ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

19 марта 2008 г.
№ 4 (60)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

«РЖД ЗАЖИГАЕТ ЗВЕЗДЫ»

На Дальневосточной железной дороге прошел первый этап фестиваля самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». В нем приняли участие самодеятельные артисты из всех шести учреждений культуры. Более 30 участников, среди которых как коллективы, так и отдельные исполнители, представляющие все отделения дороги, продемонстрировали зрителям и строгому жюри свои таланты.

Открывая конкурс, заместитель начальника дороги Олег Курунов пожелал участникам успехов и таких выступлений, чтобы жюри было трудно определить победителей из числа поистине превосходных выступлений.

Фестиваль проходил по пяти номинациям: эстрадный вокал, искусство вокала, хореография, фольклор и музыка народов мира, спортивные бальные танцы. И во всех номинациях были участники. Где-то больше, где-то по одному.

К сожалению, нельзя сказать о массовости конкурса. Самым массовым был коллектив комсомольского ДКЖ. А меньше всего участников приехало из Владивостока. Известный далеко за пределами столицы Приморья образцовый коллектив спортивного танца «Торнадо» да солистка Александра Шабалина. Вот и все. И это при таком Дворце культуры!

Впрочем, возможно, свою роль сыграл тот факт, что известно о конкурсе самодеятельным артистам стало во второй половине февраля. Времени на подготовку, отбор участников на местах было очень мало.

Окончание на 7-й стр.

ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЙ РАЗГОВОР

Именно так можно охарактеризовать слет общественных инспекторов по безопасности движения поездов

Слет общественных инспекторов по безопасности движения поездов прошел на Дальневосточной железной дороге. На нем были подведены итоги работы советов и общественных инспекторов за 2007 год, обсуждены задачи на текущий год. В работе слета приняли участие председатели советов, лучшие общественные инспекторы, представители профсоюза.

С отчетом о работе общественных инспекторов и состоянием дел по безопасности движения поездов выступил заместитель начальника дороги, главный ревизор дороги Павел Демин. Он рассказал о том, что за последние семь лет на Дальневосточной железной дороге наблюдается положительная динамика в части снижения количества случаев нарушений безопасности движения (случаи брака в поездной и маневровой работе сокращены почти в два раза: с 440 случаев в 2000 году до 254 в 2007). Прошедший под лозунгом «Года качества» 2007 год для нашей железной дороги сложился относительно благополучно, серьезных поражений подобных тем, которые имели место в 2006 году, не допущено. Случаи грубых нарушений безопасности движения, которые несмотря на принимаемые меры все же были допущены отдельными коллективами железной дороги, свидетельствуют о том, что положение не стабилизировалось:

При расследовании обстоятельств этих и ряда других случаев каждый раз вскрывался целый комплекс проблем и недостатков в работе. Это и недостатки в организации текущего содержания пути и объектов инфраструктуры, и нарушения правил технического обслуживания тягового и подвижного состава.

— Анализ результатов работы линейных предприятий, отделений железной дороги, как и годовой анализ состояния безопасности движения поездов в целом по дороге, показали, что мы постоянно сталкиваемся с комплексом системных нарушений и недостатков в работе, — отметил Павел Викторович. — Однако меры, принимаемые нами, в решении данных вопросов до настоящего времени не обрели необходимый уровень системности и контроля, из-за чего не позволяют добиться качественного устранения недостатков и необходимого эффекта.

Как и в предыдущие годы, при осмотрах отделений дороги комиссией начальника железной дороги и при проверке дороги комиссией департамента безопасности движения ОАО «РЖД» в прошедшем году неоднократно выявлялось, что осмотры инфраструктуры хозяйств отделений

железной дороги проводятся с недостаточным качеством, не уделяется должного внимания инженерным сооружениям, больным и барьерным местам, приборам контроля и устройствам безопасности. Качество организационно-технических мероприятий, разрабатываемых после таких осмотров, оставляет желать лучшего. Последующий контроль за исполнением данных мероприятий не осуществляется. Повсеместно вскрываются факты низкого качества устранения, либо фиктивные отписки об устранении замечаний. Анализ причин возникновения отказов технических средств по вине работников хозяйства перевозок показывает, что основной причиной в 90 процентах случаев являются неправильные действия в стандартных и нестандартных ситуациях, несоблюдение регламента выполнения операций.

На сегодняшний день хозяйство перевозок уже достигло уровня прошлого года по случаям брака. Особый случай брака в работе, допущенный на станции Покровский, обострил проблемы хозяйства, неудовлетворительный уровень разработки и изучения местных инструкций по обеспечению безопасности движения при производстве подготовительных и пусконаладочных работ по вводу новых устройств на станциях.

Окончание на 4-й стр.

АНОНС

В РАСЧЕТЕ НА ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В ночь с 11 на 12 января Калитин осматривал наливной состав. Его внимание привлек небольшой налет смазки с коричневым оттенком вокруг зазора между корпусом буксы и лабиринтным кольцом.

стр. 3

ДОМ, ГДЕ УЮТНО И СВЕТЛО

В детском саду № 261 созданы все условия обучения и оздоровления детей.

стр. 6

ОБЪЯСНИТЕ ДЕТЯМ: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОПАСНА ДЛЯ ИГРЫ

Инспекторы по делам несовершеннолетних ЛОВД на ст. Хабаровск-2, пожалуй, на сегодняшний день остаются единственными, кто заинтересован в сохранении жизни детей, избравших железную дорогу местом проведения свободного времени...

ВНИМАНИЕ: КОНКУРС

Дорпрофсож и редакция газеты «Профсоюзная жизнь» объявляют творческий конкурс «Моя семья — мое богатство», посвященный Году семьи.

Положение о конкурсе на стр. 8.

ЛУЧШИЕ В ВОПРОСАХ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ЗА 2007 ГОД СРЕДИ ПРЕДПРИЯТИЙ ДОРОГИ

— локомотивное депо Партизанск;
— Биробиджанская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
— Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
— железнодорожная станция Тында;
— Февральская дистанция электроснабжения.

ПОБЕДИТЕЛИ ПО ИТОГАМ РАБОТЫ ЗА 2007 ГОД СРЕДИ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ

— Авершин Леонид Николаевич — машинист тепловоза локомотивного депо Комсомольск;

— Большаков Владимир Александрович — составитель поездов железнодорожной станции Тында;

— Большакова Любовь Владимировна — приемосдатчик груза и багажа железнодорожной станции Ружино;

— Бондаренко Александр Иванович — оператор дефектоскопной тележки Комсомольской дистанции пути;

— Воробьев Константин Васильевич — электромеханик района контактной сети железнодорожной станции Биробиджан Хабаровской дистанции электроснабжения;

— Воронков Дмитрий Михайлович — электромеханик Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Гужилова Татьяна Григорьевна — дежурная по железнодорожной станции Ларба;

— Демидова Лариса Александровна — начальник железнодорожного разъезда Курьян;

— Князев Александр Иванович — оператор дефектоскопной тележки Амгуньской дистанции пути;

— Кузнецов Андрей Александрович — электромеханик Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Кузнецов Сергей Васильевич — монтер пути Уссурийской дистанции пути;

— Лифанов Андрей Назарович — старший осмотрщик вагонов пункта технического обслуживания грузовых вагонов Находка вагонного эксплуатационного депо Уссурийск;

— Лынов Андрей Эдуардович — оператор дефектоскопной тележки Бикинской дистанции пути;

— Мишин Дмитрий Михайлович — старший электромеханик района электроснабжения контактной сети железнодорожной станции Гурское Комсомольской дистанции электроснабжения;

— Мурашов Виктор Васильевич — машинист маневрового локомотива локомотивного депо Хабаровск-2;

— Осинов Виктор Иванович — оператор дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;

— Орлянский Валерий Владимирович — электромонтер Тындинской дистанции электроснабжения;

— Пантелеев Александр Александрович — машинист электровоза Вяземского локомотивного депо;

— Раковский Александр Вячеславович — электромеханик района электроснабжения контактной сети железнодорожной станции Тырма Ургальской дистанции электроснабжения;

— Рыжков Виктор Васильевич — оператор дефектоскопной тележки Этыркенской дистанции пути;

— Синицын Владимир Викторович — оператор дефектоскопной тележки Партизанской дистанции пути;

— Табаев Константин Иванович — машинист электровоза локомотивного депо Уссурийск;

— Ткачев Андрей Александрович — машинист тепловоза локомотивного депо Тында;

Фомин Алексей Юрьевич — электромонтер контактной сети Хабаровской дистанции электроснабжения.

ЛУЧШИЕ СРЕДИ СОВЕТОВ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ ЗА 2007 ГОД

— совет общественных инспекторов станции Беркакит;
— совет общественных инспекторов локомотивного депо Вяземская;
— совет общественных инспекторов Тырминской дистанции пути;
— совет общественных инспекторов Комсомольской дистанции пути;
— совет общественных инспекторов Тындинской дистанции электроснабжения;
— совет общественных инспекторов станции Тында.

