результате мы не работаем на перспективу, закрываем только сегод-

няшние нужды участка, и техника постепенно ветшает.

Но С.Е. Губа не сомневается, что все трудности временные. Транспортный участок нужен заводу, уверен он, поэтому ему не дадут исчезнуть.

В личной жизни у передовика тоже все в порядке. Сергей Евгеньевич женат. У него две взрослые дочери, которые со своими семьями живут отдельно, и 10-летний внук. Есть всё для того, чтобы чувствовать себя счастливым человеком.

КАЧЕСТВО

Вводится 100-процентный контроль



НЕЗАПЛАНИРОВАННУЮ ВСТРЕЧУ С КОЛЛЕКТИВОМ ОТК ПРОВЕЛ ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР МПЗ А.Н. САВЕНОК.

– Неважно, кто конкретно делал этот подшипник, – сказал генеральный директор. – Но он прошел все этапы контроля, его запаковали, выдали паспорт качества и отправили заказчику. Какой же это контроль, если пропущен брак?

Еще одной причиной, по которой собрали на встречу контролеров, стал рост незавершенного производства в ЦРП. Это при том, что ведется большая работа по снижению незавершенки. Из годных комплектующих собираются готовые подшипники, а неисправимый брак списывают и отправляют на металлоотходы.

Тем не менее, объем незавершенного производства в ЦРП в целом не уменьшился и составил за последние три месяца 900 тыс. руб.

Поэтому принято решение на токарном и шлифовальном участках

цеха ввести 100-процентный контроль качества.

– Сегодня от вас, контролеров, многое зависит, – сказал Анатолий Николаевич. – У нас сертифицирована по ИСО 9001 система качества, которая направлена, в первую очередь, на предупреждение брака. Функционируют стандарты, работают методы. Но мы вынуждены возвращаться к старым временам и контролировать процесс производства, выявляя брак. Если вы обнаруживаете брак, останавливайте оборудование и давайте талоны. Можете хоть две трети завода остановить, но пока не вернемся к тому, что записано в технологии, а подшипники будут сдаваться не с четвертого или пятого, а с первого предъявления, любые старания добиться качества бессмысленны.

Небольшой, но важный

ТРАНСПОРТНЫЙ ЦЕХ В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ ЯВЛЯЕТСЯ СТРУКТУРОЙ УМТО И НАЗЫВАЕТСЯ УЧАСТКОМ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТОМ (УчОТ). ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, КОЛЛЕКТИВ ЭТОГО ПОДРАЗДЕЛЕНИЯ ЗАНИМАЕТ ДОВОЛЬНО ВАЖНОЕ МЕСТО В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ.

Работники цеха перевозят любые грузы и на любые расстояния: материалы и комплектующие для завода, продукцию нашего предприятия потребителям, а также всё, что нужно для производства, в подразделениях и между подразделениями МПЗ.

– В основном обеспечиваем транспортом цеха, подразделения, заводоуправление, – рассказал руководитель подразделения С.А. Дикун. – Работаем согласно заявкам.

Только факты

В штате УчОТ 7 ИТР – начальник участка, мастер по ремонту транспорта, инженер по организации перевозок, экономист-инженер по нормированию труда, инженер по материально-техническому обеспечению (место вакантно), механик и диспетчер. Также здесь трудятся 21 водитель автомобиля, 9 водителей погрузчика и три водителя электро- и автотележки, два машиниста тепловоза, два кладовщика и два тракториста, два слесаря по ремонту автомобилей, один приемосдатчик груза и багажа – всего 47 человек.

В ведении подразделения как автомобильный транспорт – около 34 единиц (грузовики, автомобили-фургоны,



Руководитель подразделения С.А. Дикун



тягачи, самосвалы и др.; автобус и три легковые машины), так и погрузчики – около 40 единиц (кары, электрокары, электропогрузчики); 7 тракторов и два тепловоза.

Еще 15 лет назад в транспортном цехе трудились 220 человек, а техники, как по количеству, так и по разнообразию, хватало даже на то, чтобы помогать заводу строить для подшипниковцев жилые дома хозспособом, возить работников завода отдыхать на юг и перевозить всех желающих на турслеты.

