ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

29 октября 2009 г.
№ 19 (100)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Николай НИКИФОРОВ: «ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ПРОФСОЮЗА — ОТСТАИВАНИЕ ТРУДОВЫХ ИНТЕРЕСОВ РАБОТНИКОВ»

Вчера состоялось заседание пленума ЦК Роспрофжела. Основной темой повестки дня был вопрос «О мерах по усилению профсоюзного контроля за соблюдением работодателями трудового законодательства и локальных нормативных актов». На пленуме, как рассказал в интервью председатель Роспрофжела Николай Никифоров, поставлена задача об усилении контроля профсоюза за исполнением трудового законодательства.

— Николай Алексеевич, чем вызвана такая задача?

— Тема пленума выбрана не случайно. В условиях кризиса растет число нарушений Трудового кодекса, других нормативных актов, содержащих нормы трудового права, коллективного договора и отраслевого соглашения. Только правовой инспекцией профсоюза за девять месяцев года выявлены 22 750 нарушений, что на 20 процентов больше, чем за тот же период прошлого года. С начала года после проверок предприятий правовой инспекции профсоюза работникам возвращено более 117 472 млн рублей незаконно удержанных денег. (Для сравнения, 117 472 млн рублей — это почти трехмесячный фонд заработной платы ОАО «ТрансВудСервис», в который входят 10 заводов). На пленуме мы еще раз акцентировали внимание руководителей профсоюзных организаций на том, что основная задача профсоюза — отстаивание трудовых интересов работников, чтобы эта работа не сбавляла оборотов.

— В чем причина такого количества нарушений?

— Причин несколько. Прежде всего — недостаток средств на оплату труда, вызванный падением объемов работ. Кроме того, далеко не во всех структурных подразделениях есть юристы, квалифицированные консультанты, что часто является причиной правовой безграмотности руководителей. И потом, руководители чувствуют свою безнаказанность за нарушения трудового законодательства. Пока правовой инспектор профсоюза, или государственный трудовой инспектор, или прокуратура не вынесут предписание на устранение нарушений, редко кто из руководителей вынесет взыскание своему подчиненному, нарушившему ТК.

— Какие из нарушений являются наиболее распространенными?

— Безосновательное лишение премий и доплат, привлечение к сверхурочной работе без соответствующей оплаты, привлечение к работе в обеденный перерыв и в дни отпусков без содержания…

Окончание на 2-й стр.

Председателю объединенной первичной профсоюзной организации Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге В. И. Бабию

Уважаемый Виталий Ильич!

От имени Центрального комитета Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей выражаю Вам благодарность за участие в организации Школы молодого профсоюзного лидера, первый семинар которой состоялся в августе 2009 года. Во многом благодаря участию активистов из первичной профсоюзной организации студентов ДВГУПСа первый семинар школы прошел на высоком уровне. Команда тренеров и преподавателей, подготовленная на базе студенческой первичной профсоюзной организации вуза под Вашим руководством — это сплоченный коллектив молодых лидеров, которым по плечу любые организационные и обучающие программы. Эффективность и четкость, позитив и открытость всему самому современному и передовому — это замечательные качества, присущие Вашим воспитанникам и Вам лично.

Подготовка высококлассного кадрового резерва для Роспрофжела — это важнейшая задача, в решение которой должны быть вовлечены профсоюзные организации всех уровней, и от эффективности ее решения будет зависеть успешное будущее нашей организации. Уверен, что вместе мы с ней справимся.

Председатель Роспрофжела
Н. А. Никифоров

ДОЛГО СКАЗКА СКАЗЫВАЕТСЯ…

Об этих объектах сказано уже немало, только от слов к делу так и не перешли

В начале прошлого года мы уже поднимали одну из главных проблем вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2 — ветхость зданий осмотрщиков парков А и О, которые за полвека ни разу не видели капитального ремонта. Люди, работающие там, ежедневно рискуют своим здоровьем и даже жизнью, поскольку помещения находятся в таком состоянии, что грозят не сегодня завтра просто развалиться.

Огромные трещины стен и фундамента осмотрщики два раза в год своими силами замазывают цементом и строительной пеной, что, по сути, является обычной визуальной маскировкой — спустя несколько месяцев здания вновь начинают разрушаться с новой силой. Не могут не способствовать этому погодные условия и сильная вибрация от проходящих составов.

Руководство депо совместно с профкомом давно тщетно пытаются добиться либо капитального ремонта аварийных помещений, либо установки новых, контейнерного типа. И, казалось бы, дело сдвинулось с мертвой точки — вагонникам было обещано включить здание осмотрщиков парка О в план капитального ремонта по службе вагонного хозяйства на 2007 год.

Окончание на 3-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Подведены итоги дорожного экономического соревнования за третий квартал 2009 года.

Стр. 2

ОСТАВЛЯЕТ ЖЕЛАТЬ ЛУЧШЕГО

На очередном заседании президиума филиала дорпрофсожа на Хабаровском отделении одним из наиболее важных был рассмотрен вопрос об обеспечении работников предприятий отделения зимней спецодеждой.

Стр. 3

ЭКОНОМИСТЫ ИЗ ДИСТАНЦИИ

Роспрофжел объявил конкурс на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности организаций железнодорожного транспорта.

Стр. 4

РЕСУРС «ФАБРИКИ ТЕПЛА» НА ИСХОДЕ

Если раньше стопроцентная готовность дистанции была уже к 15 сентября, то сейчас действует только один котел.

Стр. 5

УССУРИЙЦЫ В ХАРБИНЕ

Активисты Уссурийского узлового совета ветеранов побывали в Китае с почетной миссией.

Стр. 6

ПОЗДРАВЛЯЕМ ПОБЕДИТЕЛЕЙ

Победителями в дорожном соревновании за третий квартал 2009 года признаны коллективы:

Первое место:

— Владивостокского отделения железной дороги;
— внеклассной грузовой железнодорожной станции Хабаровск-1;
— грузовой железнодорожной станции Находка;
— участковой железнодорожной станции Облучье;
— эксплуатационного локомотивного депо Ружино;
— ремонтного локомотивного депо Тында-Северная;
— Облученской дистанции пути;
— путевой машинной станции по эксплуатации и ремонту путевых машин № 310;
— Ургальской дистанции электроснабжения;
— Комсомольской дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
— Владивостокской механизированной дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
— Дирекции по управлению терминально-складским комплексом;
— Уссурийской дистанции гражданских сооружений;
— механизированной автобазы Тындинского отделения железной дороги;
— комсомольского Дворца культуры железнодорожников.

Второе место:

— грузовой железнодорожной станции Биробиджан;
— участковой железнодорожной станции Угольная;
— эксплуатационного локомотивного депо Партизанск;
— ремонтного локомотивного депо Амурское;
— шестой Хабаровской дистанции пути;
— Амгуньской дистанции пути;
— Комсомольской дистанции гражданских сооружений;
— Энергосбыта.

Третье место:

— грузовой железнодорожной станции Мыс Чуркин;
— эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново;
— ремонтного локомотивного депо Сибирцево;
— Комсомольской дистанции пути;
— Юкталинской дистанции пути.

ПОЗДРАВЛЯЕМ С ЗАСЛУЖЕННОЙ НАГРАДОЙ

Решением Хабаровской городской думы № 107 от 29 сентября 2009 года за активное участие в общественно-политической жизни города Хабаровска, духовно-нравственное воспитание молодежи поощрены почетным знаком «За заслуги»:

— Шолкова Ольга Викторовна, член президиума совета ветеранов аппарата управления дороги, дорожного совета ветеранов;

— Шуть Людмила Михайловна, председатель первичной ветеранской организации станции Хабаровск-1.

СОТЫЙ РАЗ ВМЕСТЕ

Дорогие читатели! Сегодня вы держите в руках не совсем обычный номер газеты. Его необычность в том, что это сотый номер. В сотый раз мы встречаемся с вами, в сотый раз рассказываем вам о том, как живет объединенная первичная профсоюзная организация Роспрофжела на Дальневосточной железной дороге, каждая из ваших первичек.

Вы помогаете нам делать каждый номер газеты, присылая свои рассказы о ваших делах, сообщая новости нашим корреспондентам лично или по телефону. За это вам всем большое спасибо от нашего маленького творческого коллектива.

Впрочем, маленький коллектив — это только штатные работники редакции газеты. Но у нас много нештатных авторов, для которых сотрудничество с газетой, рассказ о своих организациях стало духовной потребностью. И с каждым разом нештатный актив становится все больше. Ведь сотрудничество заключается не только в авторских материалах, но и в общении, которое рождает журналистские материалы.

Вспоминаю, как рождалась наша газета. Первые шесть номеров выходили вкладкой в дорожную газету «Дальневосточная магистраль». И в штате редакции только одна единица. И только благодаря нескольким председателям первичных профсоюзных организаций, с которыми я успела познакомиться во время работы в дорожной газете, их помощи, вышли первые номера. Ну а уж когда наша газета стала выходить самостоятельным изданием, без вас, профсоюзного актива, и вовсе было не обойтись.