ЛУЧШИЕ ОБЩЕСТВЕННЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ПО КОНТРОЛЮ ЗА ОБЕСПЕЧЕНИЕМ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПОЕЗДОВ ЗА ЧЕТВЕРТЫЙ КВАРТАЛ 2007 ГОДА

— Байбулатов Самигулл Насипович — электромонтер Тындинской дистанции электроснабжения;

— Большакова Любовь Владимировна — приемосдатчик груза и багажа железнодорожной станции Ружино;

— Ветошкин Игорь Георгиевич — старший приемосдатчик пункта коммерческого осмотра железнодорожной станции Хабаровск-1;

— Воробьев Константин Васильевич — электромеханик района электроснабжения контактной сети железнодорожной станции Биробиджан Хабаровской дистанции электроснабжения;

— Деревянко Михаил Викторович — оператор дефектоскопной тележки Высокогорненской дистанции пути;

— Жилин Эдуард Анатольевич — старший электромеханик Ружинской дистанции электроснабжения;

— Засадыч Сергей Викторович — старший электромеханик Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Зотов Эдуард Николаевич — оператор дефектоскопной тележки Комсомольской дистанции пути;

— Закамский Дмитрий Александрович — машинист электровоза локомотивного депо Уссурийск;

— Ильин Василий Данилович — машинист тепловоза локомотивного депо Комсомольск;

— Клименков Юрий Михайлович — старший электромеханик Бикинской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Ковригина Людмила Валентиновна — электромеханик Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Коцюра Андрей Владимирович — старший электромеханик Высокогорненской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Мартынюк Максим Васильевич — осмотрщик-ремонтник вагонов пункта подготовки вагонов железнодорожной станции Новошахтинск вагонного эксплуатационного депо Уссурийск;

— Мейзер Лидия Григорьевна — начальник железнодорожной станции Эльгакан;

— Мурашов Виктор Васильевич — машинист маневрового локомотива локомотивного депо Хабаровск-2;

— Оборин Константин Борисович — осмотрщик-ремонтник вагонов вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2;

— Пантелеев Александр Александрович — машинист электровоза Вяземского локомотивного депо;

— Плешка Елена Семеновна — оператор дефектоскопной тележки Беркакитской дистанции пути;

— Ращенко Алексей Ларионович — оператор дефектоскопной тележки Биробиджанской дистанции пути;

— Рубан Екатерина Анатольевна — дежурная по железнодорожной станции Хальгасо;

— Савченко Алексей Владимирович — оператор дефектоскопной тележки Горинской дистанции пути;

— Салюкова Любовь Владимировна — дежурная по железнодорожной станции Сосновая Падь;

— Саркисян Татьяна Васильевна — начальник железнодорожного разъезда Якутский;

— Сафонов Александр Александрович — машинист тепловоза локомотивного депо Сибирцево;

— Синицын Владимир Викторович — оператор дефектоскопной тележки Партизанской дистанции пути;

— Струков Алексей Анатольевич — старший электромеханик Уссурийской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Сулейманова Нина Николаевна — оператор дефектоскопной тележки шестой Хабаровской дистанции пути;

— Торопов Михаил Филиппович — оператор дефектоскопной тележки Спасск-Дальненской дистанции пути;

— Хе Лаврентий Воненович — машинист мотовоза Амгуньской дистанции пути;

— Шевчук Валерий Викторович — оператор дефектоскопной тележки Ружинской дистанции пути.

СПРАВКА

О РАБОТЕ ОБЩЕСТВЕННЫХ ИНСПЕКТОРОВ ЗА 2007 ГОДА

	Наименование	НОД-1	НОД-3	НОД-4	НОД-6	Всего
1	Число общественных инспекторов	540	1183	755	443	2921
2	Число советов общественных инспекторов	21	158	53	23	255
3	Проведено проверок	6268	13396	8493	9665	37822
4	Приняло участие в проверках	2150	1153	618	443	4364
5	Выявлено нарушений	22811	25547	15402	23061	86821
6	Предотвращено нарушений	515	4484	245	331	5575
7	Поощрено общественных инспекторов	62	122	48	129	361
8	Проведено заседаний советов общественных инспекторов	135	588	370	91	1184
9	Проведено совещаний с общественными инспекторами	216	641	342	204	1403
10	Разобрано нарушений на заседаниях советов общественных инспекторов	2117	1886	618	231	4852
11	Привлечено к ответственности по выявленным нарушениям	251	748	1254	75	2328
12	Выпущено информационных листков, плакатов	432	588	475	107	1602
13	Выпущено тревожных сигналов	432	2113	429	164	3138
14	Проведено занятий с общественными инспекторами	139	271	385	167	962
15	Оформлено уголков по безопасности движения поездов	509	488	530	137	1664

Объемы инвестиций, направляемых Компанией на вопросы обеспечения безопасности перевозок, из года в год растут. Только в прошедшем 2007 году на дорогу были направлены инвестиции в объеме 387,1 млн. рублей. На текущий 2008 год в пределах установленных объемов инвестиций руководством Компании запланировано выполнение 67 заданий на общую сумму 409,9 млн. рублей.

***

В настоящее время на дороге работают 2921 общественный инспектор. В течение 2007 года общественными инспекторами проведены 37 822 проверки, выявлено более 86 тысяч нарушений, предотвращены 5575 грубых нарушений безопасности движения поездов. На заседаниях советов общественных инспекторов разобраны 4852 нарушения, привлечены к ответственности по выявленным нарушениям 2328 работников. С целью активизации работы общественных инспекторов ежеквартально подводятся итоги с поощрением лучших. В течение 2007 года поощрено более 400 человек.

***

За 2007 год по вине работников хозяйства перевозок допущены три случая брака в работе, к уровню 2006 года достигнуто снижение на два случая брака в работе, или на 40 процентов, но несмотря на это возросло на один количество особых случаев брака в работе. Рост случаев брака в работе отмечен в хозяйствах перевозок Хабаровского и Тындинского отделений дороги.

***

В локомотивном хозяйстве в 2007 году допущены 152 случая брака в поездной и маневровой работе против 161 в 2006 году. Особую тревогу вызывает рост в два раза случаев брака с пассажирскими поездами. В 2007 году по вине работников локомотивных депо допущены шесть особых случаев брака с пассажирскими поездами против трех в 2006 году. Основными причинами допущенных особых случаев брака являются слабые технические знания машинистов локомотивного депо Ружино (2 случая) и низкое качество ремонта пассажирских локомотивов в депо Хабаровск-2 (3 случая) и депо Комсомольск (1 случай).

В РАСЧЕТЕ НА ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ ФАКТОР

В конце февраля осмотрщик-ремонтник пункта технического осмотра ВЧД-11 Константин Калитин вернулся из Москвы. Там он принимал участие в работе организованного департаментом вагонного хозяйства ОАО «РЖД» сетевом семинаре, где обобщался опыт выявления неисправностей буксового узла вагонов. Нашему земляку как общественному инспектору по безопасности движения вагонов было предложено выступить, поделиться своими соображениями и наработками на этом участке его деятельности.

К поручению Константин Петрович отнесся в высшей степени добросовестно. Он подготовил серьезное и обстоятельное сообщение. В основу его легли личные наблюдения, почерпнутые во время проверок подвижного состава, которых он только в 2007 году осуществил 19. В ходе каждой было выявлено от 9 до 16 замечаний. Немало их касалось непосредственно буксового узла.

Буквально один пример. В ночь с 11 на 12 января Калитин осматривал наливной состав. Его внимание привлек небольшой налет смазки с коричневым оттенком вокруг зазора между корпусом буксы и лабиринтным кольцом. Хотя это и не является существенным признаком неисправности — у большинства вагонов наблюдается выброс смазки через лабиринт или имеется налет ее в районе зазора. Но Константин Петрович — специалист опытный. Его насторожил именно коричневый налет смазывающего состава. Поэтому осмотрщик решил провести ревизию буксы.

Первоначальные действия — отстукивание смотровой крышки и проверка шаблоном Басалаева разницы зазоров отклонений в буксе не выявили. Но при открытии смотровой крышки выяснилось, что сломан полиамидный сепаратор. Он упирался в крышку, но из-за большого количества смазки не давал «отзвука» при отстукивании. Ни один прибор КТСМ на всем протяжении не показывал какого-либо нагрева буксовых узлов у того вагона. И еще одна «пикантная» деталь — вагон 1988 года постройки из деповского ремонта вышел 25 октября 2007 года. И трех месяцев не прошло.

И этот факт, и вообще практика Калитина показывают: главной проблемой (и на ней выступающий заострил особое внимание) остается то, что подавляющее большинство неисправностей буксового узла техническими приспособлениями обнаружить невозможно. Выявляются они лишь осмотрщиком-ремонтником вагонов. Еще один момент — неполадку узла в пути следования устранить нельзя. Поэтому при осмотре и ремонте вагонов главная составляющая безопасности движения — человеческий фактор, включающий в себя профессиональное мастерство, опыт, добросовестное отношение к выполнению служебных обязанностей.

