

Косогорец



ГАЗЕТА ТРУДОВОГО КОЛЛЕКТИВА
ПАО «КОСОГОРСКИЙ МЕТАЛЛУРГИЧЕСКИЙ ЗАВОД»
ОСНОВАНА В 1931 ГОДУ.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Есть слово – инициатива, звучит и гордо, и красиво. О чём ведём мы речь свою, узнаете из интервью

Интервью заместителя начальника железнодорожного цеха

Игоря Александровича Марчука

- Игорь Александрович, вы приехали с Украины. Что стало причиной вашего переезда? Почему выбрали именно Косогорский металлургический завод?

- На металлургических заводах я работаю непрерывно с 1991 года, в общей сложности 27 лет. А трудовой стаж мой исчисляется с 1986 года, когда из железнодорожного техникума меня направили на полугодовую практику на тепловоз. Это было на Украине. Город, где это происходило, назывался Коммунарск. Теперь он носит историческое название Алчевск.

Приходилось работать на Макеевском металлургическом заводе, на Авдеевском коксохимическом заводе, на металлургических заводах им. Ильинича и «Азовсталь» в Мариуполе. Работа моя была связана с непрерывным циклом заводского железнодорожного транспорта.

Мы в качестве подрядчиков проводили ремонты железнодорожного транспорта, а на Макеевском заводе я был заместителем директора по транспорту, главным инженером управления железнодорожного транспорта.

Я пришёл туда в 2008 году, в период реорганизации завода. А в 2009 году завод остановили и оставили только два прокатных стана.

Всё доменное и мартеновское производство было ликвидировано как убыточное. Собственники решили, что дальнейшее существование завода нецелесообразно.

В управлении Макеевского

металлургического завода в бытность зам. директора по транспорту, вместе с автотранспортным и железнодорожным цехами в смену работали порядка семидесяти локомотивов, списочная численность персонала порядка 1 700 человек.

В процессе реорганизации количество локомотивов в смену уменьшилось до 7-8, а персонал насчитывал порядка трёхсот человек.

В 2015 году наша семья, как и

как-то обеспечить, и то не везде и не всегда, так как некоторые заводы были проблемными и находились почти на линии разграничения. Хотя и были договоры, но очень тяжело стало их исполнять.

- Вам кто-то порекомендовал уехать?

- В принципе руководствовались сайтами. Узнали, что в Туле есть металлургическое производство, туда и стремились. В пятьдесят лет переучиваться на другие специальности поздновато, тем более, что работу железнодорожного транспорта я знаю.

Я подал резюме в отдел кадров Косогорского металлургического завода, и два с половиной года уже работаю здесь. Жена работает в Туле, а дочь Кристина Марчук - на КМЗ в структуре ЖДЦ. В отношении жилья и работы всё у нас нормально.

- Игорь Александрович, поводом для нашей встречи послужила новость, которая прозвучала из уст генерального директора на одном из совещаний.

Речь шла о том, что вы каким-то образом сберегли для завода определённые средства, и генеральный директор очень хорошо отозвался о вашей инициативе и поблагодарил вас за это.

Хотелось бы узнать, что было сделано вами?

- По результатам осеннего осмотра нашего железнодорожного хозяйства на этот год была запланирована большая программа по ремонту и оздоровлению железнодорожных путей.

Окончание на стр. 2



многие другие, была вынуждена уехать в Россию. И вот с декабря 2015 года я тружусь на Косогорском металлургическом заводе. Как видите, на металлургических предприятиях я человек не новый.

А причина выезда – известные события, происходящие на Украине.

Одним словом, в связи с событиями весны 2014 года нарушилась производственная логистика, а так как предприятия располагались на различных территориях, подконтрольные и неподконтрольные Украине, наша техника и люди находились и там, и там. Оперативно перебрасывать технику и людей практически стало невозможно. Переброску людей мы могли ещё



Римма Казакова

БЫЛ ДЕНЬ ПРОЗРАЧЕН И ПРОСТОРЕН...

Был день прозрачен и просторен
И окроплён пыльцой зари,
Как дом, что из стекла построен
С металлом синим изнутри.

Велик был неправдоподобно,
Всем славен и ничем не плох!
Все проживалось в нем подробно:
И каждый шаг, и каждый вздох.

