ПРОФСОЮЗНАЯ жизнь

Выходит с 25 января 2005 года

25 ноября 2015 | # 18 (243)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ТЕРРИТОРИАЛЬНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОССИЙСКОГО ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СОЮЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ ВАГОННОМУ ДЕПО – 80 ЛЕТ!

Эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2 — одно из крупнейших предприятий Дальневосточной железной дороги. В его состав входят эксплуатационные цеха грузового комплекса, пассажирского комплекса, участок по ремонту колёсных пар станции Вяземская. Территориально участки и контрольные посты депо расположены от Архары до Бикина.

Профсоюзная организация вагонного депо Хабаровск-2 возникла вместе с созданием предприятия 24 ноября 1935 года, когда из сборочного цеха вышли первые отремонтированные вагоны. Первоначально депо включало в себя сборочный, кузнечный, механический, колёсный цеха и котельную.

На момент создания депо в профсоюз объединилось чуть более 100 человек.

За последнее десятилетие в депо произошло немало знаменательных событий. Мы перешли в структуру ОАО «РЖД», затем под начало Дальневосточной дирекции инфраструктуры. Не раз наше предприятие переживало сложные периоды, но коллектив депо всегда стремился к увеличению объёмов, выполнению производственных показателей, к сохранению кадрового потенциала даже в условиях оптимизации. И сегодня мы настраиваем коллектив нашего депо только на позитивную волну.

Десять лет назад коллектив вагонного депо избрал Валерию Борисовну Ковальчук председателем профсоюзного комитета, доверив защиту своих интересов. Одним из первых важных достижений нового профкома стало вступление в профсоюз тринадцати работников депо, до той поры не решавшихся примкнуть к своим коллегам. Стабильно высокое профсоюзное членство стало визитной карточкой эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2. Сейчас на учёте в первичной профсоюзной организации состоит более 840 человек, процент охвата профсоюзным членством — 99,9%.

Профсоюзная организация депо объединяет 18 профгрупп, два цеховых комитета, которые разбросаны на десятки километров. При этом коллектив каждого участка, контрольного поста живёт своими проблемами, вопросами, требующими индивидуального подхода. Всем необходима какая-то помощь, поддержка, просто совет. Поэтому в такой работе незаменима роль профгрупорга, выбранного на рабочем собрании коллектива участка, цеха, контрольного поста. Обычно избранного профгрупорга уважают, доверяют ему, делятся с ним сокровенным, наболевшим. Столкнувшись с любыми проблемами — по спецодежде, отпуску, заработной плате, премированию, состоянию бытовых помещений — прежде всего, обращаются к профгрупоргу. Не секрет, что профгрупорги и председатели цеховых комитетов подразделений — незаменимые помощники профсоюзного комитета и председателя первичной профсоюзной организации депо.

Осмотрщик-ремонтник вагонов ПТО Облучье Виктор Владимирович Фёдоров, бригадир Облученского участка депо Светлана Викторовна Липатова, осмотрщик-ремонтник вагонов КП Кругликово Константин Витальевич Липин, осмотрщик-ремонтник вагонов КП Вяземская Александр Павлович Богданов, осмотрщик вагонов КП Архара Наталья Алексеевна Закирова, мастер КРУ Вяземская Евгений Александрович Крухтанов — грамотные профгрупорги, которые всегда выслушают, посоветуют, помогут в трудную минуту.

Замечательные профгрупорги и на Хабаровском участке депо — оператор ПТО Хабаровск-1 Ольга Николаевна Шеймухова и оператор участка текущего отцепочного ремонта вагонов ПТО Хабаровск-2 Мария Салимовна Абдукаримова. Они не только лидеры своих подразделений, но и активные участники профсоюзной жизни эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2. Всегда добросовестно работает профгрупорг парка «А» ПТО Хабаровск-2 Татьяна Владимировна Борецкая, которая пожелала вести общественную работу, находясь в декретном отпуске по уходу за ребёнком. С 2000 года участвует в профсоюзной жизни коллектива участка профгрупорг парка «Б» ПТО Хабаровск-2 Ольга Константиновна Рязанова, а с 2010 года ведут общественную работу заместитель профгрупорга колёсно-роликового участка Вяземская Ирина Альбертасовна Демиденко и профгрупорг участка по сохранности вагонного парка ПТО Хабаровск-2 Виктория Юрьевна Трестьян.

Огромную работоспособность проявляет и актив профсоюзного комитета депо: оператор ПТО Хабаровск-2 Татьяна Анатольевна Кулагина, осмотрщики-ремонтники вагонов ПТО Хабаровск-2 Василий Валентинович Кичигин и Андрей Анатольевич Васин, осмотрщик-ремонтник вагонов ПОТ Известковая Константин Вячеславович Бровко, инструктор депо Ринат Харисович Коваль, бригадир Облученского участка депо Светлана Викторовна Липатова.