Но здесь осмотрщик-ремонтник наталкивается на неожиданную преграду. Имеется в виду ограниченное время, заложенное в нормативах на техническое обслуживание. Устранение той или иной неисправности требует затрат времени, которого практически не остается на осмотр вагонов. Соответственно уменьшается вероятность выявления других неполадок, что ухудшает состояние безопасности движения.

Что же надо делать? По мнению К. П. Калитина, которое он изложил на семинаре, необходимо: во-первых, пересмотреть некоторые изложенные в инструкциях требования. Далее — рассмотреть в конструкторских бюро все имеющиеся на практике разработки, всесторонне изучить с рядовыми эксплуатационниками оптимальные варианты и предложить заводам придерживаться определенных требований при изготовлении того или иного узла. При принятии решения об установке на вагон новой детали, особенно предохраняющей, обязательно учитывать то обстоятельство, что она должна пройти испытания в предаварийной ситуации. Важно также повысить требовательность к выпуску из ремонта не только основных узлов, но и крепления отдельных деталей. И, наконец, шире использовать системы видеонаблюдения с записью.

Необходимость таких мероприятий выступающий подтвердил конкретными примерами. В частности, чаще других выходит из строя узел подвески башмака. Предохранительная скоба этого узла не выдерживает никакой критики. Судя по всему, она в полной мере не испытывалась. А если и испытывалась, то без основного шплинта, который, как известно, часто выходит из строя из-за взаимодействия с фрикционной планкой и колонкой боковины.

По мнению Калитина, колонку необходимо немного подрезать, чтобы уменьшить износ шплинта. А предохранительную скобу оставить старого образца. Иначе получается как в поговорке: что легко ставится, легко и вылетает. Именно так и было с предохранительной скобой неразъемного типа, которую не раз критиковали за плохие эксплуатационные качества. Делал это и Константин Петрович. Двадцать пятого декабря 2004 года «Гудок» напечатал рассерженный «острый сигнал» осмотрщика-ремонтника из Тынды по этому поводу. В апреле следующего года пришло указание о запрете использования скоб неразъемного типа. Но на многих вагонах их можно увидеть и по сей день. То есть, указание просто проигнорировано.

Далее. Выпускаемые заводами новые вагоны имеют недостатки, создающие проблемы ремонтникам. Более половины вагонов, изготовленных на заводе № 5, эксплуатируются с разоборудованными ручными тормозами. Похитители металла хорошо обогащаются, разворовывая тяжелые штурвалы и длинные тяги устройств. Необходимо модернизировать и облегчить этот узел. Для начала хотя бы заменить тяжелые штурвалы легкими штампованными. Такими, какие выпускает завод № 27. Кстати, специалисты этого предприятия разработали наилучшее конструкторское решение запорного устройства разгрузочных люков.

У продукции завода № 62 при температуре ниже минус 30 градусов резиновые соединительные рукава становятся «деревянными». Соединение их превращается в проблемную операцию. А разобщительные краны нового образца дают утечку воздуха. Трещины запасных резервуаров, креплений кронштейнов концевых кранов приводят к частой отцепке вагонов. В этих узлах необходимо применять резиновые соединения и прокладки для уменьшения динамических напряжений.

Много времени и сил уходит на устранение некачественного деповского ремонта. Нарекания вызывают узлы крепления поддерживающей планки, фасонных лап котлов цистерн. Они ослабляются из-за того, что шплинт находится не под гайкой, а на определенном расстоянии.

А вот системы видеонаблюдения нужны не только при встрече поездов, но и при отправлении их для доказательства того, что в рейс состав отправился с качественным техническим обслуживанием.

Имеются и другие замечания в производстве, ремонте и эксплуатации вагонного парка. Но К. П. Калитин уверен, что принятие мер хотя бы по тем направлениям, которые он обозначил на семинаре, существенно повысит уровень безопасности движения. Об этом он говорит и на занятиях курсов переподготовки при Байкало-Амурском институте железнодорожного транспорта. Там он, начиная с 2002 года, в свободное от основной работы время ведет занятия как преподаватель курсов повышения квалификации осмотрщиков-ремонтников и проводников вагонов. Константин Петрович имеет высшее образование — в 2000 году он окончил Дальневосточный государственный университет путей сообщения. Но на достигнутом не останавливается. К. П. Калитин постоянно повышает свой профессиональный уровень, участвует в школах передового опыта, знакомится с достижениями других осмотрщиков, с новинками технической литературы. Накопленный опыт передает молодым коллегам.

За проявленную бдительность и выявление неисправностей, угрожающих безопасности движения поездов, за обнаружение трудновыявляемых неисправностей вагонов Константин Петрович Калитин не раз поощрялся денежными премиями.

Нельзя не сказать еще об одной стороне деятельности этого замечательного человека. Он избран председателем цехового комитета профсоюза пункта технического осмотра эксплуатационного вагонного депо Тында. В этом качестве он зорко стоит на страже интересов рядовых железнодорожников. Кроме того, занимается организацией спортивных мероприятий. В филиале дорпрофсожа Тындинского отделения дороги высоко оценивают деятельность К. П. Калитина как общественного инспектора по безопасности движения поездов и профсоюзного активиста.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

БЕЗОПАСНОСТЬ ПОД ПРИЦЕЛОМ ПРОФСОЮЗА

На президиуме филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения дороги рассматривались вопросы обеспечения безопасности движения поездов, улучшения работы общественных инспекторов по безопасности движения поездов, роли профсоюзов в вопросах безопасности движения.

С докладом выступил заместитель главного ревизора по безопасности движения поездов А. Д. Сорокин, который отметил, что в 2007 году на Комсомольском отделении проводилась целенаправленная профилактическая работа в соответствии с приказами № 1Ц-1994г., № 1Н-2007г., № 1НОД-2007г и «Системными мерами, направленными на обеспечение высокого уровня управляемости безопасностью движения поездов», которые стали основой в организации профилактической работы по предупреждению нарушений безопасности движения поездов, маневровой работы, по повышению надежности работы технических средств, улучшению состояния трудовой и технологической дисциплины.

Поводов для рассмотрения вопроса безопасности немало. За 12 месяцев 2007 года, в сравнении с аналогичным периодом прошлого года, количество браков на отделении осталось на прежнем уровне и составило 85 случаев против 85. По-прежнему на отделении дороги наибольшая часть браков от общего числа — это браки, допущенные по вине работников локомотивного хозяйства.

Не выполнена задача по снижению количества отказов и других нарушений безопасности движения на 10 процентов, с начала года на отделении допущены 454 нарушения безопасности движения поездов, против 353 отказов в 2006 году (рост составил 28,6 %).

Тревожным остается состояние безопасности движения поездов в вагонном хозяйстве — несмотря на некоторое снижение браков работу вагонного эксплуатационного депо нельзя признать удовлетворительной.

Положение с обеспечением безопасности движения поездов в путевом хозяйстве по итогам работы за 2007 год несколько улучшилось. За этот период в хозяйстве пути были допущены три случая брака в работе, количество браков по сравнению с 2006 годом сократилось вдвое.

По итогам прошедшего 2007 года положение с обеспечением безопасности движения в хозяйстве сигнализации, централизации и блокировки остается на невысоком уровне, даже при снижении количества случаев брака (с 2 в 2006 году до полного отсутствия в 2007-м), по вине работников хозяйства СЦБ допущен рост других нарушений безопасности — 27 против 12, 66,7 процента от всех нарушений безопасности допущено на устройствах УКСПС.

Отмечена хорошая работа в грузовом хозяйстве и предприятиях электроснабжения, где недопущено случаев брака в работе.

Анализ допущенных браков и нарушений безопасности движения показывает, что продолжает оставаться невысоким уровень технологической дисциплины, низким качество технического обслуживания и ремонта локомотивов, неудовлетворительным текущее содержание пути, устройств сигнализации, централизации, блокировки и связи, недостаточным уровень организации профилактической работы командного и ревизорского состава отделения дороги.

Наряду с этим следует отметить недостаточный уровень технической надежности существующего на отделении дороги локомотивного парка в условиях возросшего объема перевозок и повышения уровня качественных показателей.

Количество общественных инспекторов на Комсомольском отделении составляет 750 человек. В течение 2007 года на линейных предприятиях Комсомольского отделения дороги общественными инспекторами проведены 8668 проверок, выявлены 15 820 замечаний, предотвращены 303 грубейших нарушения безопасности движения. В том числе ветеранами — общественными инспекторами проведены 94 проверки, выявлено более 130 замечаний. Выпущены 1760 информационных листков и плакатов, оформлены 609 уголков безопасности.