Блестели облака, как блюдца,
Ласкало солнце и в тени,
И я жила — как слезы льются,
Когда от радости они.

Красноречивая, немая,
Земля была моя, моя!
И, ничего не понимая,
«За что?» — всё спрашивала я.

За что такое настроение,
За что минуты так легли —
В невероятность наслоеныя
Надежд, отваги и любви?

За что мне взгляд, что так коричнев
И зелен, как лесной ручей,
За что мне никаких количеств,
А только качества речей?

Всей неуверенностью женской
Я вопрошала свет и тень:
Каким трудом, какою жертвой
Я заслужила этот день?

Спасибо всем минутам боли,
Преодолённым вдалеке,
За это чудо голубое,
За это солнце на щеке,
За то, что горечью вчерашней
Распорядилась, как хочу,
И что потом ещё бесстрашней
За каждый праздник заплачу.

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Есть слово – инициатива, звучит и гордо, и красиво. О чём ведём мы речь свою, узнаете из интервью

Начало на стр. 1

Выяснилось, что необходимо проводить полную замену всех элементов на железнодорожных путях: стрелочные переводы, рельсы и так далее.

Поддержание в рабочем состоянии железнодорожной инфраструктуры – удовольствие довольно-таки затратное. Цены на изделия, необходимые для ремонта, очень ощущимые. Один стрелочный перевод, полученный с завода-изготовителя, с учётом НДС и транспортных расходов, не считая работу подрядчиков, стоит на сегодняшний день миллион двести тысяч рублей.

Запланированный объём работ был таким, какой, по крайней мере последние три-четыре года, на заводе не осваивался.

Пути и железнодорожные переводы, по которым передвигается железнодорожный транспорт, имеют высокоточные допуски, исчисляемые миллиметрами, и при их несоблюдении и вследствие износа металлических частей или шпалного хозяйства сверх допустимой нормы, возникает реальная угроза сходов с последующим повреждением подвижного состава.

Техническое состояние железнодорожного транспорта очень сильно влияет на технологию нашего основного доменного производства. Задержки чреваты изменением цикла доменной печи, а длительные перерывы в обеспечении – недополучением плановой продукции и запланированной прибыли.

На всех предприятиях транспортные цеха считаются подсобными. Это нормально.

В любом структурном подразделении основного производства всё равно задействован железнодорожный транспорт для вывоза готовой продукции, для подвоза сырья, для проведения маневровых операций. От чёткости и стабильности его работы зависит успех основного производства.

- Вы упомянули о дорогоизнестрелочных переводов. Но ведь программа усовершенствования и обновления оборудования, структуры железнодорожного цеха включает не

старогодных материалов верхнего строения пути, которые по своим техническим характеристикам ещё могут служить пусть не на основных направлениях, а на второстепенных. Там тоже необходимо проводить ремонты.

Специалисты технической службы принимают решение, что на данном участке возможно использование старогодных высвободившихся материалов и, тем самым, значительно уменьшить программы ремонтов. Но при этом, разумеется, максимально обеспечить качество работ и безопасность движения.

Конечно, есть основные направления, где мы не можем применять указанные материалы. Например, под доменными печами, где нагрузка на ось превышает 23,5 тонны.

И необходимо учитывать, что чугунновозные ковши более тяжеловесны и у них более короткая база по сравнению



с полуwagonами. У полуwagonов чуть менее 15-ти метров между автосцепками, у ковшей чуть больше шести. Получается, что платформа почти в два раза меньше и нагрузка на ось и на метр пути значительно возрастает: приблизительно до 30-ти, а то и более, тонн.

Этот фактор влияет на износ железнодорожного пути и дополнительно накладывает определённые требования на его замену: здесь должны быть только новые, только качественные материалы.

На заводе есть участки, которые периодически используются для перевозок,

но там менее интенсивное движение, и там возможно использование старогодных материалов.

На основании распоряжения генерального директора и в соответствии с нашей заявкой была создана комиссия во главе с Н.Б.Леоновой.

Комиссия непосредственно

на каждом участке производила осмотр, проверяла достоверность и обоснованность наших заявок. Хотел бы отметить работу управления операционного аудита. Этим занимались непосредственно начальник УOA Н.С. Барменкова и её сотрудник А.А.Игнатьева.

