



ПРОМЫШЛЕННАЯ ПРИБОРОСТРОИТЕЛЬ

ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ ГАЗЕТА НЯГАНСКОЙ ГОРОДСКОЙ И ОКТЯБРЬСКОЙ РАЙОННОЙ АДМИНИСТРАЦИИ

Издается с 1939 г.

№ 39 (7225)

Четверг, 4 апреля 1996 года

В рознице — цена договорная.

Постановление главы администрации г. Нягани

ОТ 1 АПРЕЛЯ 1996 г. № 250.
ОБ ОРГАНИЗАЦИИ ДВИЖЕНИЯ АВТОТРАНСПОРТА НА ДОРОГАХ В ПЕРИОД ВЕСЕННЕЙ РАСПУТИЦЫ

Руководствуясь Правилами по охране автомобильных дорог и дорожных сооружений и в соответствии с Уставом автомобильного транспорта РСФСР, утвержденным постановлением Совета Министров РСФСР от 08.01.69 № 12 (с учетом дополнений от 01.04. 83) и распоряжением главы администрации округа от 18.03.96 № 229-р, в целях сохранения автомобильных дорог и обеспечения безопасности движения в период весеннего бездорожья:

1. Руководителям предприятий и организаций, имеющим на балансе транспортные средства, ограничить с 10 апреля 1996 года движение по дорогам с твердым покрытием на срок не более одного месяца грузовых автомобилей, спецтехники, тракторов и прочих транспортных средств общей массой свыше 10 тонн.
2. Запретить въезд в жилые поселки и микрорайоны города грузовых автомобилей, тракторов и спецтехники, за исключением автомобилей медицинской помощи, прокуратуры, милиции, пожарной охраны, автотранспорта по уборке мусора, а также перевозящих людей, почту, хлебобулочные изделия, молочную продукцию,

топливо, аварийной спецтехники предприятий «Электросеть», «Водоканал», «Теплофит».

3. Разрешить муниципальному дорожному ремонтно-строительному предприятию (Р. З. Сафиулин) и дорожному ремонтно-строительному управлению № 7 объединения «Северавтотор» (В. Ф. Добронос) выдавать пропуски на проезд транспортных средств согласно приложению.

4. Госавтоинспекции (В. В. Снытко) совместно с дорожными организациями осуществлять меры по организации движения автотранспорта в период весенней распутицы (установить соответствующие запрещающие знаки, шлагбаумы). При необходимости организовать круглосуточное дежурство работников дорожной службы на дорогах.

5. Опубликовать данное постановление в средствах массовой информации.

6. Контроль за исполнением постановления возложить на отдел транспорта и связи (Л. А. Перминов) и Госавтоинспекцию (В. В. Снытко).

Н. ШТУКЕРТ,
первый заместитель
главы администрации.

Приложение

К ПОСТАНОВЛЕНИЮ ГЛАВЫ АДМИНИСТРАЦИИ. ПОРЯДОК ВРЕМЕННОГО ОГРАНИЧЕНИЯ ДВИЖЕНИЯ ТРАНСПОРТА НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ

Ограничение вводится Министерством транспорта Российской Федерации (Дорожным Департаментом). Дата ввода и сроки ограничения движения, допустимые осевые нагрузки на определенных участках дорог устанавливаются органами, уполномоченными управлять автомобильными дорогами, на основании замеров прочности покрытия, а также многолетних наблюдений состояния земельного участка.

Документы (пропуска) на проезд транспортных средств с нагрузками, превышающими допустимые осевые в этот период, выдаются в порядке исключения при предъявлении заказчиком обоснованной необходимости проезда.

Выдача документов на проезд по автомобильным дорогам производится:

- а) при прохождении маршрута по городским дорогам — муниципальным дорожным ремонтно-строительным предприятием (Р. З. Сафиулин);
- б) при прохождении маршрута по

дорогам общего пользования — дорожным ремонтно-строительным управлением № 7 «Северавтотор» (В. Ф. Добронос).

Порядок выдачи определяется органами, осуществляющими рассмотрение заявок и выдачу разрешений на проезд в период ограничения движения. Выдача проездных документов осуществляется в трехдневный срок со дня подачи заявки на разрешение проезда.

Ограничение движения не распространяется на рейсовые автобусы и автомобили, перевозящие продукты питания и медицинские препараты.

О порядке введения временного ограничения на городских дорогах и дорогах общего пользования муниципальное дорожное ремонтно-строительное предприятие (Р. З. Сафиулин) и дорожное ремонтно-строительное управление № 7 «Северавтотор» (В. Ф. Добронос) должны заблаговременно доставить в известность заинтересованные предприятия, организации, управления и частных лиц.

В КОНЦЕ прошлого года в Москве состоялся съезд профсоюза работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства России.

Своими замыслами решил поделиться с читателями председатель профкома АООТ «Кондипетролеум» — член Центрального Совета нефтегазстройпрофсоюза СТРОГАН В. Б., принимавший участие в работе съезда:

— Перед съездом на всех предприятиях отрасли, в том числе и в организациях нашего акционерного общества, прошли профсоюзные конференции, на которых назывались цифры и факты, свидетельствующие об ухудшении положения, на съезде акцент на этом уже не делался. Мы пы-

сударство «вылезает» сегодня на экономических проблем только за счет ТЭКа, не давая ему развиваться, подталкивая его работникам. В этих условиях правительству выгодно, чтобы нефтяники домажились, вот поэтому оно и сталкивает с нами работников других отраслей.

