

НАРОДНЫЙ КОНТРОЛЬ-2 (114)

Учет и нормирование топливных ресурсов и горюче-смазочных материалов в аэропорту были проверены недавно группой дозорных городского комитета народного контроля.

БЕРЕЖЛИВЫМ БЫТЬ ОБЯЗАН

Основным условием в социалистическом соревновании на предприятиях является экономия топлива. В авиаэскадрильях проводится индивидуальное соревнование вожаков по экономии. Современно ведется учет израсходованного топлива; по экономии горюче-смазочных материалов есть несколько радиоизотопических приложений.

Однако пародным контролем в этой службе есть над чем поработать. К примеру, некоторые рационализаторские предложения были премированы на всеобщем конкурсе. Но в практику работы службы они внедряются очень медленно. А следовательно, на стимулируется рационализаторская работа в области экономии энергоресурсов.

При неплохом в целом работе службы ИСМ еще встречаются нарушения в оформлении ответности и отпускной документации на топливо для самолетного, вертолетного и автотранспортных перевозок. Нет должной разъяснительной работы по экономии автогорючих ресурсов, почти не применяется положение о премировании рабочих и ИТР.

Рейдовая бригада дозорных предложила администрации

НЕ СЛЫШЕН СТУК КОЛЕС

Далеко не по-ударному прошла первая десятидневка у сургутских железнодорожников. Ежедневно на станции должны освобождаться 55 вагонов, но из-за морозов обработка их велась медленно. И сегодня ждут разгрузки 272 больших четырехосных вагонов, из них 96 — треста Сургут трубопроводстрой, 22 — базы производственно-технического обслуживания и комплектации, по 14 — у завода-предприятия и демонтажного комбината, 13 — сурса нефтяников, 9 — нефтегоризонта экспедиции. В результате этого десятого февраля станция прекратила прием товарных поездов. Назначенным грузополучателям нужно срочно принять меры и разгрузить вагонов.

В. ЕСЬКИН,
заместитель начальника станции Сургут.

ПОСЛЕДНИЙ СРОК

Сургутский объединенный речной порт с базой ремонтного флота для нефтегазовой промышленности и речного транспорта — также полное наименование Сургутского речного порта. Из него следует, что в комплекс сооружений порта входят также и объекты ремонтной базы, которая призвана выполнять сверхремонтный и качественный ремонт всех судов, самодельных и несамодельных, перегружачной техники, средств малой механизации.

Сооружение порта началось в 1957 году генподрядчиком — строительством железнодорожным поездом № 330. Если строительство грузовых причалов можно считать удовлетворительным, то этого не скажешь о ремонтной базе. Ее объекты сооружаются много лет, но и сегодня ни один не закончен.

Сейчас в порту немало техники, требующей качественного и сверхремонтного ремонта. Объемы ремонта растут из года в год. Все эту работу с большой нагрузкой выполняют маломощные мастерские порта. Конечно, недорого в ущерб качеству. Давно назрела необходимость форсировать строительство ремонтной базы порта. Однако генподрядчик — управление Тюменстройтранс и его подразделение — строительство — монтажный поезд № 330 уделяют мало внимания объектам базы. В 1975 году на заседании и один из намеченных объектов.

Сейчас работы оставлены. Первому СМП (сооружения для подъема и спуска судов) необходимо было выполнить еще в октябре, чтобы мостопоезд № 442 смог закончить в Ноябрьске свою долю до подъема плавбака Земснаряд, который должен был немыслимым перебросить к докам уже при нулевой температуре, замерз в польдах.

Руководство порта еще в начале навигации 1975 года предлагало отстать от первому своим силами, но СМП-330 не принял мер для организации работ. Теперь очевидно, что строительство наружной части СМП-330 откладывается на 1977 год. Значит, порт будет опять вынужден отправлять суда для ремонта подводной части в другие пункты бассейна и

терять при этом ценные время и насыпь.

Полгода назад в речной порт пришла железнодорожная дорога. И буде в 1976 году план переработки грузов увенчается и составят четыре миллиона 320 тысяч тонн. А в 1977 году он будет еще больше. В десятой пятилетке намечено интенсивное обустройство Холмогорского, Лежкогорского и других мостошлюзов. И речники должны обеспечить своевременную доставку грузов на объекты.

Думается, управление Тюменстройтранс и СМП-330 нужно принять все меры, чтобы хотя этот срок скажется последним.

А. КОВАЛЕВ,
заместитель начальника речного порта.

ЛИПОВЫЕ ОТЧЕТЫ

В первых числах января группа народных контролеров и статуправление прошли выборочную проверку достоверности переписки материальных ресурсов и кустарного оборудования на рыбокомбинате, в мостостроительном № 29, складах «Сургутский» и «Покровский».