К этому делу они подошли очень ответственно и заинтересованно. Мы выходим на объекты четыре дня. Отдельно по каждому объекту проводили замеры, обсуждали, что можно использовать, а что нельзя. В частности, после наших технических пояснений и комментариев, управление операционного аудита высказалось своё предложение о замене некоторых участков пути с использованием старогодных материалов.

После обсуждения в наши заявки были внесены изменения в сторону увеличения применения старогодных материалов, что действительно не ухудшает пути и позволяет экономить заводские финансы.

- Игорь Александрович, почему вы оказались в центре этой идеи? Она раньше дискутировалась? Можно сказать, что вы – если не автор этой идеи, то, во всяком случае, значительная часть инициативы по её внедрению принадлежит вам?

– Я уже говорил, что не являюсь автором этой идеи. Ранее мы воплотили её в 2016 году на станции Сортировочная. Тогда мы использовали шпалы, которые примерно

тут лежали лет

тридцать. Мы их предоставили подрядчику, а он их собрал и уложил.

Идея эта не нова, но вот в таком большом объёме нам реализовать её удалось только в этом году. И было это сделано в связи с тем, что стрелочные переводы за год выросли в стоимости процентов на 15-20.

- Вы ещё пока не перешли целиком с деревянных на железобетонные шпалы?

– По некоторым техническим параметрам на нашем заводе невозможно везде использовать железобетонные шпалы, в частности, под доменными печами.

Это технически нецелесообразно. Есть жёсткие технические требования, которые не позволяют использовать в полной мере железобетонные шпалы под доменными печами непосредственно в районе движения ковшей.

Теоретически это возможно, но технические требования, которые необходимо будет соблюсти в пути для железобетонных шпал, потребуют больших затрат, нежели бы мы использовали деревянные шпалы.

- Можно сказать, что начались работы по реализации этой идеи?

– Непосредственно организационная работа выполнена, заявки на приобретение необходимых материалов размещены, согласно нашему регламенту выданы заявки в проектно-конструкторский отдел на составление сметы для наших ведомостей дефектов, при получении которых будет выставлена заявка на поиск подрядной организации для оказания ремонтных услуг. Небольшую часть

работ мы будем выполнять своими силами. Это также позволит сэкономить финансовые средства на оплату подрядчиков.

К сожалению, учитывая технический уровень людей и их количество, мы можем пока работать только так.

- Игорь Александрович, а вы можете поговорить о какой-то финансово-экономической составляющей вашего проекта? Можно озвучить хотя бы приблизительные цифры?

– Можно говорить о цифрах в первом приближении с учётом использования старогодных материалов. На заводе есть объекты, в частности, станция Эстакады доменного цеха, где мы меняем стрелочные переводы. В результате замены освобождаются некоторые материалы, металлические части стрелочных переводов, которые мы планируем укладывать на станции Сортировочная и дополнительно на станции Эстакады, на стрелочных переводах, которые в этом году не подпадают под замену.

Проводимая замена – четыре стрелочных перевода – позволит сделать им три новации. Пусть даже не новации, а замену металлических частей, и позволяет в течение двух лет эксплуатировать их без замены. Если бы мы таким образом не распорядились металлическими старогодными частями стрелочных переводов, то для того, чтобы обеспечить безопасность движения, необходимо было бы ещё порядка пяти миллионов только на металлические части. Это не считая работы и так далее.

Все замены, при которых мы используем наши старогодные материалы, мы производим не только на стрелочных переводах, но и на железнодорожных путях напольного склада.