За четыре года существования «Профсоюзной жизни» я познакомилась лично почти со всеми председателями профкомов и цехкомов, побывала на многих предприятиях, у газеты есть штатные корреспонденты и большой редакционный актив, который всегда идет навстречу, поможет и о людях рассказать, и фотографиями обеспечить. Особенно это касается отдаленных станций, куда добраться сложно, а иногда материал требует срочности. Ведь старые новости читать не хочется никому.

Среди тех, кто наиболее активно сотрудничает с газетой, Александр Алешин и Ольга Прозоровская из Облучья, Людмила Уткина, Вера Порхало, Анатолий Скоков, Валерия Ковальчук, Светлана Ильина из Хабаровска, Максим Юрченко из Бикина. Роман Винокуров, Галина Минаева и Татьяна Буряк из Уссурийска, Евгений Белов, Наталья Нестерчук из Комсомольска и другие. Мы гордимся, что у нас такие помощники. А еще гордимся тем, что нашу газету читает все больше руководителей всех уровней. Об этом можно судить по их реакции на наши выступления. Это тоже заслуга всех нас.

2010 год будет для профсоюзного актива довольно напряженным. Ведь весной исполняется 105 лет Российскому профсоюзу железнодорожников и транспортных строителей. К тому же вся страна будет отмечать 65-летие Победы, а еще нас ждут отчеты и выборы. Ко всем этим событиям надо готовиться. И мы уже свою подготовку начали. Сегодня открыта рубрика к 105-летию Роспрофжела, готовятся материалы и к юбилею Победы.

И вновь нам не обойтись без вашей помощи. Ведь кто, как не вы, знает лучше своих коллег по работе, ветеранов, историю становления пертичной профорганизации. Расскажите о своих людях, добрых делах, акциях, участии в охране труда, обеспечении безопасности движения поездов и многом другом. Давайте вместе достойно встретим эти три крупных для профорганизаций события. Мы всегда рады вашим звонкам и письмам. Ждем, до новых встреч!

С уважением,
редактор газеты
«Профсоюзная жизнь»
Антонина ПИВНЕВА

НАРУШЕНИЯ УСТРАНЕНЫ

Как сообщил технический инспектор труда профсоюза на Тындинском отделении Сергей Маркин, на станциях и разъездах, где находятся участки производства работ Тындинской дистанции сигнализации и связи ранее выявленные нарушения требований и норм охраны труда устранены.

На станциях Дипкун и Оборчо лестницы-стремянки на постах ЭЦ испытаны; на ст. Джалингра металлическая лестница, изготовленная самостоятельно, изъята из эксплуатации; на ст. Беленькая в слесарном отделении заточной станок выведен из эксплуатации; запрещена работа сверлильного станка, не отвечающего требованиям безопасности; на ст. Шахтаум пояса предохранительные испытаны.

После проверки технического инспектора и выдачи предписания в Февральской дистанции пути манометры кислородного баллона поверены; переоборудовано местное освещение сварочного поста (установлено местное освещение с рабочим напряжением 36 В); испытан четырехветвевой строп.

Выполнены другие работы по устранению выявленных ранее нарушений.

«ОСНОВНАЯ ЗАДАЧА ПРОФСОЮЗА...»

Окончание. Начало на 1-й стр.

Примеров, к сожалению, много. На железнодорожной станции Могоча Забайкальской железной дороги 27 сменным работникам не было компенсировано 7966 часов сверхурочных работ на сумму 1 млн 144 тыс. рублей. Только после вмешательства правового инспектора профсоюза работники смогли получить компенсацию.

Дежурным на станции Койты Северной железной дороги после вмешательства профсоюза оплачен 391 час сверхурочной работы на сумму 156 026 рублей. А операторам СЦБ этой станции оплачено 458 часов работы на сумму 115 147 рублей.

На Куйбышевской железной дроге в локомотивном депо Рузаевка погашена задолженность работникам за апрель, май, июнь, в том числе за ежегодные отпуска, техническую учебу, праздничные дни, в сумме 2 429 000 рублей.

После вмешательства работникам локомотивного депо Пенза-3 произведены выплаты материальной помощи к отпуску, за прохождение медицинской комиссии, техническую учебу за май, июнь и июль в сумме 2 186 500 рублей. А в локомотивном депо Сызрань погашена задолженность по премиям и надбавкам за май этого года на общую сумму — 981 700 рублей. Все это реальные деньги, которые возвращены работникам — членам профсоюза после мер, принятых профсоюзной правовой инспекцией.

— Какие еще кризисные тенденции вы можете отметить?

— К сожалению, распространение стали получать меры по удержанию с работников материального ущерба без прямой вины и прямого ущерба. Особенно этим грешат на Горьковской железной дороге.

Мы продолжаем фиксировать нарушение норм о согласовании нормативных актов. Например, положение о премировании по аппарату Хабаровского филиала ОАО «Трансконтейнер» не было согласовано с профсоюзом. Приказ «О режиме работы в марте 2009 года» в Ачинской дистанции сигнализации централизации и блокировки в нарушение коллективного договора не был согласован с выборным органом профсоюзной организации дистанции.

В НУЗ «Отделенческая клиническая больница на станции Пенза» Куйбышевской железной дороги допускается изменение режима труда работников без учета мнения профсоюза.

На Тайшетском шпалопропиточном заводе — филиале ОАО «ТрансВудСервис», в нарушение колдоговора, без согласования с профсоюзным комитетом в одностороннем порядке устанавливается уменьшенный на 50 процентов максимальный размер премий сотрудникам рабочих специальностей.

Есть множество зафиксированных нами попыток келейного решения трудовых вопросов, без согласования с нами, без учета мнения профсоюза, а значит — без учета мнения работников в целом. Но мы сделаем все, чтобы это не стало общей практикой.

— Известно, что есть проблемы, связанные с выплатами за работу во вредных условиях труда.

— Сегодня более 40 процентов работников работают во вредных условиях труда. Российское законодательство предусматривает обязательные дополнительные выплаты работникам, которые, рискуя своим здоровьем, трудятся в таких условиях. Тем не менее есть руководители, которые не постеснялись отменить доплаты. Например, на Горьковской железной дороге на Горьковском отделении пересматриваются размеры доплат работникам в соответствии с приказом начальника дороги «Об оптимизации доплат за работу во вредных условиях труда». Неправомерно отменяются доплаты по профессиям, указанным в колдоговоре (операторам дефектоскопной тележки, водителям дрезины). На Забайкальской дороге в ПЧ Маргуцекск и ПЧ Карымская, на Куйбышевской дороге в ПЧ Сызрань и на станции Абдулино не выплачиваются доплаты работникам за вредные условия труда.

Пленум призван аккумулировать усилия профсоюзных организаций для решения вопросов более четкого и последовательного контроля за выполнением Трудового кодекса РФ, Коллективного договора ОАО «РЖД» и отраслевых соглашений. Мы считаем, что колдоговор и соглашения на сегодняшний день являются документами, которые учитывают все интересы и права членов профсоюза и сделаем все от нас зависящее, чтобы они работали на весь свой потенциал.

Беседовала
Наталья ПАШКАЛОВА

ОСТАВЛЯЕТ ЖЕЛАТЬ ЛУЧШЕГО

На очередном заседании президиума филиала дорпрофсожа на Хабаровском отделении одним из наиболее важных был рассмотрен вопрос об обеспечении работников предприятий отделения зимней спецодеждой

С сообщением по этому вопросу выступил начальник главного материального склада Константин Сарахин. Главной его претензией к руководителям предприятий стало то, что предприятия плохо выбирают и заказывают спецодежду для своих сотрудников.

— Несмотря на то, что склад укомплектован на сто процентов, — сказал в своем выступлении Константин Николаевич, — на данный момент только 53 процента предприятий позаботились о получении спецодежды к зиме 2009 года, а пять предприятий не дали заявки на 2010-й, хотя заявочная компания началась еще в середине августа этого года. В связи с тем что некоторые предприятия не заявляют нужные размеры, приходится выдавать одежду и средства индивидуальной защиты на предприятие по усредненным меркам, что, естественно, влечет за собой неудобства, мешающие нормальному рабочему процессу.

Технический инспектор труда профсоюза филиала дорпрофсожа Сергей Кузнецов в ответ на это выступление справедливо заметил, что некоторым предприятиям просто нет смысла затариваться спецодеждой заранее, так как у них отсутствуют специальные складские помещения, в которых можно хранить спецодежду, обувь и средства индивидуальной защиты до времени выдачи.

— И главная проблема даже не в этом, — резонно заметил Сергей Михайлович, — складские помещения можно оборудовать, но нужен хотя бы один человек, который бы выдавал и принимал спецодежду. Но это штатные единицы, которые никто не дает.

Но для тех предприятий, у которых нет специальных помещений для хранения спецодежды, главный материальный склад выделяет по четыре дня во время сезонных комплектований, в течение которых в индивидуальном порядке подходят к каждому предприятию.

По окончании рассмотрения вопроса председатель филиала дорпрофсожа Евгений Сандаков предложил провести проверки предприятий, чтобы определить, где спецодежды и средств индивидуальной защиты не хватает, и тогда руководители предприятий вынуждены будут дать ответы, на основании которых и будут приниматься конкретные решения.