Лучшими коллективами по организации работы общественных инспекторов в течение 2007 года признавались коллективы ШЧ-9, ПЧ-28, ПЧ-16, показавшие наибольшую активность в работе общественных инспекторов и не допустившие случаев брака в работе. Лучшими советами общественных инспекторов признавались советы ПЧ-28, ПЧ-16, ШЧ-9.

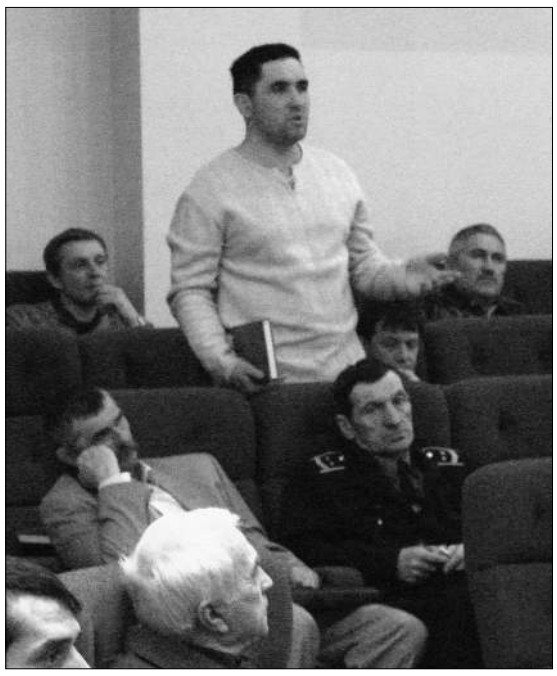
Приказами начальника Комсомольского отделения в 2007 году поощрены девять общественных инспекторов, в том числе пять ветеранов войны и труда. Комсомольским филиалом дорпрофсожа по итогам работы за год поощрены четыре ветерана за активную работу, проводимую по безопасности движения поездов.

Президиум филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения принял решение в оказании помощи руководству отделения дороги в вопросах безопасности.

ЗАИНТЕРЕСОВАННЫЙ РАЗГОВОР

Окончание. Начало на 1-й стр.

Количество случаев брака в работе локомотивного хозяйства, их доля в общем объеме случаев нарушений безопасности движения по дороге остается на самом высоком уровне. Наиболее неудовлетворительным остается положение с обеспечением безопасности движения на Комсомольском отделении дороги, где при выполнении около 13 процентов общего объема работы дороги допущено 48 процентов от всех случаев брака в локомотивном хозяйстве.



Допущенный в 2007 году в вагонном хозяйстве рост случаев брака по неисправности тормозного оборудования, саморасцепы автосцепок в поезде и не снижающиеся отказы технических средств являются прямым следствием неудовлетворительной профилактической работы командно-инструкторского состава вагонных депо и формального выполнения личных нормативов руководителями вагонного хозяйства и отделений железной дороги.

Как показали технические ревизии, проведенные в текущем году аппаратом РБ, проверки, выполняемые руководителями депо, сводятся к выявлению замечаний и оформлению акта и протокола, где вместо принятия мер к нарушителям технологической дисциплины делается запись «замечания устранены в ходе проверки», и так до следующей проверки. Рядовые исполнители, зная качество таких проверок и предвидя результаты, не меняют своего отношения к выполнению должностных обязанностей.

Не работают совместно над повышением технического состояния тормозного оборудования подвижного состава инструктора локомотивных, вагонных депо и отделов подвижного состава. В результате технические знания и квалификация осмотрщиков вагонов, слесарей по ремонту подвижного состава и отдельных машинистов остается крайне низкой. Как отрицательный пример, работа инструкторов в ВЧДЭ Комсомольск, которые вместо проведения технических, практических занятий и проверок качества ремонта и технического обслуживания тормозного оборудования заняты оформлением протоколов, приказов многочисленных отказов технических средств, задержек поездов и личных нормативов своих руководителей. В результате в депо имели место случаи обрыва автосцепок, допущен рост случаев брака по неисправности тормозов и задержек грузовых поездов в 2,3 раза (358/158).

Из четырех ремонтных вагонных депо и ВКМ Тында, являющихся структурными предприятиями дирекции по ремонту грузовых вагонов, качество ремонта колесных пар в ВЧДР Тында и грузовых вагонов в ВЧДР Ружино и Хабаровск остаются ниже общесетевого уровня и худшими на дороге.

В хозяйстве пути в 2007 году при общем снижении количества случаев брака допущен рост случаев на ряде дистанций Северного широтного хода: Этыркенской (2/1), Верхнезейской (1/0), Февральской (3/0). Основная причина ухудшения состояния безопасности движения в этих подразделениях — это продолжающиеся нарушения технологии производства путевых работ, низкое качество комиссионных и натурных осмотров инфраструктуры, исполнительская дисциплина бригадиров и дорожных мастеров.

В дистанциях пути не налажен контроль за проведением работ по разгонке, регулировке растянутых стыковых зазоров, выявленных путеобследовательской станцией ЦНИИ-4. Согласно отчетов, сверхнормативные зазоры, выявленные вагоном, якобы не подтверждаются. Однако дополнительными проверками и натурным осмотром установлено, что более 60 процентов растянутых зазоров 30 мм и более подтверждаются и выявляются повторно.

В 2007 году из-за невыполнения неотложных работ по приведению стыковых зазоров к норме, недостаточного закрепления пути от угона допущены восемь случаев разрыва стыков (в 2006 году — 7 случаев). Худшее положение в этом вопросе на Дипкунской дистанции пути, где в 2007 году допущено наибольшее количество — четыре случая разрыва стыков.

Основными недостатками в работе дирекции остаются некачественная очистка кюветов и водоотводных канав, что в итоге приводит к появлению многочисленных мест с выплесками как в пути, так и на стрелочных переводах. Толщина щебня под шпалами после срезки или некачественной очистки загрязненного балласта остается недостаточной. Не организуются своевременно работы по уборке с перегонов старогодних материалов верхнего строения пути, дефектных рельсов.

Одной из основных проблем хозяйства автоматики и телемеханики, вскрывшихся в течение прошедшего года, является наличие многочисленных недостатков, допускаемых при модернизации и вводе в эксплуатацию новых устройств СЦБ. Указанные недостатки неоднократно способствовали и приводили к нарушениям безопасности движения поездов, длительным передержкам времени переключения устройств. Основными причинами являются неудовлетворительная подготовка проектными организациями технической документации на вводимые устройства СЦБ, выявленные в ходе пусков несвоевременная разработка и изучение местных инструкций о порядке пользования устройствами и по обеспечению безопасности движения поездов в период ввода или переключения устройств, неудовлетворительная предпусковая подготовка технических средств (предварительная выверка релейных стативов и шкафов с устранением выявляемых недостатков, укомплектование бригад необходимым инструментом, приборами, материалами, с доставкой их на место работ, отсутствие нормативных документов и расчета для определения необходимого времени на переключение устройств СЦБ в зависимости от сложности предстоящих работ).

Примером неудовлетворительного ввода устройств СЦБ можно привести случай перевода стрелки перед поездом по станции Покровский, допущенный 26 октября прошлого года в период производства переключений. Длительная передержка «окна» и ввод устройств с серьезными недостатками по станции Баневурово и блокпосту 1875 км 25-26 декабря 2007 года, а также многочисленные недостатки при пуске ЭЦ по станции Дубликан 31 октября 2007 года, выявленные входе ревизии Комсомольского отделения дороги.

Несмотря на доклады о готовности хозяйства электроснабжения к работе в зимних условиях, первые снегопады доказали обратное. Из-за падения под тяжестью мокрого снега деревьев на контактную сеть и линию ДПР, падения опоры автоблокировки в сутках 7-8 октября допущены серьезные сбои в движении поездов на перегоне Кундур—Тоннельный (ЭЧ Облучье).

Выступая на слете, председатель дорпрофсожа Виталий Бабий обратил внимание общественных инспекторов на те болевые точки, которые должны быть под пристальным вниманием общественности. В их числе рост сверхурочных часов работы, особенно на Хабаровском и Владивостокском отделениях. Он призвал общественных инспекторов работать не на количество, а на качество, повышая эффективность проверок и результативность.

Разговор на слете получился серьезный и деловой. Все выступающие говорили о том, что, на их взгляд, необходимо изменить в работе общественных советов и инспекторов, чтобы работа стала наиболее эффективной. Имеющие положительный опыт в этом вопросе поделились своими наработками с присутствующими, как, например, Гамлет Фарашян, осмотрщик-ремонтник из вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2, который является автором брошюры-памятки осмотрщика. Он рассказал о том, как наиболее эффективно проводить осмотр в дневное время.

Сто четыре нарушения обнаружил Гамлет Аркадьевич за прошлый год. И, как подчеркнул на слете главный ревизор дороги, за год этот общественный инспектор дополнительно заработал в качестве поощрений около 600 тысяч рублей. А сидевший в президиуме председатель совета общественных инспекторов — ветеранов Владивостокского отделения Борис Скороход, услыхав ответ на свой вопрос о количестве проведенных проверок, подошел к трибуне и пожал руку общественнику, выразив благодарность за труд.