Заместитель начальника депо по кадрам и социальным вопросам Галина Ильинична Чуклинова с 2000 года возглавляет в профсоюзном комитете депо комиссию по организационно-массовой работе. Вопросы обеспечения безопасности движения поездов, соблюдения трудовой и технологической дисциплины, недопущения хищений перевозимых грузов ежемесячно рассматриваются на заседаниях комиссии по организационно-массовой работе, возглавляемой Галиной Ильиничной. Вся работа профсоюзного активиста и лидера направлена на повышение роли профсоюза на предприятии, на укрепление рядов первичной профсоюзной организации.

Также с 2000 года в профсоюзном активе депо бригадир, а ныне пенсионер предприятия, Тамара Александровна Кинзерская, председатель комиссии по культурно-массовой работе. Тамара Александровна не только успевает вовлекать коллектив во все проводимые в депо мероприятия, но и сама активно участвует в них.

За минувшие годы депо заметно преобразилось. Командным составом депо во главе с руководителем Леонидом Дмитриевичем Ткаченко и главным инженером Дмитрием Николаевичем Масленниковым постоянно решаются вопросы, касающиеся охраны труда, создания условия для нормальной и безопасной работы каждого работника депо. Леонид Дмитриевич занимает активную позицию по защите трудовых прав и соблюдению социальных гарантий рядовых работников. Ни одно обращение работников депо не остаётся без внимания.

Настойчивость и принципиальность, умение принимать смелые нестандартные решения, брать ответственность на себя в сложные моменты — это качества, присущие Леониду Дмитриевичу Ткаченко как руководителю и активному участнику профсоюзного движения.

Хочется отметить большую и плодотворную работу общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения поездов, которую несколько лет подряд возглавляли заместители начальника депо по Хабаровскому участку Алексей Робертович Демьянович, по Облученскому участку Алексей Викторович Васюхно. Лучшие общественные инспекторы по предприятию — осмотрщик вагонов Надежда Владимировна Кулинич, осмотрщик-ремонтник вагонов Андрей Анатольевич Васин, осмотрщик-ремонтник вагонов Юрий Николаевич Круглов, осмотрщик-ремонтник вагонов Сергей Владимирович Высоцкий и многие другие.

ПРОДОЛЖЕНИЕ НА СТР. 2

В НОМЕРЕ

Есть решение твёрдое...

20-24 ноября в Ярославле проходил финал второго Кубка РОСПРОФЖЕЛ по хоккею. Впервые в турнире приняла участие команда Дальневосточной железной дороги.

Стр. 3

Зачем водителям профсоюз?

Общественная организация – Дорпрофжел на ДВЖД столкнулась с открытым противостоянием со стороны работодателей Дальневосточного регионального подразделения ООО «СКА» при создании первичных профсоюзных организаций в подразделениях предприятий.

Стр. 4

Как уйти в отпуск по закону

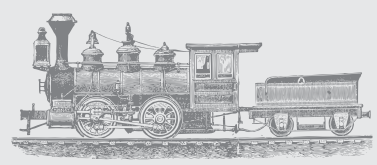
Наступило время составления графиков отпусков на 2016 год, и поступает много вопросов от сотрудников предприятий. На часто задаваемые вопросы отвечает правовой инспектор труда профсоюза Комсомольского филиала Дорпрофжел Ярослава Кушнир.

Стр. 5

Создатели кинолетописи магистрали

Сорокалетний юбилей отмечает киностудия «БАМ».

Стр. 6



КТО, ЕСЛИ НЕ Я?

Константин Сергеевич Варфаламеев избран председателем первичной профсоюзной организации эксплуатационного локомотивного депо станции Хабаровск-2 в июле этого года. Молодой и принципиальный, за пять месяцев работы на новом поприще он успел зарекомендовать себя как активный профсоюзный лидер.

О себе Константин рассказывает неохотно, признаётся, что не любит высокопарных слов, но когда речь заходит о профсоюзной работе, он может говорить часами.

КАК ВСЁ НАЧИНАЛОСЬ

Судьба Константина Варфаламеева сложилась удачно. Родом он из Хабаровска, из семьи железнодорожников. В детстве мама часто водила на детскую железную дорогу, и он, как многие мальчишки, очень хотел работать на железной дороге. Но после того как брат-железнодорожник прокатил на локомотиве, Константин окончательно определился в своём пристрастии к этим самоходным рельсовым экипажам.

В Хабаровский институт железнодорожного транспорта целенаправленно поступил на специальность «Локомотивы». После окончания института в 1991 году пришёл в депо, более шестнадцати лет отработал на поездах и семь лет — машинистом-инструктором локомотивных бригад. Константин всегда защищал интересы работников локомотивных бригад, стоял на их стороне — ведь кто-то должен их защищать. Общественная работа получалась, приносила результат. Варфаламеев пользовался заслуженным авторитетом и уважением коллег. Прошедшие выборы председателя профкома организации это ещё раз доказали. Факт, что трудовой коллектив выбрал Константина Варфаламеева на должность председателя ППО из шести возможных кандидатов, говорит сам за себя.