Юлия ВОЛКОВА

«ПОЧЕМУ НЕ ПО ТЕХНОЛОГИИ? ТАК БЫСТРЕЕ...»

Такой ответ услышал на свой вопрос технический инспектор в ремонтном вагонном депо Ружино

Техническим инспектором профсоюза на Уссурийском узле была проведена проверка состояния условий и охраны труда в ремонтном вагонном депо Ружино. Вот что было выявлено в ходе проверки.

Из запланированных на 2009 год 1554,1 тыс. рублей на охрану труда, за 9 месяцев израсходовано1254,67 тыс. рублей (80 %), в том числе: на снижение травматизма — 496 тыс., на улучшение условий труда — 467 тыс., на СИЗ — 296,98 тыс. рублей.

В годовом плане мероприятий по охране труда не будет выполнен пункт по приведению к норме освещенности рабочих мест в основных цехах (вагоносборочном и по ремонту тележек грузовых вагонов) на сумму 100 тыс. рублей, основная причина невыполнения — корректировка плана финансирования дирекцией в сторону уменьшения. Мероприятия по подготовке хозяйства и кадров к работе в зимних условиях выполнены в полном объеме, итоги подведены на оперативном штабе предприятия под руководством начальника депо Д. В. Снимщикова 19 октября 2009 года.

Совместная комиссия по охране труда создана без решения профсоюзного комитета приказом начальника депо. Годовой план работы комиссии не выполняется.

В депо недостаточно внимания уделяется санитарно-бытовым вопросам. Ни в одном цехе не оборудованы комнаты (места) приема пищи, обедают работники непосредственно на рабочих местах в антисанитарных условиях. В душевых и гардеробных помещениях сырость, значительные участки стен и потолка поражены грибком, отсутствует какая-либо вентиляция и сушильные помещения.

В основных производственных цехах (вагоносборочном, по ремонту люков и дверей, по ремонту автосцепок), где производятся в основном сварочные работы, практически отсутствует принудительная вентиляция. Установка вентиляции в плане на 2010 год.

В депо производится окраска вагонов в вагоносборочном цехе при отсутствии необходимой вентиляции.

В ходе предыдущей проверки наличия технологических процессов безопасного производства работ в представлении № 5 от 07.03.08 технического инспектора, было указано: «...разработать технологию снятия люков полувагонов и инструкцию по безопасным приемам работы при выполнении данного технологического процесса».

Снятие люков производилось при помощи кувалды сбросом люка непосредственно на пол, что создавало повышенный шум, износ бетонного покрытия пола и угрозу травмирования работника. На сегодня карта техпроцесса и инструкция по безопасному производству разработаны, однако при отсутствии должного контроля со стороны командиров среднего звена работы ведутся старыми приемами, на вопрос к слесарям: «Почему не по технологии?» получен ответ: «Так быстрее». На что повторно указано начальнику депо Д. В. Снимщикову.

ДОЛГО СКАЗКА СКАЗЫВАЕТСЯ...

Окончание. Начало на 1-й стр.

Но сменился главный инженер службы, и вопрос вновь повис в воздухе, как будто и вовсе не поднимался. Чуть позже вагонники «выбили» средства на установку зданий контейнерного типа. И вот тут-то начались настоящие чудеса. Возник удивительный вопрос: кому передавать выделенные деньги, то есть, на чьем балансе находятся горемычные здания. Здесь совершенно кстати «выплыл» документ, датированный 30 сентября 2001 года — акт о передаче помещений на баланс НГЧ-3 (Хабаровской дистанции гражданских сооружений). Но в 2003 году происходит реконструкция железной дороги, создается ОАО «РЖД» с входящим в него филиалом — Дальневосточной железной дорогой, и у многих руководителей железнодорожных предприятий стали возникать вопросы, кто за что отвечает.

Вот и в данном случае на просьбу главного инженера эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 А. В. Решетнева к начальнику НГЧ-3 Сергею Агаджанову предоставить письменное подтверждение о наличии ветхих помещений на их балансе, пришел невразумительный ответ от начальника отдела инфраструктуры, что, да, здания ПТО в четном парке отправления поездов нуждаются в капитальном ремонте, но на балансе НГЧ-3 они, увы, не числятся.

Тогда эта запутанная история закончилась тем, что вагонникам пообещали включить ветхие помещения в план капитального ремонта на 2009 год силами НГЧ-3 по внутридорожному подряду за счет средств вагонной службы. Редакция решила проверить, как выполняются обещания, ведь на носу проблемная для аварийных зданий зима, а за ней и весна с ее сточными водами, которые, в прямом смысле, камень точат.

На мой вопрос председатель профкома вагонного эксплуатационного депо Хабаровск-2 Валерия Ковальчук грустно протягивает красноречивые документы. Цитирую: «По вопросу замечаний, высказанных на конференции работников отделения 30.07.2009 г. по подведению итогов выполнения коллективного договора Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» на Хабаровском отделении в первом полугодии 2009 года, сообщаем: титульный список капитального ремонта на 2009 год формировался в 2008 году. Помещения осмотрщиков вагонов в парках А и О в титул капитального ремонта НГЧ-3 на 2009 год включены не были. Будет рассматриваться возможность включения в проект титула капитального ремонта на 2010 год данных помещений. И. о. начальника отдела инфраструктуры Ф. М. Пузанов».

— Вот когда, не дай бог, стена обвалится, тогда и виноватых будут искать, — сокрушается Валерия Борисовна, — мы уже устали пороги обивать, ведь люди в опасности!

В очередной раз 21 сентября 2009 года начальник эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 В. В. Сердюков отправил на имя начальника Хабаровской дистанции гражданских сооружений С. С. Агаджанова письменную просьбу включить в титул капитального ремонта уже на 2010 год здания, эксплуатируемые вагонным депо, балансовой принадлежности Хабаровской дистанции гражданских сооружений, находящиеся в аварийном состоянии, приложив к письму дефектные ведомости на ремонт, составленные главным инженером эксплуатационного вагонного депо К. В. Фурманом (хотя этим должны были заняться специалисты НГЧ-3!).

Будет ли от этого долгожданный толк, покажет время, ведь даже ответа вагонники пока не получили. А пока осмотрщики находятся под постоянной угрозой в виде насквозь растрескавшихся стен и обваливающихся кусков штукатурки.

P. S. Уже был готов этот материал, когда на следующий день на президиуме в управлении Хабаровского отделения дороги в очередной раз затронули тему проблемных зданий парков А и О. Выступала специалист отдела социально-экономической защиты аппарата теркома Хабаровского филиала дорпрофсожа Любовь Егорова.

— За эти помещения борьба идет уже почти четыре года. И в очередной раз на просьбу включить аварийные здания в титульный лист на капитальный ремонт 2010 года пришел довольно странный ответ из отдела инфраструктуры: «Будет рассматриваться возможность включения в проект титула капитального ремонта данных помещений», — Любовь Михайловна особо выделила голосом это «рассматриваться возможность».

Было видно, что она очень возмущена. Ответ на высказанные претензии начальника отдела инфраструктуры Андрея Филимонова, мягко говоря, обескуражил.

— Прежде всего, и. о. начальника отдела инфраструктуры Ф. М. Пузанов, за подписью которого документ, вовсе не и. о., — поведал удивленным председателям профкомов Андрей Анатольевич, — он всего лишь замещал попавшего в больницу исполняющего обязанности Филиппова. А составляла письмо Галина Борщевцева, не могу назвать ее профессионалом высокого уровня. Сам же я только что вернулся из отпуска. Сразу же обнаружил обращение начальника эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2 В. В. Сердюкова. Обещаю, засучив рукава, напрямую выйти на НГЧ-3 и в недельный срок решить эту проблему.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

ЭКОНОМИСТЫ ИЗ ДИСТАНЦИИ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ

Рачительными нужно быть всегда. Но в период кризиса вопросы экономии и бережливости стали особенно актуальными. Так у нас в дистанции везде установили счетчики учета расхода электроэнергии на собственные нужды, наладили ежедневный учет расхода топлива, установили камеры видеонаблюдения, активизировали работу рационализаторов. А тут, кстати, и Роспрофжел объявил конкурс на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности организаций железнодорожного транспорта общего пользования, ППЖТ и транспортного строительства.

Уссурийской дистанцией электроснабжения для участия в конкурсе были выдвинуты два рационализаторских предложения. Примечательно, что все авторы рацпредложений — работники ремонтно-наладочного цеха. Цех этот невелик, всего 13 работников не занятых в основной деятельности дистанции. Но от результатов их подсобно-вспомогательной деятельности нередко напрямую зависит стабильная работа всей дистанции. Изготовленные в этом цеху траверсы, кронштейны, замки, ограждения и прочие конструкции установлены во всех подразделениях дистанции.