Результаты этой проверки были обсуждены на заседании районного комитета народного контроля. Оказалось, что во всех изысканных предприятиях есть серьезные искажения отчетных данных по материальным ре-

сурсам и оборудованию. А это позволяет сделать вывод, что должны быть наложены штрафы, киры берутся с концом, причем, зачастую виновны, а иногда и совсем не показаны. Например, в мостостроительном № 29 в отчетности вообще нет чугунного литья, кирпича, керамической, информатики, асбеста листового.

На складе же эти материалы имеются в виде суммы немалой — три тысячи рублей. 17 единиц различного оборудования не включены в переписи листы по бухгалтерским да-

ным рыбокомбинатом.

Теперь уже отчеты составлены, отосланы, — говорил председатель районного комитета Г. Каширин. — А отчеты-то липовые. И в этом вина бухгалтерии. Ведь по ее непосредственным надзором идет инвентаризация и составление актов.

Решением районного комитета народного контроля за неудовлетворительную работу по учету материальных ценностей обвинены выговор руководителям рыбокомбината и заместителю начальника МО-29 по снабжению.

Нередко, минуя все местные партийно-советские органы, общественные организации, письма с жалобами поступают в высшие инстанции.

Уже более года механико-ремонтные колонны № 49 и 55 треста Уралстроймеханизация базируются в Урьевском. Коллективы ведут отсыпку земляного полотна железной дороги Сургут — Нижневартовск. Почти столько же времени оставалось нерешенным заявление коммуниста И. Филатова на неправильные действия бухгалтера мехколонны № 55 Е. Кузнецовой.

«Услуга за услугу — отвечает автор письма. — Начальник мехколонны Ю. Медведченко назначил мужа Кузнецовой, не имеющего образования, старшим продромом, а она в благодарность перечислила по исполнитель-

ному листу Медведченко алименты не со всех видов зарплаты».

Письмо было направлено в областной комитет народного контроля. Может быть, партийные организации не смогли предпринять жесткие требования по соблюдению финансовой дисциплины руководителю, коммунисти

руководителям этих колонн. Однако представители мехколонны № 55 на заседание не приехали. Не желали участвовать в обсуждении своих дел. Хотя именно у них длилась годовая волокита с разбором обоснованного заявления коммуниста И. Филатова. Да и сейчас недостаточно четко наложена работа по письмам и жалобам тружеников.

Совсем не проводилась эта работа в другой, 49-й мехколонне. Поступающие письма и заявления до сентября 1975 года не регистрировались и не учитывались, поэтому количество их установить трудно. Зато не однажды заявления и письма от рабочих мехколонны были зарегистрированы прокуратурой, ОБХСС, судом.

Недавно назначенный начальником мехколонны № 49 А. Гизатуллин рассказал, что в первую очередь он решил поставить на должностном уровне работу общественных организаций. А не профсоюзом сбремени был обсужден вопрос «О работе с письмами и жалобами тружеников». Сейчас в мехколонне установлен строгий учет и немедленный разбор заявлений. Контроль за выполнением решения профсоюзного собрания поручен группе дозорных.

Есть график приема граждан, расписаны часы приема. И результаты проведенной работы не замедлили сказаться. Все жалобы разрешаются на месте, поток их в вышестоящие инстанции прекратился.

Районный комитет народного контроля вынес частное определение по поводу наезда на заседание администрации мехколонны № 55. Предложил группам дозорных разработать мероприятия за соблюдением передачи заявлениям предложений, заявлений и жалоб граждан.

Г. КОНДРЯКОВА.

ПО МАТЕРИАЛАМ РЕЙДА

Перед мостостроителем № 15 в этом году стоит большая задача по строительству железнодорожных мостов линии Сургут — Нижневартовск. Но для этих планов, стоят свою работу народные контролеры мостостроителя.

В группу высокого класса А. А. Енуков, Н. А. Жмалев, Они впервые имелит бран и добьются его устранения. Неплохо справляются с поручением дозорных Ф. И. Ильинов, А. А. Якубчик.

Они проводят рейды по проверке сбора и отправки металлоизделий. Было установлено, что хотя металлоизделия имеются, но отправка их не производится. Группа дозорных обязана проработать наладить доставку из плавленых 85 тонн в кратчайший срок.

Под контролем группы находит применение группой № 29, которая проверяет правильность под погрузкой и разгрузкой. Но материалы проверялись в заседании группы народного контроля. Решение передано в администрацию для принятия мер. Народные контролеры антическим вмешательством в работу мостостроителя помогают избежать фантазий бесхозяйственности и нерационального использования транспорта.

Ю. ПАВЛОВСКИЙ, председатель группы народного контроля отряда.