Принципиальный, юридически грамотный, хорошо знающий предприятие и интересы работников, умеющий отстаивать свою точку зрения, находить общий язык с людьми и руководством — это всё о нём, председателе профкома эксплуатационного локомотивного депо Константине Варфаламееве.

НЕПРОСТЫЕ ЗАДАЧИ

Эксплуатационное локомотивное депо Хабаровск-2 (ТЧЭ-2) — это большой слаженный коллектив, в котором трудится более полутора тысяч человек, профсоюзное членство составляет 98,7%.

В работе Константина Варфаламеева нет мелочей. Среди задач, которые ежедневно решает профсоюзный лидер, — и регулирование вопросов охраны труда и заработной платы, и забота об охране здоровья работников, и защита их прав и интересов, и контроль исполнения условий коллективного договора, и ещё множество самых разных вопросов. Работники обращаются в профком ежедневно, иногда приходит до двадцати человек в день: кому-то нужна материальная помощь на дорогостоящее лечение, у кого-то бытовая травма — профсоюз страхует сотрудников ещё и на случай травмы в быту, кто-то хочет взять кредит в созданном Дорпрофжел кредитно-потребительском кооперативе «Фонд взаимопомощи железнодорожников и транспортных строителей», кому-то просто нужен совет.

«Я прекрасно понимаю, если мне доверили стать профсоюзным лидером, то жизнь поставит передо мной определённые сверхзадачи, — говорит Константин Варфаламеев. — Существует достаточно много, в том числе и производственных, вопросов, на решение которых профсоюз может реально повлиять.

Одной из главных проблем, решаемых профсоюзом, считаю переработку локомотивных бригад — сверхурочные. Наша задача, чтобы они были в рамках трудового законодательства — не более 120 часов в год. Выйти на ноль невозможно: то есть пассажиропоток, то его нет, то порты не работают, то смежники задерживают, — а нам надо двигать поезда, это наша работа, это наши деньги, это благополучие наших семей.

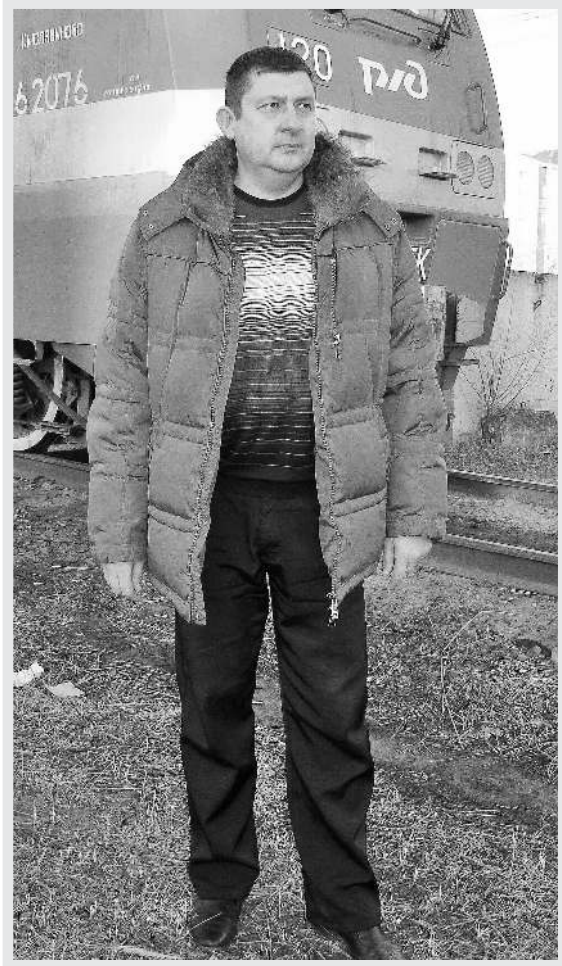
В плане охраны здоровья у нас тоже проблема. ОАО «РЖД» выделяет средства на приобретение путёвок в ведомственные базы отдыха, санатории-профилактории ООО «РЖД-Здоровье». Практически все эти лечебно-профилактические учреждения расположены в центральных регионах страны. У нас на Дальнем Востоке — только «Железнодорожник» и «Тумнин», а добраться, например, из Хабаровска в Подмосковье или на Черноморское побережье — большая проблема.

На Дальнем Востоке есть местные здравницы, например, «Кульдур», где хорошо лечат заболевания опорно-двигательной и дыхательной систем; есть «Шмаковка», расположенная в благоприятной климатической зоне, где лечат желудочно-кишечные заболевания; есть «Сад-город» — именно дальневосточные здравницы, не требующие долгих перелётов через часовые пояса и больших финансовых затрат на дорогу. Мы не просим дополнительного финансирования — лишь возможности нашим вертикальным дирекциям в пределах сметы и статьи расходов на эти цели оздоравливать людей здесь, на месте.