Руководит ремонтно-наладочным цехом Михаил Абаскалов. Стаж его работы в отрасли 39 лет. Вместе с Сергеем Баевым, который трудится в дистанции токарем уже 31 год, они придумали и внедрили рационализаторское предложение по изготовлению пускового ролика для бензопилы. Пусковой ролик бензопилы, выполненный способом литья из капронитала, быстро вышел из строя. Запасных деталей нет, денег на новую бензопилу — тоже, а план по вырубке деревьев вдоль ЛЭП нужно выполнять. Наши рационализаторы нашли выход — изготовили ролик из металлических частей: основной детали и двух дополнительных сегментов, которые соединили между собой сваркой и штифтами. Сборную деталь обработали на токарном станке до нужных параметров, и бензопила вновь готова к работе. Подсчитали экономический эффект — 29 586 рублей.

Авторы второго рационализаторского предложения Александр Леоненко, слесарь с 34-летним стажем работы в отрасли, и электрогазосварщик Андрей Лесков. В связи с отсутствием поставок металлических хомутов заводского изготовления для опор контактной сети было принято решение об их изготовлении ручным способом в условиях мастерской. Ведь потребность в хомутах очень высокая. Но, изготовленные ручным способом, эти изделия имели недостаточную точность да и темпы работ оставляли желать лучшего. Рационализаторы придумали шаблон, который выполнен из металлического основания, на нем сварным соединением закреплен фиксаторный стержень и направляющая планка заданной окружности.

При изготовлении хомута заготовка закладывается между фиксаторным стержнем и направляющей планкой, нагревается пламенем газовой горелки и изгибается до нужной конфигурации. Таким образом удалось повысить производительность труда при изготовлении хомутов для опор контактной сети, а также качество и точность изготовления изделий. Экономический эффект составил 37 628 рублей.

Владивостокский филиал дорпрофсожа отметил работу рационализаторов М. И. Абаскалова, С. В. Баева, А. С. Леоненко, А. В. Лескова, наградил их дипломами и денежной премией. Председатель филиала Наталья Ивановна Лямина в дни проведения всемирной профсоюзной акции «За достойный труд!» побывала у нас в дистанции и передала дипломы и премии. Рационализаторы поблагодарили за поощрение и обещали не останавливаться на достигнутом.

Когда я пришла в цех, чтобы сфотографировать наших героев, то на месте застала только Андрея Лескова. Кстати, у Андрея в дистанции трудились и отец Евгений Петрович, и мать Валентина Петровна. Общий стаж работы в дистанции этой семьи более 65 лет!

В это время в дистанцию очень кстати пришел Юрий Сивирин. Сейчас Юрий Иванович на заслуженном отдыхе, а совсем недавно работал электрогазосварщиком, был активным членом профсоюзного комитета и являлся наставником Андрея Лескова. Узнав в чем дело, Юрий Иванович от души порадовался и сердечно поздравил своего ученика. Они попросили сфотографировать их вместе для газеты: справа электрогазосварщик, рационализатор, потомственный железнодорожник Андрей Лесков, а слева — бывший наставник, а ныне пенсионер Юрий Сивирин.

Татьяна БУРЯК

Фото автора

ПРОФСОЮЗЫ ДАЛЬНЕГО ВОСТОКА ПРОВЕЛИ СВОЙ ФОРУМ

Во Владивостоке состоялся первый Дальневосточный профсоюзный форум председателей первичных профсоюзных организаций, в котором участвовали представители профсоюзов всего Дальнего Востока

Были участники из Магаданской, Камчатской, Сахалинской, Амурской областей, Якутии, Хабаровского края, ЕАО, различных городов Приморского края. В работе форума приняли участие председатель ФНПР Михаил Шмаков, мэр Владивостока Игорь Пушкарев, представители краевой администрации, председатели объединений организаций профсоюзов краев и областей.

Делегация нашего дорпрофсожа в количестве 12 человек, возглавляемая председателями филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги Натальей Ляминой и на Тындинском отделении — Виктором Сверкуновым, принимала активное участие в работе форума.

Подобный форум проводится впервые не только на Дальнем Востоке, но и в России, — отметил председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков. В нашей стране не было прецедентов проведения столь масштабной работы в рамках одного федерального округа, — сказал он. Наша задача на основании подготовленных проектов и документов разработать и спланировать схему действий для защиты трудовых прав работников на ближайшее время.

Участников форума приветствовали также председатель Федерации профсоюзов Приморского края Виктор Пинский, заместитель полпреда президента РФ в ДВФО Александр Левинталь, председатель приморского законодательного собрания. Вице-губернатор зачитал приветственный адрес от губернатора Приморья Сергея Дарькина. Основным докладчиком о Солидарных действиях дальневосточных профсоюзов в условиях финансово-экономического кризиса выступил председатель Федерации профсоюзов Приморского края Виктор Пинский. Содокладчиками — председатели региональных организаций профсоюза на Дальнем Востоке.

В своем выступлении на профсоюзном форуме председатель Федерации независимых профсоюзов России Михаил Шмаков подчеркнул важность для всей страны постоянно повышать оплату труда работников. Зарплата — один из важнейших показателей для экономики любой страны — заявил лидер ФНПР. В России она неоправданно низкая, особенно для достижения тех целей, упор на которые делается в заявлениях и статьях президента и премьер-министра РФ.

Все участники, выступавшие на форуме, говорили о сложностях работы профсоюзных организаций в условиях мирового финансового кризиса, сокращении штатов, необоснованном снижении и несвоевременной выплате заработной платы, повсеместном применении режима неполного рабочего времени, отпусков без содержания. Особенно сложная ситуация сложилась на предприятиях горно-металлургической отрасли Приморья, коммунального хозяйства и предприятиях электроснабжения.

На этом фоне предприятия железнодорожного транспорта выглядят наиболее благополучно. Мы можем говорить сейчас о повышении уровня кадровой работы, недопущении случаев задержки выплаты заработной платы, сохранении большинства положений коллективного договора и самом высоком уровне профсоюзного членства среди предприятий Дальнего Востока.

В заключение форума председатель Федерации профсоюзов России Михаил Шмаков ответил на вопросы участников и подчеркнул, что основным принципом в работе профсоюзов по реализации антикризисных программ является солидарность и взаимодействие всех профсоюзных организаций, уважение принципов социального партнерства.

По итогам форума были приняты резолюция и обращение. В рамках форума прошла научно-практическая конференция для председателей координационных советов профсоюзов региона и молодежные профсоюзные дебаты.

За многолетнюю активную работу в этом направлении председатель Федерации профсоюзов России наградил Наталью Лямину нагрудным знаком Федерации независимых профсоюзов России «За активную работу в профсоюзах».

Наталья РЯБОВА,
специалист отдела организационной и кадровой работы филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении

РЕСУРС «ФАБРИКИ ТЕПЛА» НА ИСХОДЕ

Столь тревожного разговора, что состоялся в середине августа на заседании профсоюзного комитета Тындинской дистанции тепловых сетей Дирекции по тепловодоснабжению, присутствовавшие не слышали уже очень давно. Если вообще обсуждение такого рода проходило когда-либо. Вопрос подготовки хозяйства к зиме стал предметом серьезной тревоги и обеспокоенности.

Заседание комиссии по проверке знаний правил техники безопасности

Несбывшиеся ожидания

Задало тон выступление начальники дистанции Сергея Евтушенко. Сергей Андреевич поведал, что за двадцать лет эксплуатации (а именно столько исполнилось предприятию в прошлом году), все три котла КВТК-100 выработали свой ресурс, и ни один из них не был подвергнут капитальному ремонту в полном объеме, как этого требуют нормативные документы. Оборудование, сданное в эксплуатацию еще во времена строительства БАМа, обветшало. Более половины его имеет нулевую остаточную стоимость.

Председатель совета уполномоченных по охране труда Т. В. Кузьмина

В подтверждение руководитель привел такие цифры. По регламенту раз в десять лет необходимо в каждом из 120-тонных котлов осуществлять замену поверхностей нагрева, на что требуется порядка 40 млн рублей. В этом году, по истечении второго десятилетия, на всю подготовку к зиме выделено лишь 20 млн. Эти деньги вынуждены крохами делить на так называемый поэтапный ремонт, который сам по себе гарантирующим не является. Поскольку нехватка средств — явление хроническое, то теплоэнергетики вынуждены латать котлы во время отопительного сезона. А это в свою очередь не дает возможности нормально эксплуатировать механизмы и ставит дистанцию на грань аварийной ситуации.

Деньги на эти цели выделяет ОАО «РЖД», куда достучаться крайне трудно, потому как предприятие оказалось в системе инородным телом, ибо на 60 процентов обслуживает население города. И, соответственно, финансируется по остаточному принципу.

Чтобы привести теплоэнергетическое хозяйство в соответствие с нормами, нужно осуществлять массированное обновление фондов и технологических процессов. Отсутствие модернизации систем автоматического регулирования работы котлоагрегатов приводит к повышенному расходу топлива и энергии, что влечет за собой большие эксплуатационные расходы

Определенные надежды у коллектива дистанции связывались с созданной в прошлом году Дирекцией тепловодоснабжения. Ее руководство, возглавляемое бывшим бамовцем Борисом Ершовым, взяло курс на модернизацию оборудования и внедрение ресурсосберегающих технологий. Пошли навстречу тындинцам и в Центре управления объектами ОАО «РЖД». Были выделены значительные инвестиционные ресурсы для обновления центральной котельной, для чего составлены отдельные программы. Намечалось потратить более 50 млн рублей на разработку проектно-сметной документации на модернизацию КИПиА, реконструкцию системы приемки топлива на котельную и проектирование нового золошлакоотвала.