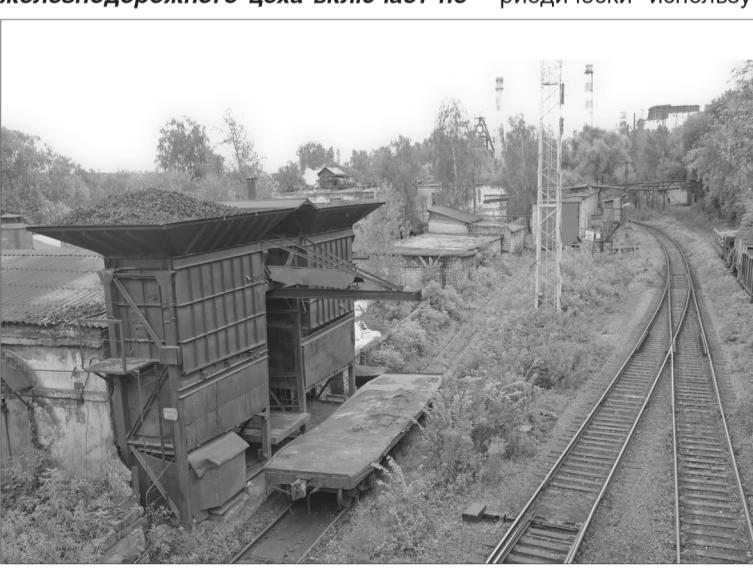
Если всё это выразить математически, то получится, что на приобретение новых материалов верхнего строения пути дополнительного потребовалось бы порядка девяти с половиной миллионов рублей. В действительности, грамотно распорядившись старогодными материалами, мы выполним часть ремонтов и оздоровление земляного полотна без ухудшения технических характеристик пути, и при этом в такие работы не требуется привлекать дополнительные финансовые средства.

Слово сэкономить здесь – не совсем верно. То, что мы не привлекли дополнительно порядка десяти миллионов, и при этом обеспечили планируемое качество работ и безопасность движения на данных участках, даст серьёзную финансовую помощь для всего нашего заводского бюджета.

- Судя по тому, что ваша идея нашла отклик у руководства, всё это уже осуществляется. Но для того, чтобы вторично использовать оборудование стрелочных переводов, нужны какие-то запчасти, нужны специалисты. В этом отношении есть у вас проблемы?

– Да, у нас на сегодняшний день существуют проблемы с непосредственными исполнителями, с монтёрами пути. Руководят ими хорошие специалисты, в частности, А.И.Капустин, старший мастер.

Окончание на стр. 3



только это. Что явилось толчком к возникновению идеи экономии средств?

– Идея эта очень проста. Она успешно применяется на многих предприятиях, поэтому мы решили максимально использовать её здесь. Она заключается в повторном использовании отдельных

АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ

Есть слово – инициатива, звучит и гордо, и красиво. О чём ведём мы речь свою, узнаете из интервью

Начало на стр. 2

Он достаточно грамотный специалист, и его техническая подготовка, практика и опыт позволяют адекватно решать производственные задания.

С подрядчиками у нас заключают договор, и по окончании своей работы они обязаны высвободившиеся материалы разобрать и разложить так, чтобы мы могли в дальнейшем принимать решение об их повторном использовании поэлементно. При сверхнормативном износе производим сдачу материалов в определённом порядке на копровый участок для последующей переработки металлического лома. Если стрелочный перевод для использования в целом не годится, то его отдельные элементы, скрепления иногда удаётся даже очень хорошо использовать для нашего путевого хозяйства.

- Игорь Александрович, после того,

что вы рассказали, можно сделать вывод, что на заводе вы нашли полное понимание в воплощении ваших идей.

- Хотелось бы подчеркнуть то, что идея такая реализовывалась здесь и раньше, но не в таких масштабах, как в этом году.

- И всё-таки ваш вклад значителен. Недаром генеральный директор упомянул об этом на одном из совещаний.

Ёщё вот о чём хочется спросить. Приехали вы в другое место. Здесь другие люди, другой завод, да и страна теперь другая. Как приняли вас, вашу семью, вашу doch Kristinu, которая работает на нашем заводе? Как вы себя здесь ощущаете?

- Одно могу сказать. Приняли нас нормально, никаких проблем в адаптации я не ощущал и не ощущаю. С техническими специалистами общаюсь



на равных. Технические стороны работы – они интернациональны, поэтому

здесь нет никаких проблем. Проблемы железнодорожного транспорта – они в принципе везде одинаковы. Разные только объёмы работы. Здесь объёмы поскромнее, чем там, где я работал. И в решении технических вопросов разницы нет. Они абсолютно идентичны, будь то Украина или Россия. Если люди профессионально относятся к своим обязанностям, к своему делу, национальность и страна не играют никакой роли. И мы в этом не раз убеждались.

Хотелось бы отметить, как откликается на проблемы завода его руководство, в частности генеральный директор. Он лично участвовал в техническом совещании, и практически полностью принял ту программу, о которой шла речь.

**Александр Житков,
Валерий Ходулин**

РАБОТА ЗАВОДА

Как ремонтировали воздухонагреватель

Интервью директора ООО «Огнеупорщик» Алексея Юрьевича Гриханова.