Но самая главная, на мой взгляд, проблема — кадровая. Раньше мы «растили» машиниста не один год, а сейчас шесть месяцев в учебном центре — и ты машинист. Не важно, что ты понятия не имеешь о том, что такое железная дорога, не знаешь специфики, не имеешь представления о нагрузках и ответственности… Это ведь только с опытом приходит. Вот здесь, я считаю, нужно что-то менять, в первую очередь всю систему обучения, подготовки и переподготовки кадров, ужесточать требования к уровню технических знаний локомотивных бригад».

Впереди у профсоюзного лидера много работы, много интересных дел и встреч. Но главное — у Константина Варфаламеева есть желание помогать людям и добиваться поставленных целей. И у него всё получится!

Татьяна НИКОЛАЕВА
Фото Александра ЗОТОЛОНИНА



Принципы Константина Варфаламеева, которые необходимо продвигать в профессиональную жизнь:

Профсоюз должен стоять на страже интересов трудящихся — активная работа с трудовой инспекцией;

Предоставление рабочих мест в ОАО «РЖД» членам профсоюза, не имеющим возможности продолжать свою производственную деятельность вследствие непрохождения медицинской комиссии;

Только несознательный человек может быть не членом профсоюза, а несознательный человек не может быть добросовестным работником! Только профсоюз — трудовая защита и гарантия железнодорожника. Нет профсоюза — нет коллективного договора. Права профсоюза закреплены в законе о профессиональных союзах. По статистике только каждый десятый может сам через суд добиться правды в борьбе с администрацией, затратив массу сил, здоровья и денег. Оплатив взнос в профсоюз, ты уже заключил договор на свою защиту с профкомом предприятия, специалистами в области оплаты труда, правовыми и трудовыми инспекторами всех уровней РОСПРОФЖЕЛ.

ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ ВАГОННОМУ ДЕПО – 80 ЛЕТ!

ОКОНЧАНИЕ. НАЧАЛО НА СТР.1

Профсоюзный комитет депо принимает активное участие в организации спортивной жизни предприятия. В мае текущего года более ста работников депо приняли участие во внутридеповских соревнованиях, посвящённых 70-летию Победы в Великой Отечественной войне. Команда вагонного депо, возглавляемая осмотрщиком-ремонтником вагонов Сергеем Владимировичем Рединым, участвует во всех проводимых спортивных мероприятиях, спартакиадах, турнирах на Хабаровском регионе Дальневосточной железной дороги и занимает призовые места. Так, в октябре 2015 года команда депо заняла почётное второе место в турнире «Золотая осень-2015» по мини-футболу среди восьми команд Хабаровского региона.

Профсоюзный комитет депо всегда плотно поддерживает связь со своими пенсионерами, которых сегодня 491, в том числе два ветерана — участника Великой Отечественной войны и 24 труженика тыла. За долгие годы работы предприятия на заслуженный отдых уходили достойные работники депо, члены профсоюза и профсоюзные активисты. Среди них есть те, кто проработал не один десяток лет, посвятив всю свою трудовую деятельность избранной профессии. Это председатель Совета ветеранов депо Лидия Демидовна Радочина, Галина Ивановна Владович, Николай Алексеевич Плевко, Александр Николаевич Боярчук, Ирина Алексеевна Воронина, Ольга Филипповна Ольшанова, Леонид Васильевич Литвинцев, Владимир Николаевич Коршунов, Юрий Тадеушевич Голдынский и другие. Многие из пенсионеров после ухода с предприятия не утратили связь с профсоюзной организацией депо, часть из них остались членами профсоюза.

В этот знаменательный день хочется поблагодарить всех профсоюзных активистов за их добросовестный труд и личный вклад в развитие и укрепление профсоюзного движения.

Огромное спасибо всем, кто трудился на нашем предприятии, кто своим самоотверженным трудом внёс неоценимый вклад в развитие, процветание и становление нашего предприятия. Всем, кто находится на заслуженном отдыхе.

Сердечно благодарю всех тружеников предприятия за профессионализм и преданность делу. Своим самоотверженным трудом вы вносите большой вклад в бесперебойную и безопасную работу всей Дальневосточной магистрали. От всей души желаю вам сохранять достойные традиции российских железнодорожников, главные из которых — добросовестное отношение к своему делу и преданность профессии!

Желаю, чтобы в ваших домах всегда царила атмосфера взаимопонимания, тепла и поддержки. Успехов во всех начинаниях, благополучия и процветания!

Валерия КОВАЛЬЧУК,
председатель ППО эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2
Фото из архива ППО эксплуатационного вагонного депо Хабаровск-2

НАВСТРЕЧУ НОВЫМ ЗНАНИЯМ!