Ожидалось выделение 15 млн рублей на обновление основных фондов — автотехники и оборудования. Было запланировано 11 млн рублей на реконструкцию котла № 5 для перевода его с мазута на твердое топливо. Но кризис, увы, не дал сбыться добрым намерениям. Программа модернизации оказалась замороженной. Из намеченного обновления основных фондов удалось лишь приобрести автокран за 7 млн рублей. Несбыточной мечтой остался перевод на твердое топливо, что увеличивает стоимость вырабатываемого тепла в полтора раза. Другими словами, не нашлось денег, чтобы провести экономию эксплуатационной деятельности.

Хуже того, в этом году ремонт котлов впервые осуществлялся под эгидой московской Дирекции по капитальному ремонту сетей связи (ДКСС), выступившей в роли заказчика. Один из трех основных котлов КВТК-100 в зиму так еще не отремонтирован.

К мнению людей прислушались

Выступление руководителя на заседании профкома дополнили другие работники дистанции. К примеру, машинист-обходчик котельного оборудования Клавдия Мокрушина говорила о необходимости улучшить подготовку рабочих мест, организацию спецпитания на центральной котельной, поставку материальных ресурсов. Трубы, металл, обмуровочные материалы поставлялись крайне неритмично, из-за чего август и сентябрь приходилось работать без выходных.

Водитель автотранспортного участка Владимир Степанович Бойко остановился на подготовке автомобильной техники к техосмотру и работе в зимних условиях. Не было резины, на золовозах — технологическом транспорте — нужно менять рамы. Обещанного нового автомобиля для перевозки золы так и не дождались. Водителям кроме всего нужна душевая.

Бригадир электриков Елена Анатольевна Цирульникова заострила внимание на кадровой проблеме. Персонал электроцеха в основном предпенсионного возраста. Опыт передавать некому. Молодежь на работу принимать не разрешено. Профессия электрика очень сложная и опасная, действовать приходится под напряжением в 6 кВ. При подготовке квалифицированного специалиста годом не обойдешься. Уйдут старожилы — что станет с предприятием?

Забегая вперед, скажем, что по критическим замечаниям, высказанным на заседании профкома, приняты меры. На двух имеющихся в дистанции автомобилях для перевозки золы отремонтировали раму, заменили мосты, коробки передач. Своими силами оборудовали душевую для водителей. В самой ближайшей перспективе — устройство паровой сауны. По поводу кадров вопрос был поставлен перед управлением дороги. Руководство Дальневосточной дороги пошло навстречу коллективу дистанции, и сейчас на предприятие пришло молодое пополнение из выпускников Дальневосточного и Омского университетов путей сообщения, Байкало-Амурского института железнодорожного транспорта. Высказана просьба к преподавателям БамИЖТА о создании на факультете среднего профессионального образования отделения, где готовили бы теплотехников.

Для улучшения бытовых условий строится большая раздевалка, душевая с паровой сауной в котельном цехе, делаются комната отдыха для водителей и механизаторов в автоцехе, устанавливается шумопоглощение рабочего места машинистов-обходчиков котельного оборудования. В районе тепловых сетей оборудована комната приема пищи. Смонтирована приточная и вытяжная вентиляция в женских душевых центральной котельной. Выполняются и другие мероприятия.

С чувством ответственности

Обеспокоенность руководителя восприняли не только профактивисты, но и рядовые члены профсоюза. Выполняя постановление заседания профкома, да и по собственной инициативе, каждый на своем участке постарался внести посильный вклад в подготовку хозяйства дистанции к зимнему периоду. Люди понимают, что в их руках судьба всего северного города, где морозы зимой переваливают за 50 градусов. С чувством ответственности отнеслись к делу заместитель начальника дистанции по эксплуатации Владимир Соколов, начальник производственно-технического отдела Любовь Миронова, начальник цеха централизованного ремонта Вячеслав Кузьмичев, начальник района тепловых сетей Сергей Ласточкин, электрогазосварщик цеха централизованного ремонта Фарид Шамшаев, электромонтер электроцеха Руслан Дзиневский, бригадир топливно-транспортного цеха Андрей Хурматуллин, машинист котла центральной котельной Леонид Николаев, бригадир района тепловых сетей Николай Филиппов и многие другие.

Значительный вклад внесли рационализаторы. Начальник топливно-транспортного цеха Александр Гаврилович Мещеряков разработал и внедрил устройство предохранительного клапана мазутонасосной для предотвращения расходования мазута сверх допустимого. В активе начальника котельного цеха Салавата Зайнагабдинова и машиниста котельной Виталия Пономарева — предложение по повышению температуры питательной воды на входе в экономайзер парогенератора. Новшества способствуют улучшению технологического процесса, экономии топлива и снижению его расхода на собственные нужды, повышают безопасность труда, а также дают экономический эффект порядка 50 тысяч рублей в год.

Объединенными усилиями

Предмет особой заботы руководства и профсоюзной организации дистанции — соблюдение техники безопасности. Ведущий инженер по охране труда Елена Филиппова рассказала, что на предприятии регулярно проводятся дни охраны труда, весенне-осенние смотры, организован трехступенчатый контроль. Создан технический класс, оснащенный необходимым оборудованием: компьютером, мультимедийным проектором, наглядными пособиями. С работниками проводятся технические занятия по оказанию первой помощи в экстренных ситуациях, регулярно осуществляется проверка профессиональных знаний, а также техники безопасности.

На одной из таких проверок мне довелось присутствовать. Представительная комиссия в составе главного энергетика Владимира Козлова, ведущего инженера по охране труда Елены Филипповой, ведущего инженера по профессионально-техническому обучению Ларисы Кожевниковой, заместителя начальника дистанции по эксплуатации Владимира Соколова и инженера по промышленной безопасности Павла Кузьмичева проводила ежегодный экзамен по знаниям техники безопасности и промышленной безопасности. Ему подверглась группа, в которой были представители самых разных профессий. На моих глазах проходили испытания водитель автотранспортного участка Евгений Игнатенков и машинист-кочегар котельной Юрий Горлинский. Должен сказать, что разговор был очень взыскательным, требовательным и длился довольно продолжительное время. Вопросы члены комиссии задавали порой самые неожиданные, но они были по существу. В них «проигрывались» всевозможные ситуации, которые могут возникнуть на рабочем месте.

Активно действует в дистанции совет уполномоченных лиц профсоюза по охране труда. Его председатель оператор тепловых сетей Татьяна Васильевна Кузьмина рассказала, что на предприятии работают 11 уполномоченных. Они осуществляют контроль за снабжением работников зимней спецодеждой, состоянием маршрутов служебных проходов, освещенностью территории, наличием необходимых инструментов и приспособлений. Все уполномоченные — люди неравнодушные. От их внимания не ускользнет любая, казалось бы, мелочь, которая сможет привести к большой беде.

К примеру, машинист топливоподачи Ольга Титова сделала замечание начальнику участка котельной о том, что на лестничном марше необходимо срезать торчащий кусочек арматуры, чтобы предотвратить возможную травму. Слесарь по обслуживанию тепловых сетей Владимир Мошкарев официально обратил внимание руководства на ряд упущений: на центральном тепловом пункте № 1 нет возможности включить освещение в машинном зале со стороны бытовых помещений, а над насосной группой недостаточное освещение.

Контроль за устранением высказанных уполномоченными замечаний осуществляет комиссия под руководством главного инженера дистанции Александра Дуплякова. В ее составе — председатель профкома предприятия Михаил Будлов, председатель совета уполномоченных Татьяна Кузьмина, другие работники.

«Страшилка», могущая стать реальностью

Сложилась небывалая за всю двадцатилетнюю историю предприятия ситуация. Если раньше стопроцентная готовность дистанции была уже к 15 сентября, то сейчас действует только один котел. Когда температура опустится ниже 20 градусов, в дело будет запущен второй. При бездействующем третьем котле, выполняющем роль резервного, дистанция остается без этого самого резерва. И не дай бог случиться зимой, при 40—50-градусных холодах, какой-то поломки в действующих котлах! Подумать страшно!

Парадокс происходящего в том, что действует дистанция тепловых сетей, или, как ее называют в Тынде, «фабрика тепла», благодаря отнюдь не вниманию вышестоящих органов и не своевременному и в полном объеме выделению средств на капитальный и текущий ремонт оборудования. Этого, что следует из сказанного выше, как раз и нет. И если «фабрика тепла» с выработанным уже ресурсом еще действует, то это заслуга, прежде всего, коллектива дистанции — людей, искренне пекущихся о благе земляков. Специалисты твердо уверены — если отношение к обеспечению города теплом не изменится, то через пять лет (и это крайний срок) котлы КВТК-100 превратятся в кучу металлолома. Обогревать Тынду будет нечем, и она окажется в состоянии «ядерной зимы».