- Алексей Юрьевич, цель вашей работы на КМЗ – воздухонагреватель № 10, где сейчас проводится капитальный ремонт второго разряда. Какие задачи стоят перед вашей фирмой «Огнеупорщик»? Каков объём работы?

- На данный момент перед нами стоит основная задача: полностью разобрать футеровку воздухонагревателя. Если раньше мы при разборке оставляли радиальную стену, то теперь мы разбираем всё полностью. Этот объём составляет порядка 2,5-3 тысяч тонн огнеупорных материалов.

- Сколько вы уже демонтировали в процентном отношении?

- Если в процентном отношении – то это составит 60%.

- Когда вы всё это уберёте, к чему приступите по плану?

- По плану у нас идёт замена подсадочного устройства. Этим будет заниматься РСУ.

Видимо, придётся вскрывать донышко, смотреть, в каком состоянии бетон донышка воздухонагревателя. Скорее всего, придётся подливать.

После монтажа колонн начинается собственно футеровка.

- Откуда приходят огнеупоры?

- Основная масса огнеупоров идёт с Боровичей. Динасовский кирпич поставляют с Урала. Пока о футеровке говорить рано, потому что, как мне известно, договор ёщё на стадии оформления. На данный момент у нас заключён договор только на разборочный период. Когда будет заключён договор на футеровку, мы будем её проводить.

- Договор наверняка будет заключён, вы ведь основные наши партнёры в этом вопросе.

- Мы надеемся. Сами понимаете, что сейчас большая конкуренция на рынке.

Мы для завода самые выгодные партнёры, потому что основная масса специалистов находится в Туле, и в связи с этим

чены? Нет ли проблем?

- Если проблемы и были, то они решались оперативно: это планы поставки думпкаров и отгрузки. У нас были определённые задержки: пока думпкар отвезут, пока его провесят, выгрузят, привезут. Такие задержки были, иногда дело доходило до уровня диспетчера железнодорожного цеха.

Сейчас всё отладилось и идёт в нормальном режиме.

- Какие механизмы, приспособления, инструменты вы используете в своей работе?

- После обрушения купола смонтировали балку под тельфер и площадки обслуживания для подачи материалов. Дума-



ем, что всё-таки футеровочные работы будем производить мы. Тельфер пока не стали вешать вследствие запылённости. Из приспособлений у нас на данный мо-

боя кирпича. Основная проблема сейчас в том, что пошла зона МКВ кирпича. МКВ – это кирпич, который очень сильно спекается во время эксплуатации воздухонагревателей. И сейчас получается, что основной инструмент – кувалды, отбойные молотки и домкраты. Насадка тоже самое, разбивается при помощи отбойных молотков, то есть настолько она находится в спечённом состоянии, что её просто невозможно взять. Всё это стало монолитом.

- Это усложняет дело?

- Усложняет, но мы пытаемся пройти эту зону быстрее, там порядка 87-ми рядов, около десяти метров. Дальше пойдёт шамотная зона, думаю, что там будет полегче. Чтобы уложиться в сроки, будем выводить людей на работу в две смены.

Для обслуживания транспортёра постоянно дежурят два монтажника, потому что порой случаются поломки и непредвиденные обстоятельства: что-то надо подварить, что-то подправить, что-то подбить. А где-то кирпич осыпается, нужны какие-то дополнительные приспособления, дополнительные устройства, чтобы не было просыпания. И будем надеяться, что всё-таки наша механическая часть и электрика, в том числе редукторы, хорошо отработают.

- Алексей Юрьевич, вы очень давно сотрудничаете с заводом. Проблем у вас во взаимоотношениях с руководством, с членами штаба по ремонту нет? Вы часто встречаетесь, решаете всевозможные вопросы?

- Вопросы решаются оперативно. Нам помогают Лев Акимов, Роман Засыпкин, Сергей Фомин. Любая служба, к которой мы обращаемся, выполняет наши просьбы оперативно и с надлежащим качеством.

**Александр Житков,
Валерий Ходулин**



мент только то, что мы сделали отбойники в камере горения, желоба и транспортер - это трасса для выброски и отгрузки

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОТДЕЛ**Материнский (семейный) капитал на образование детей**

Государственное учреждение — управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Туле сообщает следующее.