Совет, возглавляемый Борисом Ивановичем, насчитывающий 70 человек, за год сделал 711 замечаний. По его мнению, работа инспектора заключается не в том, чтобы найти много нарушений, а чтобы вовремя определить ошибки в работе, указать на них. За помощь, оказанную инспекторами-ветеранами, все они поощрены начальником дороги, некоторые даже не по одному разу. А дорпрофсож предоставил ветеранам возможность отдохнуть на профсоюзной базе отдыха «Морской берег», где все и всем понравилось.

Обратили общественники внимание и на человеческий фактор, от которого прежде всего и зависит безопасность. Но немало моментов, когда руководители не стесняются в выражениях по отношению к рядовому работнику. И «взвинченный» специалист идет выполнять работу на пути, в ремонте и т. д. Отсюда и браки. Вскрывались и другие факторы, влияющие на качество работы, а значит, и безопасность движения поездов.

Пожалуй, впервые за последние годы слет получился поистине деловым, а разговор заинтересованным. Это отмечали и выступающие. Только вот среди руководителей служб и дирекций, увы, не все оказались заинтересованными, проигнорировав участие в слете. Среди них вагонная, локомотивная службы, служба электрификации, Дирекции связи и ремонта пути.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

РАЦПРЕДЛОЖЕНИЯ

На дорожный конкурс на лучшее рационализаторское предложение от предприятий дороги поступили 59 рационализаторских предложений. Лучшими рационализаторскими предложениями с премированием авторов предложений признаны:

Первая премия:

— «Технологическая линия по изготовлению укороченных рельсов» — Тындинская дистанция пути. Авторы: Порохонько Степан Трофимович — главный механик, Салангин Александр Яковлевич — монтер пути. Экономический эффект 653,978 тыс. рублей.

Две вторых премии:

— «Технология восстановления осевого упора тепловоза серии ТЭМ-2» — локомотивное депо Новый Ургал. Авторы: Косых Евгений Сергеевич — токарь, Штепа Федор Васильевич — вулканизаторщик. Экономический эффект 156,729 тыс. рублей;

— «Технология формирования составов более вместимости пути на станции Находка» — станция Находка. Автор Юрченко Александр Викторович — заместитель начальника станции. Экономический эффект 293,8 тыс. рублей.

Три третьих премии:

— «Стенд регулировки топливных насосов ТНВД и форсунок дизеля ЯМЗ-238» — Облученская дистанция электроснабжения. Авторы: Мужиканов Евгений Николаевич — механик, Максименко Эдуард Владимирович — слесарь, Сунмина Людмила Ивановна — инженер. Экономический эффект 68,428 тыс. рублей;

— «Способ электропитания аппаратуры связи на железнодорожных мостах» — Хабаровский региональный цент связи. Автор Вишняков Валерий Михайлович — начальник участка. Экономический эффект 68,428 тыс. рублей;

— «Технология восстановления гибких валов» — локомотивное депо Партизанск. Авторы: Кленов Павел Валерьевич — мастер, Рябов Александр Борисович — слесарь. Экономический эффект 107,351 тыс. рублей.

Присуждены четыре поощрительные премии:

— «Приспособление для смены маятникового болта и центрующей балочки автосцепного устройства» — вагонное эксплуатационное депо Тында. Авторы: Чернов Александр Анатольевич — мастер ПТО, Мальцев Павел Андреевич — сварщик. Экономический эффект 33,63 тыс. рублей;

— «Изменение конструкции устройства контроля схода подвижного состава» — Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки. Автор Филипенок Петр Иванович — старший электромеханик. Экономический эффект от внедрения на одном устройстве 13,829 тыс. рублей. Оборудованы 8 устройств, общий экономический эффект составил 110,632 тыс. рублей;

— «Приспособление для набора зигзагов» — Облученская дистанция электроснабжения. Автор Шаповалов Владимир Викторович — электромеханик. Экономический эффект 29,543 тыс. рублей;

— «Станок сверлильно-пазовый». Узловая специализированная дистанция тепловых сетей ст. Тында. Авторы: Медведев Владимир Федорович — начальник участка, Якубов Анатолий Яковлевич — огнеупорщик. Положительный эффект направлен на улучшение технологии обработки древесины, безопасности и условий труда.

ПОБЕДИТЕЛИ

в дорожном соревновании по техническому творчеству по результатам 2007 года среди отделений, служб, структурных подразделений, дирекций и общественно-конструкторских бюро

Первое место:
— Тындинское отделение дороги;
— служба автоматики и телемеханики;
— Февральская дистанция электроснабжения;
— общественно-конструкторское бюро локомотивного депо Уссурийск.

Второе место:
— служба электрификации и электроснабжения;
— служба гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения;
— Комсомольская дистанция электроснабжения;
— Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
— Хабаровская дистанция гражданских сооружений;
— общественно-конструкторское бюро Хабаровского отделения дороги.

Третье место:
— Уссурийское локомотивное депо;
— станция Уссурийск;
— Спасск-Дальненская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
— Юкталинская дистанция пути;
— локомотивное депо Хабаровск.

ОРГАНИЗАТОРЫ

технического творчества дороги

— Ящук Леонид Васильевич — заместитель начальника технического отдела Комсомольского отделения дороги;

— Чиркина Надежда Алексеевна — инженер технического отдела Тындинского отделения дороги;

— Осенний Юлиан Васильевич — главный инженер локомотивного депо Комсомольск;

— Мухина Евгения Михайловна — инженер технического отдела Хабаровского регионального центра связи.

УПОЛНОМОЧЕННЫЙ

Владимир Ашихмин трудится в моторвагонном депо Первая Речка с 1960 года. За все годы работы он зарекомендовал себя исполнительным, инициативным работником.

Владимир Иванович является старшим уполномоченным по охране труда. И работу эту исполняет добросовестно. Он неукоснительно проводит в жизнь требования руководства отделения дороги, предприятия, дорпрофсожа в вопросах охраны труда. За 2007 год им выданы десять представлений на устранение 21 нарушения условий труда, которые, кстати, все устранены. Он постоянно участвует в проведении второй ступени охраны труда, совместно с мастером ежедневно участвует в проведении первой ступени охраны труда.

По итогам работы уполномоченных по охране труда за 2007 год Владимир Иванович признан одним из лучших на Владивостокском отделении.

Александр ПРИХОДЬКО

ОБЩЕСТВЕННИЦЫ

Всех четырех героинь этого снимка объединяет не только работа. Все они дежурные по станциям. Светлана Воронко (первая слева) трудится на станции Хальгасо, Александра Майорова (на снимке рядом с ней) – на ст. Комсомольск, Светлана Поздеева (тетья слева) – на ст. Тырма, а Елена Аксенова (крайняя справа) – на ст. Ульма.

Все четыре женщины являются еще и общественными инспекторами по безопасности движения поездов. А Светлана Воронко — председатель общественных инспекторов станции.

На слете общественных инспекторов, где мы с ними и познакомились, они не случайно оказались вместе: есть что обсудить и по основной работе, и по общественной, поделиться опытом.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

РАЦИОНАЛИЗАТОРЫ

— Кудрявцева Наталья Константиновна — старший электромеханик Биробиджанской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Высоцкий Виктор Федорович — мастер цеха локомотивного депо Уссурийск;

— Белявцев Валерий Егорович — слесарь-ремонтник локомотивного депо Новый Ургал;

— Самойлов Александр Викторович — слесарь локомотивного депо Тында;

— Вишняков Валерий Михайлович — начальник участка Хабаровского регионального центра связи;

— Гаевой Сергей Ефимович — начальник участка Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— Саяпин Олег Юрьевич — мастер локомотивного депо Комсомольск;

— Дьячек Юрий Евгеньевич — главный механик Уссурийской дистанции гражданских сооружений;

— Бузько Александр Григорьевич — мастер локомотивного депо Партизанск;

— Порохонько Степан Трофимович — главный механик Тындинской дистанции пути.

ПОБЕДИТЕЛИ

дорожного соревнования за 2007 год по экономии дизельного топлива и электроэнергии на тягу поездов

Среди локомотивных депо с вручением почетной грамоты и денежной премии в размере 100 тыс. рублей:

— локомотивное депо Хабаровск-2.

Среди локомотивных колонн с вручением почетной грамоты и денежной премии в размере 50 тыс. рублей:

— в электротяге — колонна машиниста-инстуктора В. П. Коршунова локомотивного депо Облучье;

— в теплотяге — колонна машиниста-инстуктора С. М. Нурбахтина локомотивного депо Партизанск.