За последние годы очень много машин списано либо продано. Соответственно, снизилось и число работающих.

Особенности ремонта

Сложности в подразделении те же, что и везде на заводе. Это изношенность оборудования и дефицит запасных деталей и инструмента.

Тем не менее, коллектив находит выход из ситуации. На складе есть запчасти, не всегда новые, но их, по возможности и необходимости, реставрируют своими силами. Если же чего-то нет, делают заказ на изготовление в УСМАИИ. В случае серьезной поломки за дело принимается УМТО и, несмотря на финансовые сложности, нужные детали приобретаются.

Ремонт транспортных средств занимаются слесари. Но если проблема возникает с электротранспортом, то для устранения неисправности приходится обращаться в УГЭ.

– У нас нет в штате электрика, – поясняет Сергей Аркадьевич. – Также у нас нет сварщика, и аккумуляторщика (отвечал за заправку аккумуляторов электрокаров), хотя раньше, до передачи на-

шего подразделения в УМТО, они у нас были. Эти работы также выполняют специалисты из других подразделений.

Важнейшие условия

Работа водителем автомобиля очень ответственная, независимо от того, перевозит человек грузы на заводе или за его территорией. В первую очередь, необходимо обеспечить хорошее техническое состояние машины. И хотя проверкой и подготовкой автомобиля перед поездкой занимаются слесари, механик и мастер по ремонту, водитель тоже обязательно все проверяет.

Важнейшее условие безаварийной работы – также здоровье работников. Каждый день все водители – как автопогрузчиков, так и автомобилей проходят медицинское освидетельствование, что помогает контролировать их физическое состояние.

Большая ответственность лежит на механике УчОТ – В.М. Метлицком. Он выпускает на линию автомобили; осматривает шины и аккумуляторы транспортных средств, а также проводит подготовку к прохождению ТО; проверяет топливо в топливных баках; оформляет документы. А поскольку вакансия инженера по материально-техническому обеспечению в подразделении отсутствует, именно механик занимается закупками (выясняет необходимость приобретения запчастей, заказывает необходимую номенклатуру, выписывает договор на закупку и делает документы на оплату).

Немало также зависит от работы инженера по организации перевозок С.Н. Асташевича, мастера И.И. Бутовского и диспетчера Е.В. Карницкой.



Механик УчОТ В.М. Метлицкий

О погрузчиках

На транспортном участке на основных средствах числятся примерно 40 различных погрузчиков, но большая их часть находится непосредственно в цехах. За такими погрузчиками закреплен конкретный человек – водитель, который находится в штате того цеха, где работает. Он несет ответственность за технику, которая за ним числится, в том числе, за ее техническое состояние и комплектность. Но если случается какая-то поломка, то он обращается на УчОТ к мастеру И.Н. Бутовскому. Если мастер может устранить проблему сам (у него есть такое право), то делает это. Если же поломка серьезная, то ею занимаются слесари либо прямо в цехе, либо, чаще всего, на участке по ремонту транспорта.

Те водители погрузчика, которые числятся в штате транспортного, работают по той же схеме, но все вопросы решают проще – внутри подразделения.

О дальнбойщиках

Сложнее всего, пожалуй, приходится дальнбойщикам. Они в пути не один день, поэтому подготовка к поездке ведется особенно тщательная.

От работы дальнбойщиков зависит имидж завода, поэтому они стараются не просто донести всё в целостности, сохранности и в кратчайшие сроки, но и взаимодействовать с потребителями таким образом, чтобы об МПЗ сложилось у них хорошее мнение.

Все водители-дальнбойщики на хорошем счету в подразделении, поэтому выделить кого-то С.А. Дикун отказался. Как правило, ездят в дальнюю до-



В ремонтной мастерской

Транспортный цех состоит из 47 человек

рогу примерно 15 человек работников транспортного участка, у которых есть для этого все необходимые разрешения и достаточный уровень квалификации.

К сожалению, дорога у дальнбойщиков не всегда бывает гладкой. Из-за изношенности автотранспорта, им приходится возить с собой арсенал запчастей, и, в случае поломки, самостоятельно заниматься в дороге ремонтом машин.

Новое вместо старого

Износ подвижного состава на транспортном участке составляет 70–80 %.