В Федеральный закон от 29.12.2006 № 256-ФЗ «О дополнительных мерах государственной поддержки семей, имеющих детей» с 1 января 2018 внесены изменения при направлении средств материнского (семейного) капитала (далее - МСК) на получение образования ребёнком (дети).

Согласно указанным изменениям средства МСК, в соответствии с заявлением о распоряжении, могут быть направлены на оплату платных образовательных услуг в любой организации, имеющей право на оказание соответствующих образовательных услуг.



Также Федеральным законом исключено требование о наличии аккредитации образовательной программы, по которой обучается ребенок (дети).

Кроме этого, не дожидаясь исполнения трёх лет ребенку, в связи с рождением которого возникло право на дополнительные меры государственной поддержки, предоставлена возможность обращения с заявлением о распоряжении средствами МСК в случае

использования средств МСК на оплату платных образовательных услуг по реализации образовательных программ дошкольного образования и иных связанных с получением дошкольного образования расходов.

В соответствии с частью 1 статьи 101 Федерального закона от 29.12.2012 № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» платные образовательные услуги могут быть оказаны организациями, осуществляющими образовательную деятельность, за счет средств физических и (или) юридических лиц по договорам об оказании платных образовательных услуг.

К организациям, осуществляющим образовательную деятельность, относятся:

- образовательные организации;
- организации, осуществляющие обучение (юридические лица, осуществляющие на основании лицензии наряду с основной деятельностью образовательную деятельность в качестве дополнительного вида деятельности);
- индивидуальные предприниматели.

Образовательные организации и организации, осуществляющие обучение, а также индивидуальные предприниматели, осуществляющие образовательную деятельность с привлечением педагогических работников, должны иметь лицензию на осуществление образовательной деятельности. Индивидуальным предпринимателям, осуществляющим образовательную деятельность непосредственно, наличие лицензии не требуется.

За получением дополнительных разъяснений можно обратиться в клиентскую службу Управления, расположенную по адресам:

- г. Тула, ул. Бр. Жабровых, д.9а (Советский район), телефон: 55 69 89;
- г. Тула, ул. Пролетарская, д.26 (Пролетарский район, МО «Медвенское», «Шатское»), телефон: 42 15 20;
- г. Тула, ул. Оружейная, д. 5А (Центральный и Привокзальный районы, МО «Ильинское», «Фёдоровское», «Иншинское»), телефон: 35 92 71;
- г. Тула, ул. Лейтейзена, д.1В (Центральный и Привокзальный районы, МО «Ильинское», «Фёдоровское», «Иншинское»), телефон: 32 18 71;
- г. Тула, ул.Луначарского, д.49 корп.2 (Зареченский район, МО «Рождественский»), телефон: 77 49 81;
- г. Тула, СП Ленинский, ул. Набережная, д.7 (все населённые пункты бывшего Ленинского района), телефон: 32 18 82;
- или по телефону Call- Центра Управления (32 18 80).

В ОБЕДЕННЫЙ ПЕРЕРЫВ

7	2		1		
4		7	6	5	
5					2
	6		4	3	2
		1			
8	2	9	6		
6					5
	7	8	5		9
		2		8	4

Учредитель:
ПАО «КМЗ»

Адрес редакции:
300093, Россия, г. Тула, пос. Косая Гора,
Орловское шоссе, 4. Наш телефон: 24-39-54.
e-mail: press-centr@kmz-tula.ru

РЕМОНТЫ, ВЫПОЛНЕННЫЕ В ПЕРВОМ ПОЛУГОДИИ

За 1-е полугодие 2018 г. силами РСУ ПАО «КМЗ» выполнены следующие крупные ремонты в цехах и подразделениях завода:

- продление железнодорожной эстакады на польного склада доменного цеха на 30 м/п (смонтировано 5 пролётов по 6 м металлоконструкций, изготовленных в РМЦ);
- капитальный ремонт железнодорожной эстакады №5 на рудном дворе доменного цеха;
- капитальный ремонт рудного перегружателя №1 на рудном дворе доменного цеха;
- капитальный ремонт мягкой рулонной кровли в здании ПКО;
- замена бункера на выбивной решётке, на участке ПОФИПЛ (работы выполнены в выходные дни без остановки основного производства);
- капитальный ремонт мачты освещения в районе ОТК.