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора и из архива дистанции тепловых сетей

Начальник дистанции С. А. Евтушенко в составе комиссии участвует в проверке устранения замечаний, высказанных уполномоченными по охране труда

СМЫСЛ ЖИЗНИ В СЕМЬЕ И РАБОТЕ

В далеком 1959 году у пятнадцатилетнего паренька Коли Коломейцева, проживавшего тогда в селе Семеновка Тамбовской области, даже не возникло сомнений, куда поступать после восьмилетки.

— Все мои друзья-мальчишки, а нас было аж двадцать человек, на общем совете решили поступить в Мичуринское железнодорожное училище № 3, — вспоминает теперь Николай Федорович, — так что получается, что я решил стать железнодорожником за компанию. И, надо сказать, ни разу после не пожалел об этом.

Сразу же Николай Федорович вступил в профсоюз, о котором отзывается весьма тепло, а нынче исполнилось пятьдесят лет, как произошло это событие.

— Сам я старался не злоупотреблять благами, которые дает членство в профсоюзной организации, — признается железнодорожник, — зато мои дети регулярно отдыхали в оздоровительных лагерях. Кроме того, я считаю, что наш профсоюз достаточно сильный. По любому вопросу, что касается наших прав, работы, отдыха, семьи можно смело обращаться туда и быть уверенным, что тебе помогут.

После окончания училища Николай Федорович по распределению попал в Хабаровск, где стал работать помощником машиниста паровоза и слесарем по ремонту паровоза в локомотивном депо. Отработав год, как и все молодые здоровые парни, был призван в армию, а по окончании службы вернулся в родное депо уже в качестве техника-механика.

Казалось бы, жизнь состоялась, есть любимая работа, но на этом Николай Федорович не останавливается, в 1973 году он поступил в Хабаровский техникум железнодорожного транспорта на факультет тепловозного хозяйства. Тем временем уже появились первые электровозы, и, окончив Хабаровский техникум железнодорожного транспорта, неугомонный Николай поступает туда же уже на специальность техника-электромеханика электроподвижного состава.

Несмотря на столь насыщенный график, Николай Федорович находил время и на профсоюзную, общественную работу. Будучи кандидатом в мастера спорта по баскетболу, он с удовольствием тренировал детей работников предприятия. Кроме того, постоянно разрабатывал все новые рационализаторские предложения (Коломейцев является автором более 140 изобретений!).

Конечно, такая активная жизненная позиция не могла остаться незамеченной. Еще в 1973 году он стал победителем соцсоревнования. В 1993-м удостоен знака «Почетному железнодорожнику», а чуть более шести лет тому назад по итогам соревнования признан лучшим рационализатором Министерства путей сообщения! Ныне Николай Федорович на заслуженном отдыхе.

Но и это не все достижения этого удивительного человека.

— Я ведь являюсь отцом полумиллионного жителя Хабаровска, — говорит он с гордостью, — мы могли тогда стать обладателями квартиры от муниципалитета, но поскольку незадолго до этого квартиру я получил, мы решили отказаться, кому-то она была нужнее. Зато когда сын женился, тогдашний мэр города Владимир Филиппов сделал на свадьбу ценный подарок. Сын сейчас состоявшийся человек, работает на таможне. А второй сын пошел по моим стопам, работает машинистом в эксплуатационном локомотивном депо.

Вот такие удивительно гармоничные и одновременно простые люди живут рядом с нами. Они одинаково счастливы как в семье, так и в любимой работе. Беседуешь с ними и ясно понимаешь, для чего стоит жить.

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

УССУРИЙЦЫ В ХАРБИНЕ

Активисты Уссурийского узлового совета ветеранов побывали в Китае с почетной миссией

В программе «Сегодня» на канале НТВ рассказывали о том, как в Китае отмечали 60-летие образования КНР. В сюжете из Суйфэньхэ показывали открытие памятника партизанке Галине Дубениной. И вдруг мне показалось, что в числе множества участников торжества промелькнула железнодорожная форма, да не одна. Оказывается, не показалось. Это были участники хора ветеранов «Вдохновение», ветераны Дальневосточной железной дороги активисты Уссурийского узлового совета ветеранов во главе с председателем совета Юлией Данильченко. Как же попали туда наши ветераны?

Когда председатель узлового совета Юлия Данильченко и председатель координационного совета, председатель ветеранской организации ОРСа, почетный ветеран дороги Альбина Мажуга в августе этого года находились в Суйфэньхэ, увидели там фотографии Свиягина, Хорвата и других строителей Уссурийской железной дороги. Узнали, что Свиягин похоронен в Китае. И родилась идея у ветеранов побывать на могиле Свиягина, почтить память более 300 железнодорожников, погибших в ноябре 1929 года при защите КВЖД, а также тех, кто погиб в 1945 году, освобождая Китай.

Идею ветеранов поддержали и начальник дороги Михаил Заиченко, и председатель совета ветеранов дороги Александр Забелин. Михаил Михайлович распорядился выделить ветеранской организации средства для поездки. Ну а тем участникам хора ветеранов, кто волею судьбы к дороге отношения не имеет, помог мэр Уссурийска Сергей Рудица.

После душевных волнений, организационных сборов ветераны прибыли, наконец-то, в китайский город Суйфэньхэ. Вот там-то и попали они на торжества по случаю открытия памятника.

— Поскольку сам памятник напоминает собой птицу, взлетающую ввысь, нам и захотелось спеть песню «Журавли», — рассказывает председатель узлового совета. — Об этом мы и попросили организаторов мероприятия, а те с удовольствием согласились.

Под аккомпанемент баяна, того самого, что подарил дорпрофсож, полилась над китайской землей русская песня. А когда баян умолк, кто-то предложил исполнить «Катюшу», которую в Китае хорошо знают. Теперь уже вокалистам из Уссурийска помогали многие.

Однако это не главная цель поездки. И впереди — Харбин.

Небольшой отдых в гостинице, и вот представители Харбинской железной дороги везут ветеранов на кладбище.

— Вообще-то кладбище состоит как бы из двух: военного и гражданского, где захоронены русские. Вот на втором нам и предстояло отыскать могилу Свиягина, — продолжает свой рассказ Юлия Михайловна. — Часа три мы бродили по кладбищу, вглядывались в то, что написано на табличках. Надо сказать, что территория гражданского кладбища представляет собой довольно унылое зрелище. Разумеется, за могилами эмигрантов никто не ухаживает, территория заросла травой. За долгие годы памятники упали, надписи смылись дождями, выцвели на солнце. Но нас поджидала удача. Мы нашли захоронение. Фотография валялась на земле. Мы протерли фотографию. С нее на нас смотрел строитель нашей железной дороги. Он запечатлен в форме. Надпись на памятнике наполовину стерта.

Пока искали могилу Свиягина, отыскали могилу, на которой значится «Витте», ни имени, ни года рождения и смерти не разобрать. Можно предположить, что похоронен здесь кто-то из родственников Сергея Витте, известного деятеля России, захороненного в Санкт-Петербурге.

Трогательной была встреча ветеранов в управлении дороги в Харбине, побывали ветераны и в Софийском храме, где с удивлением разглядывали историческую фотографию: управляющий Китайско-Восточной железной дорогой (КВЖД) генерал-лейтенант Дмитрий Леонидович Хорват разрезает красную ленту на открытии КВЖД в 1903 году. И, конечно же, возложили уссурийцы у памятного мемориала корзину с цветами тем россиянам, что погибли в 1945 году на территории Китая, освобождая его в составе 2-го Дальневосточного фронта от японцев. Здесь же помянули по русской традиции усопших.

Антонина ПИВНЕВА

Фото из архива газеты «Коммунар»

НАДО ЧТО-ТО МЕНЯТЬ

Многие наши пенсионеры живут в частных секторах. Естественно, все они нуждаются в угле на зиму. Да, руководство дороги позаботилось о льготной цене на топливо для ветеранов, но какой ценой физических и моральных усилий достается этот уголь! А все дело, я считаю, в несовершенной системе получения топлива.

Сначала старый больной человек (а ведь многие из ветеранов кое-как ходят с палочками!) должен дойти до отдела кадров предприятия, где примерно час тратит на написание заявления для получения угля. Длительность этого процесса объясняется, прежде всего, преклонным возрастом. После получения квитанции на выписанный уголь пожилой человек вынужден преодолеть несколько остановок, чтобы добраться до сбербанка, находящегося на улице Клубной, чтобы, рискуя поломать руки-ноги на ее бездорожье, квитанцию эту оплатить.

Затем следует путь обратно в отдел кадров, дабы предъявить оплаченный квиток. И уже тогда долгожданный уголь считается собственностью и на предоставленной машине следует до места назначения. И ведь подобная неудобная схема получения угля не только на нашем предприятии!

Некоторые пенсионеры не выдерживают такого темпа и вынужденно растягивают столь сложный процесс на несколько дней. По-моему, это просто бюрократическое издевательство над заслуженными людьми. Нельзя ли сделать все проще, чтобы и заявления, и оплата производились в «одно окно»? Если бы руководство дороги приняло такое решение, и физическим, и моральным страданиям пенсионеров по вопросу обеспечения топливом наступил бы конец.