Но проблема не столько в том, что приходится часто и много ремонтировать машины, сколько в том, что из-за старости машин получается повышенный расход топлива. Сегодня, в условиях сложной экономической ситуации завода, это – не позволительная роскошь. Нужно рассчитать, что дешевле: купить новое или продолжать латать дыры.

Ясно одно: без транспортного цеха заводу не обойтись, а потому перемены, рано или поздно, здесь неизбежны.

Кардинально решит проблему, конечно же, обновление техники. Сегодняшние топливные системы транспортных средств позволяют серьезно снижать расход топлива.

Есть перспективы и у электрического транспорта. Так, когда в 2018 году вместо списанных двух дизельных погрузчиков были приобретены электрические, это дало определенный процент экономии.

А пока водители внедряют свои маленькие рационализаторские новше-



Водитель автомобиля В.А. Мясоедов

ства и стараются расходовать топливо максимально рационально. И, тем самым, несмотря ни на что, все-таки обеспечивать, пусть небольшую, но экономию топлива.

Настоящие профессионалы

В коллективе трудятся настоящие профессионалы, которые с любовью и уважением относятся к своей профессии. Среди них есть два человека, которые имеют все водительские категории и могут работать практически на любом транспортном средстве.

– Я уверен в каждом своем работнике, – говорит Сергей Аркадьевич. Но если называть лучших, то это водители автомобилей И. В. Давыдик, П.Н. Рапацевич, В.А. Мясоедов, А.А. Ревяко, С.Е. Губа, А.А. Кудин и др.; водители погрузчиков Е.В. Матусевич, Г.П. и М.П. Походня, А.А. Егальцев (на заводе он всего полгода, но уже успел зарекомендовать себя ответственным работником) и др.

Необходимо экономить каждый рубль



ПЕРЕД КОЛЛЕКТИВОМ НАШЕГО ПРЕДПРИЯТИЯ ПОСТАВЛЕНА ЗАДАЧА СТРОЖАЙШЕЙ ЭКОНОМИИ И РАЦИОНАЛЬНОГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВСЕХ РЕСУРСОВ. О ТОМ, КАК ПЛАНИРУЕТСЯ СНИЖАТЬ ЭНЕРГОЗАТРАТЫ, МЫ ПОПРОСИЛИ РАССКАЗАТЬ ГЛАВНОГО ЭНЕРГЕТИКА ЗАВОДА-НАЧАЛЬНИКА УГЭ А.Г. СОЛНЦЕВА.

Кроме этого, ведется усиленная работа по замене существующих светильников с лампами мощностью 400, 700 Вт на светодиодные энергоэффективные мощностью 100 Вт. Внедрение данного мероприятия позволит снизить затраты на освещение производственных цехов в 5–6 раз.

В 2020 году запланирована замена существующих светильников на энергосберегающие светодиодные светильники на токарном, шлифовальном, сборочном участках ЦМиСП в корпусе №3а, участке бесцентровой шлифовки роликов ЦКИ. А к концу 2021 года планируется 100-процентный переход ОАО «МПЗ» на светодиодное освещение.

Снизить энергопотребление поможет также модернизация системы теплоснабжения на производственных участках за счет перевода паропотребляющего оборудования на электронагрев. Существующие приточно-отопительные установки постепенно заменяются на энергоэффективные современные тепловентиляторы. Эта работа тоже проводится на заводе не первый год. У новых приточно-отопительных установок теплоотдача выше, чем у старых, а вот мощность двигателя при этом в 10–15 раз ниже, что и позволяет эффективно использовать теплоэнергию и существенно экономить электроэнергию.

Запланированы также другие мероприятия.

– Какие дополнительные меры будут предприняты в этом году?

– Генеральным директором 24 января подписан приказ №65 «О переносе нагрузок энергоемких производств». Его цель – снизить максимальную фактическую мощность

предприятия в часы пик энергосистемы. Дело в том, что завод платит за электроэнергию дифференцированно, и максимальные расценки как раз в часы пик. Предусмотрен перевод работы энергоемкого оборудования КЗЦ, УСМАИИ и СЦ в рабочие дни начиная с 11.00. Это позволит предприятию, за счет снижения фактической максимальной мощности в часы максимума энергосистемы, ежемесячно экономить на оплате за электроэнергию до 110 000 руб.