В настоящее время силами РСУ проводятся следующие ремонтные работы:

- замена элементов поднасадочного устройства в рамках проведения капремонта 2-го разряда воздухонагревателя №10 ДП №3 доменного цеха;
- подготовка к капремонту 3-го разряда ДП №3;
- ремонт козлового крана на участке РМ доменного цеха;
- кровля компрессорной ТЭЦ ПВС.



Лев Акимов,
главный специалист по капитальным и текущим ремонтам

Ежемесячная выплата из средств материнского капитала

Государственное учреждение — управление Пенсионного фонда Российской Федерации в г. Туле осуществляет приём заявлений от нуждающихся семей на получение ежемесячной выплаты из средств материнского капитала, которую семьи могут потратить на любые нужды по своему усмотрению.

Ежемесячная выплата полагается только тем проживающим на территории России нуждающимся семьям, в которых второй ребенок родился или был усыновлен после 1 января 2018 года.

Чтобы понять, имеет ли семья право на выплату, нужно взять общую сумму доходов семьи за последние 12 календарных месяцев, разделить её на 12 и на количество членов семьи, включая новорожденного второго ребенка.

Если полученная величина меньше 1,5 прожиточного минимума трудоспособного гражданина в регионе проживания семьи, можно подавать заявление на ежемесячную выплату.

В Тульской области, если доход на каждого члена семьи (это и дети, и родители) за последние 12 предшествующих календарных месяцев был ниже 15180,00 руб., то такая семья имеет право на получение выплаты.

При подсчёте общего дохода семьи учитываются зарплаты, премии, пенсии, социальные пособия, стипендии, различного рода компенсации и др. Суммы этих выплат должны быть подтверждены соответствующими документами, за исключением выплат, полученных от ПФР. Не учитываются суммы единовременной материальной помощи из федерального бюджета в связи с чрезвычайными происшествиями, доходы от банковских депозитов и сдачи в аренду имущества.

Размер ежемесячной выплаты в каждом субъекте РФ индивидуален и равен прожиточному минимуму ребёнка, установленного за второй квартал прошлого года в регионе проживания семьи. В Тульской области выплата составляет 9256,00 рублей.

Ежемесячная выплата осуществляется до достижения ребенком 1,5 лет, как со дня рождения ребенка, если обращение последовало не позднее 6 месяцев со дня рождения ребенка, так и со дня обращения за ней, если обращение позднее 6 месяцев.

Выплата устанавливается на 12 месяцев, затем семья может повторно обратиться с заявлением, и выплата будет вновь назначена до достижения ребёнком 1,5 лет.

Выплаты прекращаются, если материнский капитал использован полностью, семья меняет место жительства или ребенку исполнилось 1,5 года. Выплаты при необходимости можно приостановить.

С заявлением о назначении ежемесячной выплаты можно обратиться непосредственно в территориальный орган Пенсионного фонда или через МФЦ. Его можно подать одновременно с заявлением о выдаче государственного сертификата на материнский (семейный) капитал. Сертификат на материнский капитал семья получит в течение месяца, а выплату из его средств ещё через 10 рабочих дней.

За получением дополнительных разъяснений можно обратиться в клиентскую службу управления, расположенную по адресам:

- г. Тула, ул. Бр. Жабровых, д.9а (Советский район), телефон: 55 69 89;
- г. Тула, ул. Пролетарская, д.26 (Пролетарский район, МО «Медвенское», «Шатское»), телефон: 42 15 20;
- г. Тула, ул. Оружейная, д. 5А, ул. Лейтейзена, д.1В (Центральный и Привокзальный районы, МО «Ильинское», «Фёдоровское», «Иншинское»), телефон: 35 92 71;
- г. Тула, ул.Луначарского, д.49 корп.2 (Зареченский район, МО «Рождественский»), телефон: 77 49 81;
- г. Тула, СП Ленинский, ул. Набережная, д.7 (все населённые пункты бывшего Ленинского района), телефон: 32 18 82;

Отпечатано в ОАО «Типография «Труд». 302028, г. Орел, ул. Ленина, 1. Тираж 750 экз. Заказ №

Газета выходит 3 раза в месяц.
Поступившие материалы не возвращаются.
Ответственность за точность фактов
несёт автор.