Геннадий ПОЛЯКОВ,
председатель совета ветеранов ремонтного локомотивного депо Дальневосточное

РОЖДЕННЫЙ ПЕРВОЙ РУССКОЙ РЕВОЛЮЦИЕЙ

Профсоюз железнодорожников зародился на Дворцовой площади

Расстрел 9 января 1905 года на Дворцовой площади в Петербурге 140-тысячной мирной демонстрации рабочих, шедших к царю с петицией о своих нуждах, положил начало Первой русской революции. В авангарде революционного движения был пролетариат, который стремился к организации своих рядов, к объединению для успешной борьбы с царским правительством и буржуазией. Создавались заводские комитеты, делегатские советы, которые вырабатывали конкретные требования к предпринимателям и выступали от имени рабочих. Именно эти организации, возникавшие, как правило, стихийно и объединявшие рабочих независимо от профессий, явились организационным началом создания массовых профессиональных союзов. Характерным в их деятельности было стремление стать постоянными и всемерно расширить свои полномочия.

Десятого января 1905 года Петербургский комитет РСДРП выпустил две листовки, в которых, наряду с обращением к рабочим продолжать всеобщую забастовку, призывал вооружаться для борьбы с самодержавием и создавать профсоюзы. «Без объединения, без союза не может быть силы. Даже забастовка — это могучее средство пролетарской борьбы — не может иметь успех, если наемные служащие (рабочие) не объединятся сначала в союзы».

Заметным явлением в зарождавшемся профессиональном движении было образование железнодорожного союза. После январско-февральских стачек инициативная группа (М. Елизаров, Орехов, Переверзев и др.) провела большую организационную работу по созданию единого всероссийского железнодорожного союза (ВЖС). 20-21 апреля 1905 года в Москве состоялся съезд представителей 10 железных дорог, на котором был выработан устав и программа действий союза. В программе союз противопоставлял себя политическим партиям, подчеркивая свою политическую и организационную самостоятельность. В вопросах профессионального движения наблюдался синдикалистский уклон («установление такого порядка, при котором выработка всех правительственных распоряжений и законоположений, касающихся железнодорожного труда, находилась бы в руках самих служащих и рабочих»). Несмотря на это, ВЖС в 1905 году стал центром объединения железнодорожных рабочих и служащих, создавая и объединяя местные организации. Своей ближайшей задачей съезд определил подготовку всеобщей железнодорожной забастовки. Железнодорожники успешно выполнили ее в октябре 1905 года. Под влиянием январских выступлений металлистов, текстильщиков и других отрядов рабочего класса забастовочная волна железнодорожников в феврале 1905 года охватила 22 железные дороги России.

В процессе стачечной борьбы свои профсоюзы стали создавать представители различных категорий служащих, интеллигенция. Участвуя в собраниях и митингах, стачках и демонстрациях, демократическая интеллигенция приобретала опыт политической борьбы. Однако мелкобуржуазные колебания значительной ее части, активная деятельность либеральной буржуазии привели к созданию весной 1905 года профессионально-политических союзов. В мае 14 таких союзов — учителей, конторщиков и бухгалтеров, железнодорожных служащих, инженеров и техников, фармацевтов, адвокатов и других — объединились в Союз союзов. Эти организации объединяли 40—50 тыс. членов, то есть примерно 15 процентов всей интеллигенции и служащих, работавших в сфере материальной и духовной культуры.

6-7 октября 1905 года в Москве состоялась I Всероссийская конференция профсоюзов, которая явилась важным фактором стремления молодого российского профдвижения к единству действий, объединению и дальнейшему развитию. В конференции приняли участие представители профсоюзов Петербурга, Харькова, Нижнего Новгорода, Сормова, 26 московских профсоюзов, уполномоченные Всероссийского железнодорожного союза и союза почтово-телеграфных служащих. Конференция обсудила два вопроса: об образовании Центрального бюро профессиональных союзов Москвы и о подготовке Всероссийского съезда профсоюзов, намеченного на декабрь 1905 года. Но политические и социальные события в стране не позволили профсоюзам провести Всероссийский съезд в намеченные сроки. Уже в ходе работы конференции, 7 октября, московские рабочие объявили о всеобщей политической забастовке. Их поддержали железнодорожники Казанской, Курской, Ярославской и других железных дорог. К 10 октября забастовка железнодорожников охватила почти все магистрали страны. В забастовку включились металлисты, текстильщики, булочники и другие отряды рабочих промышленных центров страны.

Первая в истории российского рабочего движения Октябрьская политическая стачка вызвала мощный социальный конфликт, приведя в движение все слои общества, в том числе и политические структуры. В целом по России в 1905 году бастовало более 2600 предприятий, бастовавших рабочих насчитывалось 2 млн 863 тыс., среди них 700 тыс. железнодорожников. Развернувшееся стачечное движение вынудило царское правительство и Николая II пойти на уступки. 17 октября 1905 года Николай II издает манифест, в котором были провозглашены свобода слова, собраний, союзов. Именно это и стало основой для стремительного роста профессиональных союзов в России.

Рабочие-железнодорожники в тот период представляли собой один из самых крупных и быстрорастущих отрядов российского рабочего движения. К 1905 году в Сибири и на Дальнем Востоке эксплуатировались Уссурийская железная дорога, Китайско-Восточная железная дорога, которая через Забайкальскую железную дорогу связывала Петербург с Владивостоком.

Положение рабочих-железнодорожников на востоке России резко ухудшилось с началом Русско-японской войны 1904-1905 годов. Предприятия железнодорожного транспорта, многие заводы и даже учреждения были переведены на военный режим. В практику стали внедряться в больших объемах сверхурочные работы, сократились дни отдыха, заработки практически не росли, но росли цены, что существенно ухудшало положение рабочего класса. Однако к этому времени железнодорожники уже были сгруппированы на крупных предприятиях и имели некоторый опыт борьбы за свои права. Рабочие стали объединяться в профсоюзы. Крупные союзы железнодорожников появились в Забайкалье, на КВЖД и в Приморье.

На Забайкальской железной дороге в августе 1905 года прошла забастовка железнодорожников, руководимая правлением Профессионального союза рабочих мастерских и депо Забайкальской железной дороги. Забастовка продолжалась около недели и закончилась победой рабочих. Главнейшими требованиями бастовавших были: установление 8-часового рабочего дня, право рабочих организовываться в профсоюзы, увеличение поденной и сдельной оплаты, создание конфликтной комиссии с представительством от рабочих для разрешения вопросов, возникающих между рабочими и администрацией, и др. Большинство требований рабочих было удовлетворено, за исключением введения 8-часового рабочего дня и организации профсоюза.

Осознав свои классовые интересы, рабочие массами начали вступать в нелегальный профсоюз, который открыл свои отделения почти на всех больших станциях Забайкальской железной дороги. В сентябре 1905 года в Чите состоялось совещание, на котором был принят устав союза и разработан ряд практических мероприятий по работе союза в нелегальных условиях. К моменту всеобщей октябрьской стачки 1905 года профсоюз забайкальских железнодорожников имел уже до десятка отделений, охватывающих почти всю массу железнодорожников, благодаря чему он и сыграл огромную революционную роль в событиях 1905 года в Чите. К моменту объявления стачки 15—28 октября 1905 года все филиальные отделы профсоюза представляли собой готовые аппараты, через которые и вел работу стачком по проведению октябрьской забастовки 1905 года. Читинский комитет РСДРП с помощью профсоюза принял меры к массовому вооружению рабочих и созданию боевых дружин.

Поражение октябрьского восстания в Москве, расправы карательных отрядов по линиям железных дорог центра и Сибири поставили вопрос о закреплении достигнутых результатов в области профессионального строительства. Был созван съезд профессионального союза рабочих мастерских и депо Забайкальской железной дороги, состоявшийся в Иркутске 3—16 января 1906 года.

Железнодорожники Уссурийской дороги не остались в стороне от быстро нараставшего революционного движения. Среди первых возникших во Владивостоке социал-демократических кружков был и кружок железнодорожников. Таким образом, в начале XX века на Уссурийской железной дороге были созданы все предпосылки для образования собственного железнодорожного профсоюза.

Тяжелое экономические положение рабочих Дальнего Востока, все время усугубляемое наличием прифронтовой полосы во время Русско-японской войны 1904-1905 годов, являлось одной из главных причин возникновения профессионального движения в нашем крае. Профессиональные ячейки железнодорожников были организованы в Чите, Владивостоке, Харбине и Никольск-Уссурийске. Вновь созданные профсоюзы продемонстрировали свою силу и сплоченность, приняв участие в общероссийской забастовке железнодорожников. Поводом для их выступления послужило нежелание правительства переместить 30 тысяч солдат маньчжурской армии в центральные районы России, где находились их семьи. Правительство пошло на этот шаг ради того, чтобы не усиливать беспокойство в стране, вызванное расстрелом демонстрации 9 января 1905 года. Тактика же дальневосточных стачечных комитетов состояла в том, чтобы продвинуть эшелоны с солдатами на запад и помочь побежденным солдатам вернуться домой.