– На заводе уже давно идут разговоры о новой скважине, благодаря которой не только улучшится водоснабжение корпусов, но и снизятся затраты. Как обстоят дела в этом направлении? О какой скважине речь и что она нам даст?

– У нас есть три скважины. Две сейчас функционируют, а одна, которая находится в санитарно-защитной зоне на территории, прилегающей к сепараторному цеху, не работает. Эта скважина будет в ближайшее время затопонирована и на ее месте построена новая (с системой водоподготовки).

Проектным институтом «Гомельпромбурвод» подготовлен проект новой скважины. В настоящее время он проходит экспертизу. В течение второго-третьего квартала скважина будет построена и введена в эксплуатацию. После этого оставшиеся две скважины останутся, и новая обеспечит водой необходимых параметров весь завод.

Деньги на возведение новой скважины выделены из инвестиционного фонда БМЗ. На втором этапе (это более дальняя перспектива) планируется осуществить замену и промывку магистральных и внутрицеховых водопроводов, поскольку они уже довольно старые.

– За счет чего снизятся затраты?

– В настоящее время вода на завод поступает коммунальная, из водозаборов. За нее мы платим. После того, как запустим в эксплуатацию собственную скважину, этих затрат больше не будет.



Скважина возле сепараторного цеха. Скоро вместо нее появится новая

Два дня откровений



ЛЕКЦИИ ПРАВОВОГО ХАРАКТЕРА С ЦЕЛЬЮ ПРОФИЛАКТИКИ ПРОВЕЛИ 21 И 22 ЯНВАРЯ В ОБЩЕЖИТИЯХ ОАО «МПЗ» ПРЕДСТАВИТЕЛИ УЧРЕЖДЕНИЙ ИСПРАВИТЕЛЬНОГО ХАРАКТЕРА. ДЛЯ МНОГИХ ПРИСУТСТВУЮЩИХ НА ЛЕКЦИИ УСЛЫШАННОЕ СТАЛО ОТКРОВЕНИЕМ И ПОВОДОМ ЗАДУМАТЬСЯ О СВОЕЙ ЖИЗНИ.

Перед жильцами общежитий выступили заместитель начальника исправительного учреждения по исправительному процессу «Исправительная колония №13» подполковник внутренней службы Ю. В. Зинкевич, заместитель начальника учреждения «ЛТП №4» подполковник внутренней службы С. А. Тарамыкин и заместитель начальника исправительного учреждения по режиму и оперативной работе «Исправительная колония №8» подполковник внутренней службы Д. А. Длугаш.

На первой лекции, которая прошла в общежитии №3 по ул. Ангарская, 4/2 присутствовало всего 20 человек.

Сергей Александрович Тарамыкин и Дмитрий Александрович Длугаш остановились на теме профилак-

тики алкоголизма. Они рассказали об истоках поведения, приводящего к алкоголизму, и способах борьбы с факторами, его обуславливающими. Объяснили, что человек должен уметь управлять своей жизнью – жить так, чтобы не только не скатываться по социальной лестнице, поддавшись соблазну выпить, но и оказывать помощь тем, кто уже успел «попасть в бутылку». Также они затронули вопросы общественной безопасности и здорового образа жизни; необходимости ставить перед собой положительные цели и формировать стремление их достигать. Не осталась без внимания и специфическая тема лекции – в каких условиях живут те, кто не устоял перед алкоголем. Особенно

сильное впечатление на слушателей произвела тема условий проживания в лечебно-трудовом профилактории.

После лекции некоторые работники задали вопросы лекторам в индивидуальном порядке.

Вторая лекция проходила в общежитии №4 по ул. Солтыса, 197. В этот раз собралось чуть больше 30 человек – видимо те, кто был на предыдущей лекции смогли заинтересовать своих коллег. Эту лекцию проводил уже Юрий Владимирович Зинкевич. Его выступление было построено в форме диалога. Юрий Владимирович часто задавал вопросы сам, а также отвечал на вопросы из зала, разбавляя диалог историями реальных людей, и, тем самым, не давал заскучать слушателям.