Среди локомотивных бригад с вручением почетной грамоты и денежной премии машинисту в размере 3 тыс. рублей, помощнику машиниста — 2 тыс. рублей:

— в электротяге — локомотивная бригада в составе машиниста электровоза Г. И. Ерошенко и помощника машиниста А. В. Плотникова локомотивного депо Смоляниново;

— в теплотяге — локомотивная бригада в составе машиниста тепловоза В. В. Кузнецова и помощника машиниста Е. А. Солнышкова локомотивного депо Тында.

В техническом творчестве участвовали 1826 рационализаторов, ими разработаны и внедрены 2202 рационализаторских предложения.

Качественные показатели по техническому творчеству в целом по дороге составили: количество рационализаторов на сто работающих — 3,6; количество внедренных рационализаторских предложений на сто работающих — 4,3. Показатели массовости выше среднесетевых значений. Экономический эффект от использования рационализаторских предложений составил 94 млн. рублей.

Хороших результатов в техническом творчестве добились коллективы Тындинского и Комсомольского отделений дороги, хозяйства электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики, гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения, пути, локомотивное.

ПОДАРОК ДЕТЯМ

Руководство школы-интерната № 30 Комсомольска-на-Амуре в лице директора Натальи Васильевны Минько и тренеров по лыжным гонкам Антона Панова и Екатерины Николаенко выразили благодарность руководству дорожного профсоюзного комитета и Комсомольскому филиалу дорпрофсожа за помощь в приобретении спортивного инвентаря воспитанникам школы-интерната.

В мероприятиях Комсомольского филиала дорпрофсожа, посвященных Году семьи, запланирована помощь детям, обучающимся в школах-интернатах. Дорожным профсоюзным комитетом было выделено сорок тысяч рублей на приобретение спортивного инвентаря, а нами оперативно проведена работа по его выписке, оплате и получению.

Нужно было видеть восторженные лица ребят, когда они рассматривали новый инвентарь. Это качественные пластиковые лыжи, лыжные палки, ботинки, крепления, которые мечтает использовать на тренировках каждый мальчишка и девчонка. Это инвентарь, на котором можно показывать хорошие спортивные результаты, выполнять нормативы на присвоение спортивных разрядов, участвовать во всех соревнованиях.

— О таких лыжах мы давно мечтали, — признаются тренеры.

Отдельно был вручен комплект лыж фирмы «Фишер» лучшему лыжнику школы Виктору Клопову.

Надеемся, что этот подарок послужит стимулом для занятий этим замечательным видом спорта не одному десятку ребят, привьет им здоровый образ жизни, укрепит здоровье, сформирует характер, ребята получат умения и навыки, необходимые им в жизни. Желаем тренерам вырастить плеяду выдающихся спортсменов-лыжников, таких как олимпийская чемпионка Юлия Чепалова. Успешных вам стартов!

Виктор ФЕДИН,
зам. председателя филиала дорпрофсожа Комсомольского отделения дороги

ОБЪЯСНИТЕ ДЕТЯМ: ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА ОПАСНА ДЛЯ ИГРЫ

Инспекторы по делам несовершеннолетних ЛОВД на ст. Хабаровск-2, пожалуй, на сегодняшний день остаются единственными, кто заинтересован в сохранении жизни детей, избравших железную дорогу местом проведения свободного времени. Пусть не обидятся на нас руководители дороги, но критика не в их адрес. У тех, кто руководит работой дороги, разумеется, нет ни времени, ни возможности следить за тем, где проводят досуг дети, живущие вблизи магистрали. А вот рядовым работникам зачастую просто невдомек, что их дети и ребятня знакомых выбирают для игр совсем не то место. А то, что и взрослые, и дети нарушают правила безопасности нахождения вблизи железнодорожного полотна, показывает жизнь.

Порою только благодаря работе инспекторов ПДН предупреждаются трагедии, которые могли бы произойти с подростками по их собственной вине. Иногда, увы, трагедию предупредить не удается, несмотря на ежедневное патрулирование участка. Сегодня, с переходом на электротягу, большую опасность представляет электрополе.

В Переяславке дети решили искупаться, а заодно развести костер, чтобы согреться. Один из них залез на полувагон с лесом и стал сдирать кору. Результат — попадание в электрическое поле.

В районе парка Гагарина на виадуке подросток решил полюбоваться красотами города и перелез через перила ограждения. Результат «прогулки» оказался плачевным. Он попал в электрическое поле. Процент ожогов, полученных в результате шалости, оказался несовместимым с жизнью. Мать мальчика даже пыталась привлечь к ответственности железнодорожников.

Конечно, горе матери, потерявшей единственного сына, понять можно. Но нельзя понять, почему она не сумела внушить сыну, что железная дорога является объектом повышенной опасности.

Большинство трагедий происходит в летнее время. Именно тогда детвора свободна от занятий в школе и имеет массу свободного времени. И в это время наиболее важна роль окружающих, чтобы не допустить беды.

Вызывает тревогу поведение детей в районе станции Красная Речка, где дети, идущие в школу, переходят железнодорожное полотно в не отведенном для этого месте, беря пример со взрослых и подвергая себя опасности.

Немало и шалостей детей, связанных с накладыванием посторонних предметов на рельсы, закидыванием проходящих поездов камнями. К сожалению, подобные инциденты — не редкость. Не всегда удается задержать подростков при таком занятии. К чему это может привести, железнодорожникам объяснять не стоит.

В целях профилактики инспекторы ПДН ЛОВД совместно с профкомом опорной станции Хабаровск-2 посещают школы № 40 и 9. Они привели примеры несчастных случаев, произошедших за последнее время на железнодорожных путях, причем не только с детьми. Рассказали взрослые и о том, как необходимо вести себя вблизи железнодорожного полотна.

Остается только сетовать, что на помощь сотрудникам ЛОВД и дороги не приходят родители, чьи дети выбрали местом развлечения железнодорожное полотно. Приводят, порой, инспекторы ребенка к родителям, рассказывают, где и за что его задержали, а родители ничего страшного в этом не видят: подумаешь, играл в зоне повышенной опасности. Не понимают, что речь идет о людских жизнях.

Впрочем, не видят опасности взрослые и для себя. При задержании спорят с сотрудниками линейного отдела, возмущаются их действиями. Остановит сотрудник ГИБДД пешехода в неположенном месте, вряд ли тот станет сопротивляться, хамить. А ведь мы тоже сотрудники силовых органов. И если автотранспорт не успевает резко остановиться, что уж говорить о поезде! И никто не задумывается, что после трагедии машинист получает огромную психологическую травму. Но были случаи, когда пострадавшие пытались обвинить именно машиниста в том, что тот не остановил экстренно состав.

Мы хотели бы в очередной раз обратиться к родителям-железнодорожникам с просьбой чаще рассказывать детям о том, как вести себя вблизи железнодорожного полотна. Какие последствия могут произойти с детьми, а также с теми, кто в данный момент находится в поезде. Что за их шалостями стоят человеческие жизни.

И еще хотелось бы обратиться ко всем железнодорожникам: если вы увидели детей, играющих на железнодорожном пути или совершающих какие-то действия, не проходите равнодушно, остановите, помешайте им совершить преступление. Помните, в трагедии можете пострадать вы или ваши близкие. А на месте этих детей завтра могут оказаться ваши дети или внуки.

Татьяна САМСОНОВА,
Наталья НАСОНОВА,
инспекторы ПДН ЛОВД на ст. Хабаровск-2

ДОМ, ГДЕ УЮТНО И СВЕТЛО

Детский сад № 261, что на ст. Хабаровск-2, любят не только дети, посещающие его, но и их родители. Настолько здесь уютно, интересно детям, что бывшие воспитанники, став взрослыми, приводят сюда своих детей. Педагогический коллектив старается сделать все от них зависящее, чтобы дети не просто проводили здесь время, а познали много нового, получили всесторонние навыки, узнали о многом.

Моими экскурсоводами по детсаду были заместитель заведующего по учебно-воспитательной работе Виктория Лескова и педагог-психолог Вера Кувшинова. Вот, например, своеобразный музей национальной культуры, где оформлены интерьеры русской избы, культуры народов Приамурья. Создавать этот мини-музей помогали родители, покопавшись в «бабушкиных сундуках».

Стоить отметить, что родители помогают педагогам во многом. С их помощью создан великолепный уголок профессиональной ориентации. С помощью родителей созданы экспонаты, выставки. Здесь же рассказы о династиях, передовиках.

Зимний сад — это не только место отдыха, но и уголок наблюдения за живой природой. Кроме растений здесь обитают черепахи, попугаи, рыбки. А еще здесь можно принять настои целебных трав, что доктор прописал.

Далее мне показали еще одну гордость детского сада — компьютерный класс. Никто не собирается обучать детей игре в «стрелялки». Все программы носят развивающий характер. Ведет занятия специалист — педагог информатики. Все соответствует возрастным особенностям.

Особого внимания заслуживает кабинет изобразительного искусства. Не в каждой школе найдешь такой. Есть здесь все необходимое для эстетического развития детей. А поделки, изготовленные под руководством взрослых, могут достойно выставляться на всевозможных выставках прикладного искусства.