В ноябре на Уссурийской железной дороге был избран стачечный комитет, который остановил движение пассажирских поездов, но ускорил передвижение эшелонов с солдатами. Рабочие КВЖД в Харбине также создали стачечный комитет. Он принял на себя ряд властных функций: установил 8-часовой рабочий день, взял под контроль график движения, ввел строгую дисциплину на дороге и остановил продвижение грузов и пассажиров, кроме воинских эшелонов с солдатами.

В поддержку стачечных комитетов практически во всех прижелезнодорожных городах и поселках проводились демонстрации, митинги, собрания, на которых выдвигались требования ускорить доставку солдат домой. Общественное мнение оказалось настолько сильным, что когда железнодорожники Уссурийской железной дороги вмешались в график движения поездов, то начальник станции Хабаровск штабс-капитан Рейнгольд противостоять его решениям уже не мог и выполнял все указания стачечного комитета.

В этот короткий отрезок времени решился один из важнейших моментов в жизни нарождающихся профсоюзов Дальнего Востока. Рабочие поняли, что объединение профсоюзов в союзы по признаку отрасли, а отраслей — по территориям умножало их силы. Поэтому все профсоюзы Дальнего Востока объединились в Уссурийское отделение Союза союзов. В это же время появляется первая рабочая печать. Отделение Союза союзов во Владивостоке издает «Листок Союза союзов». Укрепляя свои позиции в рабочем движении, профсоюзы проводят съезды своих представителей, на которых кроме текущих моментов обсуждаются проблемы профсоюзного строительства.

Нина САЛЬНИКОВА

ПОКА МЫ ВМЕСТЕ, МЫ — СИЛА!

Так считают в профкоме станции Хабаровск-2 в канун 75-летия предприятия

Сортировочную станцию Хабаровск-2 начали строить еще в 1932 году на месте бывшего блок-поста Усть-Уссури в виде старого вагона, стоящего на болоте. Вызвано это было развернувшимся на Дальнем Востоке в тридцатые годы крупномасштабным строительством, которое привело к росту грузовых железнодорожных перевозок. Перед Наркоматом путей сообщения была поставлена задача в кратчайший срок увеличить пропускную способность на востоке страны.

Всего за два года в трудных условиях труднопроходимой болотной трясины были проложены десятки километров путей, построены и оснащены технологическим оборудованием здание станции и производственные помещения. И уже 31 октября 1934 года станция была введена в эксплуатацию. Тридцать первого октября этого года станция Хабаровск-2 отмечает 75-летний юбилей.

Один из бывших председателей профкома станции Василий Иванович Моргун

Практически сразу на предприятии была создана первичная профсоюзная организация численностью в 150 человек (со стопроцентной численностью работников!), неосвобожденным председателем профкома которой стал весовщик Сосновский. Через два года количество членов профсоюза достигло 500 человек. И руководство станции, понимая значимость профсоюзной работы для предприятия, организации работы и отдыха сотрудников и членов их семей, приняло решение следующего выборного председателя профкома Сергея Терентьевича Панченко освободить от основной работы с сохранением средней заработной платы по работе, предшествующей выборной.

Главными направлениями профсоюзной работы в то время были улучшение жилищно-бытовых условий работников предприятия и, конечно, борьба за безопасность труда, ведь тогда на железной дороге было работать куда тяжелее. Стрелки переводились вручную, было немало и другого ручного труда, о котором сегодня даже не вспоминают.

В дистанции гражданских сооружений катастрофически не хватало рабочих рук, строители едва успевали возводить стены на стрелочных постах. Тогда руководство станции Хабаровск-2 совместно с профкомом приняли решение отделочные работы проводить собственными силами. Женщины-стрелочницы работали не покладая рук, успевая вовремя справляться со своей основной работой, одновременно занимаясь ремонтом помещений. Профком станции часто организовывал комсомольско-молодежные субботники, где члены профсоюза трудились плечо к плечу, черпая физические силы из собственного энтузиазма и помогая стрелочницам быстрее привести в порядок посты.

С 1937 по 1940 год профком на станции насчитывал 550 человек, а возглавлял его составитель поездов Федор Степанович Калашников, затем председателем был вновь избран Панченко.

Только немного отстроились, как началась Великая Отечественная, и станция Хабаровск-2 стала объектом стратегического назначения. В 1941-м с вокзала Хабаровск-2 отправлялись на фронт солдаты, постоянно составлялись эшелоны для отправки на фронт оружия, техники, продовольствия, боеприпасов. Здесь же в 1945-м со слезами радости встречали уцелевших победителей. В первые послевоенные годы председателем профкома был бывший маневровый диспетчер Василий Иванович Ермаков, раньше занимавший должность дежурного по станции.

После долгожданной Победы на всех службах станции Хабаровск-2 началось совершенствование технологического оборудования. Соответственно, перед профкомом предприятия встала главная на тот момент задача: создание школ передового опыта, организация курсов подготовки и переподготовки работников, повышение квалификации, организация социалистического соревнования. И председатели профкомов послевоенных лет, а это сначала

Ермаков, а потом Петр Григорьевич Кочетков, бывший главный инженер станции и Иван Григорьевич Багин, с поставленной задачей блестяще справились. Они, каждый во время своей профсоюзной деятельности, смогли создать и сохранить благоприятную эмоционально-психологическую атмосферу в большом рабочем коллективе, сумели обеспечить обучение кадров и достойные условия труда работников.

В 1970 году, когда тяжелое послевоенное время ушло в прошлое, настали более спокойные времена. Перед профкомом предприятия встала новая задача — по улучшению условий труда и полноценного отдыха трудящихся. Ведь внедрение новых незнакомых доселе технологий в производство требовало большой сосредоточенности и напряжения, что сказывалось на продолжительности восстановления сил и здоровья.

Председатели профкомов тех лет Василий Иванович Моргун (1968—1977) и Галина Николаевна Кумарина (1978—1982, до этого грузовой диспетчер, приемосдатчик груза и багажа) сделали ставку на развитие спорта, организуя спортивные и оздоровительные мероприятия, активно внедряя физкультурные занятия на предприятии. И не прогадали: количество выплат по временной нетрудоспособности сократилось. В последующие годы профсоюзный комитет станции возглавляли активные, неравнодушные люди. Это Владимир Кондратьевич Эрих (1982—1984, ранее заместитель начальника станции по технической работе), А. В. Ренжин (1985—1989, бывший бригадир), Галина Георгиевна Величко (1990—1997, ранее заведующий сортировочной контейнерной площадкой), Н. Н. Попков (1997—1999, до выборной должности дежурный по сортировочной горке). Все они со всей ответственностью относились к оказанному им доверию, наверное, поэтому на сегодняшний день процент профсоюзного членства на предприятии весьма высок — 99,5 процента.

Владимир Кондратьевич Эрих, возглавлявший профорганизацию в 1982—1984 г.

С 2000 года и по сей день председателем профкома является Вера Петровна Порхало, которая оставила из-за этого должность инженера по охране труда. Она дорожит своим коллективом, искренне его уважает, всегда стоит на защите социальных прав и гарантий членов профсоюза, а их на станции 495 человек. Довольно тепло отзывается Вера Петровна о людях, которые работают рядом с ней.

— У нас очень много достойных людей, без помощи которых мне не обойтись, — рассказывает она, одновременно занимаясь накопившейся перед юбилеем предприятия текущей работой. — Большую благодарность за активную работу хочется выразить членам профсоюзного актива, ушедшим сейчас на заслуженный отдых. Это заместитель председателя профкома Татьяна Ивановна Егорова, которая двадцать лет трудилась в нашей профорганизации, Зинаида Андреевна Елисеева, бывшая ответственным за подготовку культурно-массовых мероприятий. Да и сейчас в профсоюзном активе немало членов профсоюза, заслуживающих самых теплых слов за свое неравнодушие, активную позицию в жизни коллектива, практическую помощь в работе профкома. В их числе член оргмассовой комиссии Зинаида Соломатина, профгрупорги Елена Осетрова, Любовь Гурова, Наталья Ротко, Светлана Гончарова, уполномоченные по охране труда Игорь Ветошкин и Николай Корягин.

Председателю профкома Вере Порхало даже голову поднять некогда, столько хлопот перед юбилеем станции.

Много добрых слов можно сказать и о заместителе председателя профкома, заместителе начальника станции по кадрам и социальным вопросам Ирине Владович; заместителе профгрупорга участка СТЦ, операторе станционного технологического центра по поездной информации и перевозочным документам Вере Исаевой; профгрупорге, приемщике поездов Дине Ветошкиной; председателе комиссии по трудовым спорам, маневровом диспетчере Татьяне Федосовой; маневровом диспетчере Александре Катенко, а также члене профсоюзного комитета, ведущем технологе станции Маргарите Мазур. Это люди, которые понимают, что профсоюз — наша солидарность, социальная защита, коллективизм, дружба и взаимовыручка. Пока мы вместе, мы — сила!

Юлия ВОЛКОВА

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 № 2445 Тираж 4790 экз.