Им были затронуты такие темы, как употребление алкоголя на рабочем месте; аварии, совершенные в состоянии алкогольного опьянения; нанесение тяжких телесных увечий и лишение жизни в бытовых условиях в состоянии алкогольного опьянения. Не обошел лектор стороной и актуальную для молодежи проблему – наркотическое опьянение. Несмотря на то, что это «удовольствие» менее доступно, в исправительных учреждениях «любителей» наркотиков не меньше, чем злоупотребляющих алкоголем.

Много вопросов жильцы общежития задавали о жизни «по ту сторону забора». Юрий Владимирович охотно рассказал о ежедневном распорядке дня отбывающих наказание, об условиях их жизни там и встречах с родственниками, а также о том, какие категории лиц попадают в исправительные учреждения. Пожалуй, это стало сильным стимулом для многих начать лучше следить за собой. Особенно впечатлили его слова: «Никто не застрахован от этого, но вы сами можете себя контролировать». И правда, после этого особо ярые любители дискуссий сразу оживились, а один из слушателей даже начал рассказывать про «искусство питья» (конечно, все посмеялись, но это тоже значительно оживило интерес публики).

Все пришедшие на лекцию остались довольны мероприятием и проявили интерес к полученной информации. Были даже просьбы провести лекции в индивидуальном порядке для некоторых коллег или незадачливых соседей.

Лекторы тоже высоко оценили результаты встречи, отметив живой интерес работников МПЗ к теме, и пообещали приехать еще в мае.

Екатерина Сивенко



Были затронуты такие темы, как употребление алкоголя на рабочем месте; аварии, совершенные в состоянии алкогольного опьянения; нанесение тяжких телесных увечий и лишение жизни в бытовых условиях в состоянии алкогольного опьянения.

Что такое рентыные отношения и в чем они заключаются?

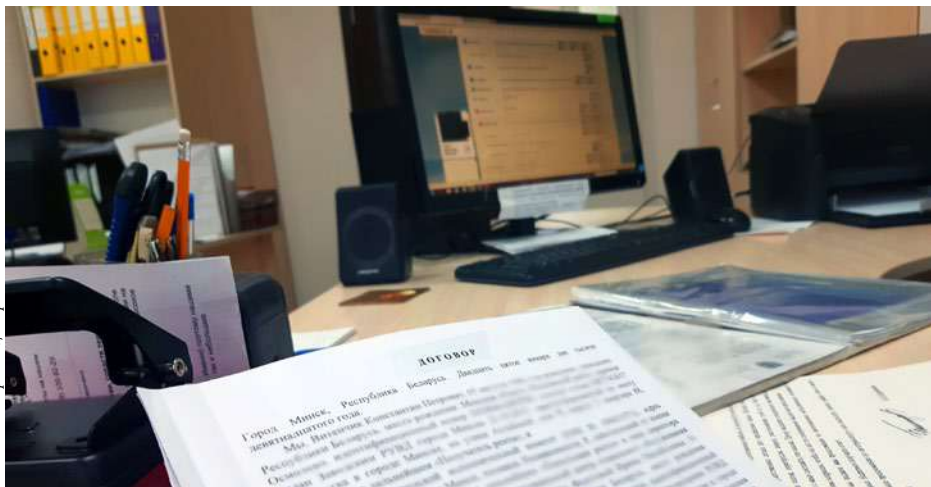


Фото из архива центра

ДОГОВОР РЕНТЫ КОНСТАНТИН ПЕТРОВИЧ, ЖИТЕЛЬ ЗАВОДСКОГО РАЙОНА СТОЛИЦЫ, ПОДПИСАЛ ГОД НАЗАД СВОЮ «ОДНУШКУ» В 33 КВАДРАТА ОН ОБМЕНИЛ НА ПОЖИЗНЕННОЕ СОДЕРЖАНИЕ И УХОД ЗА СЧЕТ ГОСУДАРСТВА. СОЦИАЛЬНУЮ ПОМОЩЬ МУЖЧИНЕ ОКАЗЫВАЕТ СОТРУДНИК ГОСУДАРСТВЕННОГО УЧРЕЖДЕНИЯ «ТЕРРИТОРИАЛЬНЫЙ ЦЕНТР СОЦИАЛЬНОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ НАСЕЛЕНИЯ ЗАВОДСКОГО РАЙОНА Г. МИНСКА».