Оздоровлению детей здесь уделяется большое внимание. Великолепный зал для занятий физической культурой, оснащенный современным оборудованием и тренажерами, медкабинет, где не только пилюлю выдадут, но и массаж сделают, другие оздоровительные процедуры.

У каждой группы есть отдельное помещение, состоящее из приемной, игровой и спальни. Все помещения отдельные, с любовью оформленные и не похожие одно на другое. Посетив этот детский сад, председатель Роспрофжела Николай Никифоров отметил, что так можно содержать детское учреждение только при условии, если есть любовь к детям, к своему делу.

И это только короткий рассказ о том, как живется детворе в этом детском саду.

Антонина ПИВНЕВА

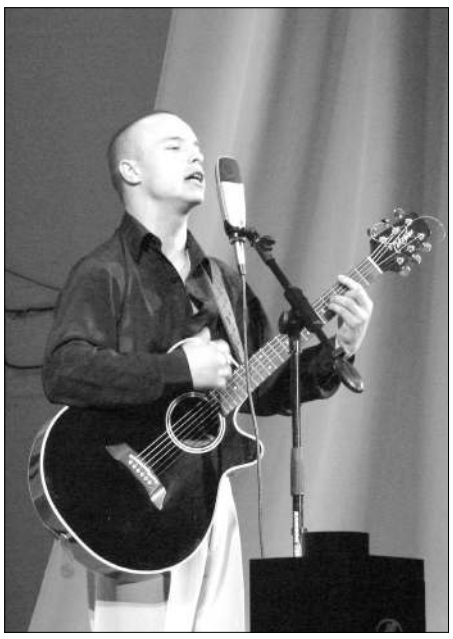
Фото автора

ПОПРАВКА

В газете № 3 от 12 марта на первой полосе в материале «Объекты социальной сферы председателю понравились» допущена ошибка. В первой строке первого абзаца следует читать: «В детском саду № 261...»

Приносим извинения коллективу детского сада.

«РЖД ЗАЖИГАЕТ ЗВЕЗДЫ»



Окончание. Начало на 1-й стр.

В номинации «Искусство вокала» первое место завоевали сразу два человека — Илья Алтухов из Комсомольска-на-Амуре и Елена Малыш из Ружино. Надо было видеть реакцию Елены, когда ведущий объявил ее имя! Надеясь на победу и заявив на конкурс довольно сложную для исполнения песню «Вечная любовь», девушка все-таки вряд ли была уверена в успехе. Это Илья держался уверенно, даже с некоторой бравадой.

Второе место присуждено юному солисту из хабаровского ДКЖ Евгению Чупрову, третье — Евгению Евдокимову из Нового Ургала.

В номинации «Эстрадное искусство» первое место было решено не присуждать. Да и претендентов в этой номинации практически не было. Второе место было присуждено Алексею и Максиму Павленко из детской театральной студии «Фантазеры» хабаровского ДКЖ,

третье — трубачу и вокалисту Ольге Заргана из Хабаровска. С жюри не поспоришь, но я бы предпочтенье отдала Ольге. Ее игра на трубе покорила многие сердца.

Не присуждено первое место и в номинации «Хореографическое искусство». Народный ансамбль современного танца «Рассвет» из

комсомольского ДКЖ занял второе место, а «Ровесники БАМа» тындинского ДКЖ стали третьими. Жюри виднее, но «Рассвет» представил довольно большую программу, показав хорошую хореографическую подготовку. Впрочем, в разнообразии танцев и тындинцы не уступили.

В номинации «Искусство народов мира. Фольклор» ансамбль «Славяна» комсомольского ДКЖ был единственным в этом жанре и занял первое место. Зато в номинации «Спортивные бальные танцы» было два участника: «Аэлита» из комсомольского ДКЖ и «Торнадо» из Владивостока. Оба коллектива показали великолепную подготовку и стали победителями, поделив первое место.

Все, занявшие первые места, станут участниками второго тура всероссийского фестиваля самодеятельного искусства «РЖД зажигает звезды». Он пройдет в апреле и мае по каждой номинации отдельно в городах Красноярске, Новосибирске, Челябинске и Самаре. Финальный, третий, тур состоится в Москве 1 августа. Второго августа состоится гала-концерт, третьего — победители фестиваля примут участия в концертной программе в честь Дня железнодорожника.

Пожелаем же дальневосточникам победы в предстоящих состязаниях.

Антонина ПИВНЕВА

Фото автора

ВАГОНЫ-КЛУБЫ ПРОСВЕЩАЛИ

Продолжение. Начало в № 1, 2

...Второго января 1930 года на заседании президиума ДК Уссурийской железной дороги рассматривались решения пленума ЦК ВКП(б) о коренной перестройке сельского хозяйства по письму-призыву калужских железнодорожников «Социалистический транспорт в социалистическое окружение».

На заседании говорилось: «При осуществлении решения пленума ВКП(б) о коренной перестройке сельского хозяйства призыв калужских рабочих к 3-му пленуму ВЦСПС, Президиуму ЦК ж. д. и «Гудку» о сплошной коллективизации деревни вокруг линии железных дорог в 1930 году имеет громадное политическое значение в деле переустройства сельского хозяйства, в котором союз железнодорожников по своему территориальному расположению должен сыграть решающую роль».

Письмо калужан нашло отражение в клубных мероприятиях. Был определен шестимесячный план работы похода за коллективизацию. Он включал в себя организацию в деревнях изб-читален, детских яслей, ликвидацию неграмотности, помощь в работе сельсоветам, общественным организациям, организацию при штабах денежных фондов из сметных средств, добровольных отчислений, массовых постановок, специальных платных мероприятий, проведение субботников, сверхурочных работ и т. д. Кроме этого намечалась вербовка добровольцев рабочих-коллективизаторов с производства, организация бригад по посылке в весеннюю посевную кампанию, а также намечались объекты прилегающих к транспорту деревень по организации колхозов в них, подготовка к перевыборам сельсоветов. Культучреждениям при этом предстояла повседневная работа по систематическому освещению в деревне мероприятий партии и советской власти по проведению их в жизнь.

Вышло постановление ЦК ж. д. о посылке в деревни 3600 человек рабочих-коллективизаторов по всем железным дорогам. По разнарядке, с Уссурийской железной дороги нужно было направить в деревни 20 человек, из них по Никольскому учкпрофсожу — 6 человек, по Вяземскому — 4, Облучьевскому — 3, Бочкаревскому — 7 человек. Закончить вербовку нужно было к 3 января 1930 года. Рабочие-коллективизаторы должны были быть из коренных пролетариев-производственников: не менее 50 процентов — члены ВКП(б), 20 процентов — члены ВЛКСМ и 30 процентов — беспартийные; работниц от общего числа вербуемых — 15 процентов. По данным на 18 января 1930 года, с Уссурийской железной дороги были направлены в деревни 37 рабочих-коллективизаторов (185 %).

Седьмого января 1930 года на заседании президиума ДК рассматривался вопрос о состоянии военизации на Уссурийской железной дороге (Осоавиахим). Клубам было дано указание о постановке специальных вечеров, посвященных военизации, не менее одного раза в месяц, организации их таким образом, чтобы вечер содействовал вовлечению членов союза и их семей в ряды ОСО. Всем клубам два дня в месяц — для осовской работы. Необходима массовая пропаганда на предприятиях, в школах через проведение лекций, бесед, организацию военных уголков. В феврале рассматривался вопрос о подготовке транспортников по делу ПВО.

Восемнадцатого февраля 1930 года на президиуме ДК обсуждался вопрос о месячнике сбережений. Постановили: через шефские организации, деревенские комиссии, вагоны-клубы организовать проведение месячника сбережений среди крестьян и колхозников в подшефных и прилежащих к дороге селах, использовать посылаемые на посевную кампанию рабочие бригады, а также организовать и посылать для агитации специальные бригады. Информировать 10, 20 и 30 марта о количестве завербованных вкладчиков и об увеличившейся сумме вкладов. В мае повторно обсуждался этот вопрос. Вагонам-клубам было дано задание провести лекции, беседы, доклады о значении сберегательного дела и займов.

Восьмого апреля на заседании ДК решали вопрос об организации крупного колхоза в деревнях Белоногово и Поляна Александровского района Амурского округа и о шефстве над ним. Было решено прикрепить Белоноговский совхоз к ДК Уссурийской железной дороги.

С мая 1930 года по решению НКПС и ЦК ж. д. Уссурийская железная дорога стала готовиться к переходу на 7-часовой рабочий день. Переход должен был произойти постепенно в 1930-1931 годах. Нужно было организовать работу по разъяснению этого перехода через вагоны-клубы и кинопередвижки главным образом на казармах и полуказармах, среди рабочих по ремонту пути. Одновременно вагоны-клубы должны были развернуть работу по популяризации решений правительства в среде колхозников и коллективизируемых деревень. Также следовало сосредоточить все вагоны-клубы в направлении борьбы с расхлябанностью, нарушениями трудовой дисциплины, освещения всех недочетов и устранения их в хозяйстве станций, околотков. Вагоны-клубы должны были начать массовую агитацию за уплотнение рабочего дня, ликвидацию неграмотности на предприятиях и активное участие рабочих в подготовительной работе по переходу на 7-часовой рабочий день.