В Общественной организации — Дорожной территориальной организации железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ) на Дальневосточной железной дороге стартовал очередной этап повышения квалификации профсоюзного актива.

С 16 по 20 ноября 2015 года в Учебном центре Дорпрофжел 25 вновь избранных председателей первичных профсоюзных организаций прошли обучение по первому уровню начальной подготовки (базовый курс) «Введение в профсоюзную деятельность».

В обучении приняли участие председатели первичных профсоюзных организаций структурных подразделений ОАО «РЖД», в том числе дистанции тепловых сетей, эксплуатационных вагонных депо, дистанций пути, эксплуатационных локомотивных депо, а также подразделений прочих форм собственности — локомотиворемонтного завода Уссурийск, ведомственной охраны, подразделений ООО «ТМХ-сервис» и других.

В программу обучения включена самая необходимая информация для обеспечения плодотворной работы избранного профсоюзного актива. Слушатели освоили азы организационной работы в профсоюзе, основы правильного оформления необходимых для функционирования первичной профсоюзной организации документов, порядок организации финансовой деятельности профсоюзных организаций. Большой интерес слушателей вызвала информация правовой инспекции Дорпрофжел по вопросу реализации профсоюзного контроля за соблюдением трудового законодательства, информация технической инспекции труда профсоюза.

Жаркая дискуссия развернулась по вопросам социально-экономической защиты членов профсоюза, особенно в части реализации льгот, гарантий и компенсаций, предусмотренных коллективными договорами. Благодаря совместной работе со специалистами негосударственного пенсионного фонда «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» вновь избранные профсоюзные лидеры оценили важность и значимость продвижения корпоративной пенсионной системы, как одного из инструментов для поддержания достойного уровня жизни членов профсоюза после выхода на пенсию.

Помимо традиционных форм обучения слушатели стали участниками деловой игры, направленной на отработку практических навыков ведения переговоров и умения находить взаимовыгодное решение.

В качестве контроля усвоения полученного материала слушателям был предложен единый профсоюзный экзамен, включающий вопросы по всем сферам деятельности профсоюза.

В завершение обучения всем участникам были выданы сертификаты об успешном освоении курса.

Подводя итоги мероприятия, следует отметить, что все слушатели не только обогатились новыми знаниями, необходимыми в дальнейшей работе в качестве профсоюзного актива, но и благодаря вновь приобретённым знакомствам получили возможность постоянного общения и обмена опытом профсоюзной работы.

P.S.: Учебный центр Дорпрофжел уже ждёт новую группу профсоюзного актива, обучение стартует 23 ноября 2015 года.

Елена БАБИЙ,
заведующая отделом организационной и кадровой работы Дорпрофжел

| СПОРТ |

ЕСТЬ РЕШЕНИЕ ТВЁРДОЕ…

20-24 ноября в Ярославле проходил финал второго Кубка РОСПРОФЖЕЛ по хоккею. Это уже второй в истории спортивного железнодорожного движения Всероссийский турнир по одному из самых популярных в стране видов спорта.

Прошлый состоялся там же год назад. В нём участвовали представители девяти дорог, а победителем стала сборная Северной железной дороги, для которой Ярославль — родной город.

Нынче померяться силами с командами Горьковской, Северной, Свердловской, Октябрьской, Московской, Красноярской, Западно-Сибирской, Забайкальской и Южно-Уральской магистралей, Московского метрополитена впервые выразили желание дальневосточники. Претендовать на победу среди 11 участников финала намерены хоккеисты Тындинского региона ДВЖД, сборная которого прекрасно показала себя на прошедшем в апреле в Хабаровске Кубке начальника дороги.

Подготовку к ответственному экзамену северяне вели продолжительное время. Сначала она проходила на искусственном льду железнодорожного узла Беркакит. А с наступлением холодов тренировки переместились под своды крытого хоккейного корта при Тындинской детско-юношеской спортивной школе.

Ветеран спорта, голкипер сборной Павел Чернов (он ещё и председатель первичной профсоюзной организации СЛД-89 ООО «ТМХ-Сервис») рассказал, что кроме него костяк команды составили опытные и зрелые игроки, чьё увлечение клюшками и шайбой началось в столице БАМа ещё в школьные годы. Это слесарь-осмотрщик ЛВЧД-2 Сергей Анисимов, электромеханик ШЧ-14 Александр Богданов, слесарь ТЧР-36 Владимир Дубинин, тренер команды Иван Попов…

В их детстве были первая в Тынде «коробка» за общежитием «Пионер», где пацаны гоняли шайбу чуть ли не до изнеможения, первый тренер в детско-юношеской спортивной школе Константин Эрикович Асеев — выпускник Благовещенского физкультурного техникума, первые соревнования клуба «Золотая Шайба», а потом и областного уровня, где принимал участие шестиклассник Паша Чернов. Два сезона «представители будущего в отечественном хоккее», учившиеся в ту пору в девятом классе, участвовали в первенстве Дальнего Востока по хоккею. Став взрослыми, получив профессию, они не бросили юношеского увлечения. Уже будучи машинистом тепловоза, Чернов в 1982 году стал призёром Спартакиады народов РСФСР. Среди его спортивных трофеев — множество кубков, дипломов, медалей соревнований разного уровня. Сейчас он и его друзья участвуют в ведомственных, городских и областных спартакиадах и одерживают серьёзные победы.