– О возможности заключить ренту с государством я знал уже очень давно, когда-то прочел в газете, – рассказывает Константин Петрович. – О решении своем ни разу не пожалел. Мне уже за 70 лет, детей нет, живу один, помощи ждать неоткуда. Сейчас практически ежедневно ко мне приходит социальный работник, приносит продукты, покупает лекарства, помогает и убрать, и приготовить. И все это абсолютно бесплатно. При этом я и пенсию в полном объеме получаю, и рентную выплату. А расходы по коммунальным услугам государство берет на себя.

Итак, что такое рента и кто может ею воспользоваться в городе Минске? Рента – это договор пожизненного содержания с иждивением. Такой договор может заключить человек при некоторых условиях: статус одинокого гражданина, возраст не менее 70 лет, наличие в собственности жилья. Здесь

четко следует понимать, что одиноким является нетрудоспособный человек, у которого нет детей и супруги (супруга) или других лиц, обязанных по закону содержать этого гражданина.

При заключении договора частное жилье передается в собственность городу Минску. С момента подписания договора гражданин становится получателем ренты, а Мингорисполком плательщиком, который и осуществляет пожизненное содержание с иждивением данного гражданина. Ежемесячная рентная выплата зависит от стоимости передаваемого жилья, а также условий договора

По закону получателю ренты гарантировано проживание в квартире, оплата жилищно-коммунальных услуг, расходов на ремонт жилого помещения, газового, электрического, сантехнического оборудования. Стоит отметить, что государство оказывает бесплатные социально-бытовые услуги

на дому: доставка продуктов питания, промтоваров, лекарственных препаратов. Социальный работник, который приходит к своему подопечному 5 раз в неделю, убирает жилое помещение, моет окна, полы, стирает белье, готовит пищу, помогает соблюдать личную гигиену. В перечень бесплатных услуг также входит сопровождение в лечебно-профилактические учреждения, психологическая и юридическая помощь, содействие в посещении театров, выставок, культурных мероприятий. Помимо всего прочего гражданин, заключивший договор, ежемесячно получает рентную выплату с сохранением пенсии.

Также стоит обратить внимание, что пожизненное содержание пенсионер может получать как дома, так и в городском доме-интернате. Если получатель ренты решил переехать в государственное учреждение «Городской дом-интернат для ветеранов войны и труда «Світанак», расположенное в поселке Тресковщина Минского района, ему предоставляется отдельное жилое помещение (комнату), а также рациональное 4-х разовое питание, круглосуточное медицинское наблюдение и медобслуживание, технические средства ухода и реабилитации, организованный культурный досуг с посещением учреждений культуры, дополнительные бытовые услуги с сохранением пенсии в полном размере и выплатой ренты.

По всем интересующим вопросам, касающихся ренты, жители Заводского района могут обратиться в ГУ «Территориальный центр социального обслуживания населения Заводского района г. Минска» по адресу: пр-т Партизанский, 52, каб. 4 в приемное время или по номеру телефона: 320-68-11.

Анастасия Омелюсик, заведующий отделением первичного приема, информации, анализа и прогнозирования ГУ «Территориальный центр социального обслуживания населения Заводского района г. Минска»

www.mpz.com.by/about/electronic-archive/

ОДИННАДЦАТЬ

Рег. свид. № 920 от 24.12.2009

Редактор Лазарева Наталья Иосифовна

Вёрстка Лазарева Наталья Иосифовна

Тел. 8-044-7475676, 29-40 (внутри)

Учредитель:

ОАО «Минский подшипниковый завод»

220026, г. Минск, ул. Жилуновича, 2

Газета отпечатана в ОАО «МПЗ»

Объём 2 п.л. Тираж 100 экз. Заказ № 50

Номер подписан к печати 31.01.2020 г.

Читайте выпуски газеты в электронном варианте на сайте. Воспользуйтесь смартфоном и отсканируйте QR-код приложением для сканирования QR-кода.