лам возможность защищать интересы трудового люда.

Н А СЪЕЗДЕ австралился вопрос о приватизации. Было так сказано, что мы, грубо говоря, пролонали ушинами и дали себя обмануть. Предприятия в основном акционировались по второму варианту, когда 51 процент акций остается в руках государства, Казалось бы — нормально, но жизнь показала, что трудовые коллективы теряют в акциях, очень крупные их пакеты сосредотачиваются у ограниченного числа лиц на

Все познается в сравнении

тались вскрыть причины ухудшения экономического состояния наших отраслей, найти пути выхода из кризиса. Понятно ведь, что шло за нас это не сделает. А между тем члены нашего профсоюза явно теряют много из социальных гарантий, что были прежде.

Судите сами. Вдвое сократилась добыча нефти, начали снижаться объемы добычи газа, а это значит, что многие люди остались без работы, и безработица нарастает. Так, в «Дурдурпетри» с добычей нефти на уровне АООТ «Кондипетролеум» произошло сокращение численности с 17 до 11 тыс. человек.

Если правительство не изменит налоговую политику по отношению к нефтяникам, то в ближайшем будущем нас может ожидать то же.

В условиях Севера эта проблема усугубляется, а выхватают на «большую землю» — куда и на какие средства? Говорят, что у нефтяников на Севере высокая зарплата. Но забывают о том, что подопина се, то есть северные надбавки — это плата за условия жизни. Сравните в Москве ведь де висит объявление, что требуются водители троллейбусов, зарплата 1200—1500 тыс. рублей, а на Севере водитель спецмашины получает два миллиона. Но сопоставили ли условия, в которых им приходится работать?

Мы понимаем, откуда идут эти разговоры. Они имеют политическую направленность. Топливоэнергетический комплекс дает 60 процентов национального дохода, а во время как потребляет лишь 6 процентов, причём три из них безвозмездно отдаются инвусторам. То есть, по сути дела, го-

А между тем реальная заработная плата трудящихся ТЭКа стала в 2—3 раза меньше, чем в доперестроечный период, без конца рухнет трубопроводы, которые уже отслужили свой срок и требуют замены, изнашивается оборудование, на покупку нового нет средств, как и на развитие социальной инфраструктуры. Налог стали немалыми. Дело невнятное в мировой практике — добыча нефти стала убыточной! Отсюда и долги. Помните, наверное, скандал вокруг «Нижневартовскнефтегаза», который оказался, должен в госбюджет 1,5 трлн. рублей, познате список 50 самых больших должников, среди которых и наше акционерное общество?

Так вот, это все следствие вышедшей налоговой системы. Профком считает борьбу за ее изменение одной из своих важнейших экономических задач, как и своевременную выплату заработной платы. Сегодня только Богу известно, с каким трудом администрация нашего акционерного общества пытается решить этот вопрос. Но я уверен, что, как ни трудно и тяжело, этот вопрос должен решиться.

Будут наши предприятия нормально функционировать — будет и основа для решения социальных вопросов.

Поместить на тяжелое положение в наших отраслях, на съезде было подчеркнуто, что благодаря усилиям нефтегазстройпрофсоюза вместе с другими профсоюзами были приняты законы о трудовых спорах, о коллективных договорах и соглашениях, о совнарках, которые все же сохраняют определенные социальные гарантии, дают профсо-

коммерческих структур. Вот приехали господа в «Ноябрьскнефтегаз» и сказали: «У нас есть 30 процентов акций, и мы требуем смены генерального директора». Но тогда все же коллектив отстоял своего руководителя.

С другой стороны, вытораживают некоторые организационные шаги в теперь уже транснациональных компаниях «ЛУКОЙЛ», «ЮКОС», «СИДАНКО» (куда входит наше акционерное общество).

Управляющие пакеты акций в них концентрируются наверху, в московских структурах, а добывающие объединения на местах теряют право юридического лица. То есть трудовые коллективы не могут распоряжаться своими доходами. В «ЛУКОЙЛ» создали еще и промежуточные звенья — «Урайнефтегаз», «Лангаснефтегаз», «Когалымнефтегаз», свели их в одну компанию, разумеется, под крышей «ЛУКОЙЛ». А цель все та же — лишить крупные объединения самостоятельности.

Все познается в сравнении. В доперестроечное время нефтяные «генералы» говорили, что главки связывает руки, мешают работать. Но тогда возникающие вопросы оперативно решались здесь же, на месте, ведь не зря же в Тюмени находилась заместителю министр нефтяной и газовой промышленности. Теперь же — все через Москву. Генеральные директора сегодня осуществляют только оперативное руководство и по существу являются такими же наемными работниками, как и все мы. Не поправился «генерал» в «Юганскнефтегаз» — сила! Работодатель сегодня не тот. (Продолжение на 2 стр.).