Их мастерство перенимает подающая серьёзные надежды молодёжь — мастер топливного цеха СЛД-89 Валерий Корчагин, главный инженер ШЧ-14 Роман Кундури, слесари пункта технического осмотра локомотивов станции Беркакит Артём Вышеславцев и Константин Якупов. В команде также слесари СЛД-98 «ТМХ-Сервис» Александр Масалитин, Андрей Рыбак, Александр Тарасевич.

Перед финалом второго Кубка РОСПРОФЖЕЛ по хоккею команда усилена игроками из Хабаровска — Денисом Ковалёвым, Евгением Раденко и Андреем Середой, а также очень опытным хоккеистом со станции Комсомольск-на-Амуре — заместителем начальника местного СЛД по ремонту Артёмом Богачёвым. Его напарником по детскому хоккею был известный российский хоккеист, игрок сборной России, чемпион мира 2014 года, кавалер ордена Почёта Сергей Плотников. Сейчас Плотников играет в клубе НХЛ «Питтсбург Пингвинс».

Перед отъездом Павел Чернов заявил журналистам, что его коллеги по спорту направляются на соревнования с ярко выраженным желанием показать себя только с хорошей стороны. Девиз: «Главное не победа, а участие» — не для них!

— Мы хотим, чтобы все знали: хороший хоккей на Дальнем Востоке есть не только в Хабаровске, Комсомольске-на-Амуре, Владивостоке, но и в Тынде! — заявил он.

Волею жребия в стартовом матче II Кубка РОСПРОФЖЕЛ по хоккею с шайбой 21 ноября встретились команды Северной железной дороги – обладателя первого Кубка РОСПРОФЖЕЛ – и ДВЖД. Дебютанты-дальневосточники провели ее в активных атаках, решительно, дерзко и смело. Получив от соперников гол, наши земляки не только быстро отыгрались, но и вышли вперед. И лишь на последней минуте матча ярославцам удалось сравнять счет – 2:2

Голы забили: Артем Вышеславцев и Денис Ковалев (с подачи Артема Богачева и Александра Тарасевича).

В тот же день наши земляки со счетом 7:2 разгромили дружину Забайкальской железной дороги. Авторы голов: Андрей Середа (с подачи Артема Богачева), Денис Ковалев (с подачи Александра Тарасевича), Константин Якупов (с подачи Александра Масалитина и Артема Вышеславцева), Артем Богачев, Андрей Середа (с подачи Александра . Масалитина и Александра Тарасевича), Артем Вышеславцев, Евгений Раденко (с подачи Александра Масалитина).

22 ноября, завершая розыгрыш в группе А, команда ДВЖД встретилась с хоккеистами Западно-Сибирской железной дороги. И проиграла со счетом 1:4. Единственный гол в ворота противника провел Артем Вышеславцев с подачи Константина Якупова. 23 ноября дальневосточникам предстояла борьба за 5-9 места.

Подробности – в следующем номере газеты «Профсоюзная жизнь».

Геннадий АСТАХОВ

ЗАЧЕМ ВОДИТЕЛЯМ ПРОФСОЮЗ?

Общественная организация — Дорпрофжел на Дальневосточной железной дороге столкнулась с открытым противостоянием со стороны работодателей Дальневосточного регионального подразделения ООО «СКА» при создании первичных профсоюзных организаций в подразделениях предприятий, которым по решению ОАО «РЖД» были переданы функции по управлению и обслуживанию транспортных средств.

По сложившимся историческим традициям, несмотря на процесс реформирования компании ОАО «РЖД», связанный с выделением структурных подразделений — дочерних зависимых обществ, организаций прочих форм собственности, образование структур центрального подчинения, Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге всегда объединяла всех тружеников-членов профсоюза. Независимо от структурных преобразований. Исключительно по территориальному признаку — в границах Дальневосточной железной дороги — и идеологическому — приверженность профсоюзным принципам.

До 1 сентября 2015 года на Дальневосточной железной дороге функционировало пять автотранспортных предприятий, расположенных в каждом регионе. Первичные профсоюзные организации в данных структурных подразделениях насчитывали более тысячи работников, а уровень профсоюзного членства составлял 97%.