Двадцать пятого июля 1930 года были подведены итоги весенней посевной кампании. Были направлены 42 железнодорожника (вместо 20) на руководящую колхозную работу, 54 рабочих бригады (178 человек) — на ремонт сельскохозяйственных машин и агитационно-разъяснительную работу (вместо 28 бригад), произведено 43 массовых выезда в деревню, в 32 селах организована агитработа вагонами-клубами, проведены 164 массовых мероприятия с охватом более 20 тысяч человек. Организованы 72 колхоза, сеть изб-читален, детских яслей. Имея в виду недостаточность у части колхозов рабочей, силы было предложено учкпрофсожам и СМК организовать помощь колхозам в уборке урожая путем организации рабочих бригад из отпускников и отдыхающих членов союза (в выходные дни).

В сентябре 1930 года была объявлена подписка на заем «Пятилетка в четыре года».

Двенадцатого сентября 1930 года на заседании президиума ДК обсуждался вопрос о ходе перевыборной кампании СЗМК (союзных заводских и местных комитетов). Центральный комитет (ЦК) партии в своем решении о ходе перевыборов низовых профорганов по союзу железнодорожников указал профсоюзным и партийным организациям: «Добиться в кратчайший срок решительного перелома в подготовке и проведении кампании, мобилизуя широкие рабочие массы железнодорожников на выполнение и перевыполнение заданий по промфинплану на 1930-1931 год с тем чтобы обеспечить бесперебойное выполнение плана осенне-зимних перевозок».

Президиум констатировал, что «это решение в первый период хода перевыборной кампании СЗМК не получило должного и практического перелома на местах. Из докладов представителей мест видно, что широкие массы рабочих не мобилизованы на перевыборную кампанию и ликвидацию прорывов. Подготовка дороги к осенне-зимним перевозкам также указывает на неблагополучие. Культурно-массовая работа клубов по-прежнему остается «плестись в хвосте» предстоящих задач. На казармах, полуказармах, разъездах и малых станциях до сего времени не чувствуется хода перевыборной кампании. В ряде пунктов нет никакого признака, что уссурийские железнодорожники проводят особо важную хозяйственно-политическую кампанию. Некоторые вагоны-клубы по-прежнему проявляют аполитичность, замкнутость в стенах вагонов и не организовывают массовости вокруг вопросов перевыборной кампании. По этим вопросам были решения оргсовещания при дорпрофсоже от 22—24 августа. Союзная организация должна добиться через все формы массовой работы такого положения, чтобы каждый железнодорожник знал о предстоящей перевыборной кампании и задачах, поставленных перед нею».

Продолжение следует

По материалам фондов государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

ДОРОЖНАЯ ОБЪЕДИНЕННАЯ ПЕРВИЧНАЯ ПРОФСОЮЗНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ РОССИЙСКОГО ПРОФСОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ПРЕЗИДИУМ ПОСТАНОВЛЕНИЕ

протокол № 19

О творческом конкурсе «Моя семья — мое богатство»

Президиум дорпрофсожа постановляет:

1. Провести с 1 марта 2008 года по 1 января 2009 года творческий конкурс «Моя семья — мое богатство», посвященный Году семьи.

2. Положение о творческом конкурсе «Моя семья — мое богатство» утвердить.

3. Утвердить конкурсную комиссию:

Шведов В. В. — заместитель председателя дорпрофсожа, председатель оргкомитета;

Пивнева А. Н. — редактор газеты «Профсоюзная жизнь», заместитель председателя оргкомитета.

Члены оргкомитета:

Немченко В. В. — заместитель председателя Хабаровского филиала дорпрофсожа;

Лашин А. С. — заместитель председателя Владивостокского филиала дорпрофсожа;

Федин В. Г. — заместитель председателя Комсомольского филиала дорпрофсожа;

Сверкунов В. А. — председатель Тындинского филиала дорпрофсожа;

Сокур В. Н. — заведующая отделом социальной сферы дорпрофсожа.

4. Учредить три денежные премии с вручением дипломов:

— за первое место — 5000 рублей;

— за второе место — 3000 рублей;

— за третье место — 2000 рублей.

Предусмотреть поощрительные премии.

5. Основными критериями при оценке материалов считать неоднократное участие автора в данном конкурсе, точность и достоверность информации, изложенной в публикации, актуальность темы.

6. Ответственность за выполнение данного постановления возложить на редактора газеты «Профсоюзная жизнь» Пивневу А. Н.

Председатель дорпрофсожа В. И. Бабий

УТВЕРЖДАЮ
председатель дорпрофсожа
Дальневосточной железной дороги
В. И. Бабий
28 февраля 2008 г.

ПОЛОЖЕНИЕ

о творческом конкурсе «Моя семья — мое богатство», посвященном Году семьи

Дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге совместно с редакцией газеты «Профсоюзная жизнь» объявляет о проведении творческого конкурса «Моя семья — мое богатство», посвященного Году семьи.

Общие положения

1. К конкурсу публикаций принимаются любые материалы, написанные как профессиональными авторами, журналистами, специалистами службы по связям с общественностью ДВЖД, писателями, так и рядовыми сотрудниками предприятий и учреждений, находящихся на полигоне Дальневосточной железной дороги.

2. Интерес представляют рассказы о замечательных династиях, увлеченных семьях, о семьях, где воспитывается много детей, приемных семьях, семьях, где в доме царит атмосфера тепла и любви и прочее.

Требования к публикациям:

1. К опубликованию материалов на страницах газеты «Профсоюзная жизнь» принимаются публикации с пометкой «На конкурс».

2. Материалы публикуются после редакторской правки. Материалы, направленные на конкурс, в обязательном порядке должны быть подписаны данными об авторе, контактной информацией для осуществления оперативной связи.

Срок проведения конкурса:

Конкурс проводится с 1 марта 2008 года по 1 января 2009 года.

Оценка материалов:

1. Победителей конкурса определяет совместная конкурсная комиссия, которую учреждают дорпрофсож и редакция газеты «Профсоюзная жизнь».

2. Основными критериями при оценке материалов являются неоднократное участие автора в данном конкурсе, точность и достоверность информации, изложенной в публикации, актуальность темы.

Поощрение участников конкурса:

За участие в конкурсе предусмотрено три премии. Победители конкурса награждаются дипломами и премиями в размерах, утвержденных президиумом дорпрофсожа.

База отдыха «Морской берег», расположенная на берегу Уссурийского залива в бухте Муравьиная, предлагает к вашим услугам комфортабельные 1-2-3-местные номера с видом на море

Здесь вы можете посетить сауну с двумя парными и бассейном. Мы поможем вам организовать торжества, прочие виды отдыха.

Адрес:
г. Артем, бухта Муравьиная, 11.

Телефоны:
8-902-554-44-99,
8-902-525-55-77,
8-908-458-07-03.

Уважаемые железнодорожники!
Для вас работает гостиница «Ерофей»

К вашим услугам — уютные номера, конференц-зал на 30—40 человек, удобное месторасположение по адресу: Хабаровск, улица Станционная, 2 (остановка «Железнодорожный вокзал» или «Железнодорожный университет»).

Телефоны администратора гостиницы: 34-88-55, 38-09-54.

Мы ждем вас!

Администрация гостиницы

КЛАССИЧЕСКАЯ МУЖСКАЯ ОДЕЖДА И ОБУВЬ, ВЕРХНЯЯ ОДЕЖДА

Уважаемые работники ДВЖД!
приглашаем Вас посетить наш салон расположившийся в здании Центрального гастронома

Напоминаем, что для Вас ПОСТОЯННО действует скидка* 15%

***при предьявлении удостоверения сотрудника ДВЖД**

"Центральный гастроном" (2 этаж), ЦУМ (2 этаж, левое крыло), "Дом быта" (1 этаж), "Дом одежды" (4 этаж), "ДК Профсоюзов" (1 этаж) ул. Льва Толстого, 22, "Только для мужчин", ул. Гайдара, 2, "Одежда для мужчин", Уссурийский бульвар, 4

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ
Учредитель: дорожная объединенная первичная профсоюзная организация Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.

Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору за соблюдением законодательства в СМИ и охране культурного наследия по ДФО.
Свидетельство ПИ № ФС 15-0499 от 23.04.2007 года.

Адрес редакции: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, д. 20, дорпрофсож.
Телефон — 38-45-63 (4-45-63).
E-mail: APivneva@upr.dvgd.ru

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсожа.
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии.
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 763. Тираж 3550 экз.