Работники бывших автобаз с укором кивают на профсоюз, который не в полной мере, по их мнению, отстаивал их интересы при переходе в аутсорсинговую компанию, забывая о той помощи, которая была оказана многим работникам, обратившимся в ходе преобразований в профсоюз, в том числе:

• индивидуальные консультации специалистов Дорпрофжел и его филиалов по определению наиболее приемлемого решения для каждого работника в период сокращения, увольнения или перевода. Между тем оказанное профсоюзом содействие и протяжённость во времени процесса передачи персонала позволили обеспечить реализацию льгот в связи с выходом на пенсию (единовременные выплаты, назначение негосударственной пенсии и прочее) 195 работникам бывших автобаз;

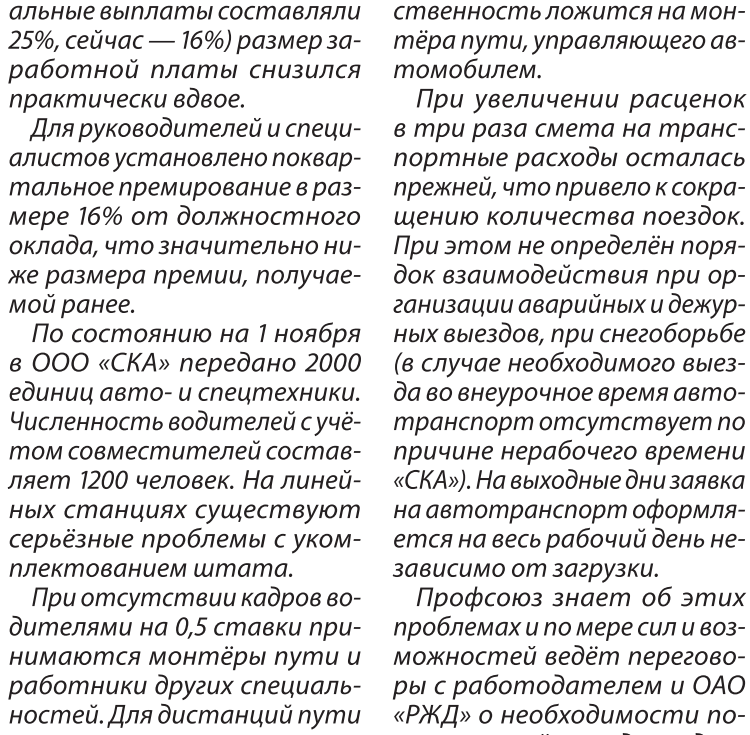
• неоднократные обращения в компанию ОАО «РЖД» о необходимости конкретизации механизма перехода работников в аутсорсинговую компанию и налаживания дальнейшего регламента взаимодействия с заказчиками автотранспортных услуг;

• перезаключение договора о негосударственном пенсионном обеспечении работников, ранее являвшихся участниками-вкладчиками по договору о НПО ОАО «РЖД»;

• заключение трёхстороннего соглашения о продлении льгот, гарантий и компенсаций, предусмотренных коллективным договором ОАО «РЖД», сроком на 1 год для переведённых работников;

• заключение коллективного договора ООО «Системы консалтинга и аутсорсинга» сроком действия до 31.12.2015 года и ведение переговоров о заключении коллективного договора на новый срок.

Не найдя других способов взаимодействия, мы вынуждены обратиться со страниц газеты «Профсоюзная жизнь» с вопросом к руководителям подразделений Дальневосточного регионального подразделения ООО «СКА», осуществляющих свою деятельность на территории Дальневосточной железной дороги:



Уважаемый Дмитрий Владимирович!
Уважаемый Юрий Вячеславович!

Почему вы так настойчиво препятствуете созданию в возглавляемых вами организациях добровольных общественных объединений работников — первичных профсоюзных организаций, которые являются одним из инструментов сплочения коллектива на пути реализации производственных задач на высоком качественном уровне, а также призваны отстаивать права и интересы работников, защищать их от произвола работодателя?

Может быть потому, что в ваших интересах управлять разрозненным сообществом, где каждый сам за себя и скорее смирится с навязываемой системой, независимо от наличия законных оснований, и где каждого человека в отдельности сломать намного проще и незаметнее, чем выдержать противостояние коллектива единомышленников?

Вы боитесь, что профсоюз будет отстаивать права и интересы работников, защищая их от вашего произвола?

Ведь проблем во вновь образованных структурах предостаточно.

Из общего количества уволенных в связи с передачей функций только 21% уволены по переводу в структурные подразделения ООО «СКА». Допускались случаи отказа работникам мехавтобаз в приёме на работу в порядке перевода из ОАО «РЖД» в соответствии с пунктом 5 части первой статьи 77 ТК РФ. Поэтому работники вынуждены были увольняться по сокращению численности или штата, теряя право на сохранение уровня заработной платы и гарантий КД ОАО «РЖД», установленных Соглашением от 28.10.2015 г.

Во Владивостокском регионе водителям автомобилей были установлены часовые тарифные ставки, соответствующие разрядам оплаты труда по тарифной сетке рабочих 2 уровня Положения о КСОТ работников филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД». Но из-за отсутствия стимулирующих выплат (надбавки за профмастерство) и снижения размеров текущей премии (например, по Транссибу премиальные выплаты составляли 25%, сейчас — 16%) размер заработной платы снизился практически вдвое.

Для руководителей и специалистов установлено поквартальное премирование в размере 16% от должностного оклада, что значительно ниже размера премии, получаемой ранее.

По состоянию на 1 ноября в ООО «СКА» передано 2000 единиц авто- и спецтехники. Численность водителей с учётом совместителей составляет 1200 человек. На линейных станциях существуют серьёзные проблемы с укомплектованием штата.

При отсутствии кадров водителями на 0,5 ставки принимаются монтёры пути и работники других специальностей. Для дистанций пути такая ситуация нежелательна, так как монтёры пути отвлекаются на несвойственные им работы, что отражается на текущем содержании пути.

Из-за удалённости места нахождения автотранспорта и водителей (монтёров пути) нарушается организация порядка выпуска на линию автотранспорта и ежедневное проведение целевых инструктажей водителям ответственными лицами «СКА» фактически не проводится, что также угрожает безопасности перевозки работников дистанции пути.

Отсутствует регламент по организации ремонта и проведения технического обслуживания единиц этого автотранспорта — исправен автомобиль или нет, ответственность ложится на монтёра пути, управляющего автомобилем.

При увеличении расценок в три раза смета на транспортные расходы осталась прежней, что привело к сокращению количества поездок. При этом не определён порядок взаимодействия при организации аварийных и дежурных выездов, при снегоборьбе (в случае необходимого выезда во внеурочное время автотранспорт отсутствует по причине нерабочего времени «СКА»). На выходные дни заявка на автотранспорт оформляется на весь рабочий день независимо от загрузки.

Профсоюз знает об этих проблемах и по мере сил и возможностей ведёт переговоры с работодателем и ОАО «РЖД» о необходимости поисков путей выхода из данной кризисной ситуации, используя доступные ему способы воздействия.

Но в случае отсутствия в подразделениях первичных профсоюзных организаций все эти усилия абсолютно напрасны. А жаль….

Информцентр Дорпрофжел

КАК УЙТИ В ОТПУСК ПО ЗАКОНУ

Все работающие имеют право на ежегодный оплачиваемый отпуск. Но чтобы все сотрудники не ушли в отпуск одновременно, а работа предприятия не остановилась, необходимо составить график отпусков, который, с одной стороны, гарантирует работнику право на полноценный отдых, а с другой — защищает работодателя и заставляет соблюдать закон. Согласно Трудовому кодексу график отпусков является обязательным как для работника, так и для работодателя.

Наступило время составления графиков отпусков на 2016 год, и поступает много вопросов как от кадровых работников структурных подразделений, так и от сотрудников предприятий. На часто задаваемые вопросы отвечает правовой инспектор труда профсоюза Комсомольского филиала Дорпрофжел Ярослава Кушнир:

— Нужно ли учитывать мнение работников при составлении графика отпусков? Какие сотрудники могут требовать отпуск в любое удобное для них время?

— В общем случае учитывать мнение работников при составлении графика отпусков работодатель вправе, но не обязан. Исключение составляют пожелания отдельных категорий сотрудников. В частности, работодатель обязан учесть пожелания по отпуску:

•сотрудниц, имеющих двух и более детей в возрасте до 12 лет, и сотрудников, воспитывающих таких детей без матери (абз. 3 подп. «б» п. 3 постановления ЦК КПСС, Совмина СССР от 22 января 1981 г. №235, распоряжение Совмина СССР от 30 октября 1985 г. №2275р). То, что данное положение по-прежнему подлежит применению, подтверждает и решение Верховного суда РФ от 17 июня 2014 г. №АКПИ14-440;

• работников в возрасте до 18 лет (ст. 267 ТК РФ);

• работников-родителей, в том числе приёмных, опекунов или попечителей, которые воспитывают ребёнка-инвалида в возрасте до 18 лет (ст. 262.1 ТК РФ);

• участников Великой Отечественной войны, инвалидов войны, ветеранов боевых действий, в том числе получивших инвалидность (ст. 14-19 Закона РФ от 12 января 1995 г. №5-ФЗ);

• Героев Советского Союза, Героев Российской Федерации и полных кавалеров ордена Славы (п. 3 ст. 8 Закона РФ от 15 января 1993 г. №4301-1);

• Героев Социалистического Труда и полных кавалеров ордена Трудовой Славы (ст. 6 Закона РФ от 9 января 1997 г. №5-ФЗ);

• работников, награждённых знаками «Почётный донор России» и «Почётный донор СССР» (при условии проживания в России) (ч. 1, 2 ст. 23 Закона РФ от 20 июля 2012 г. №125-ФЗ);

• сотрудников, получивших или перенёсших лучевую болезнь и другие заболевания, связанные с радиационным воздействием вследствие чернобыльской катастрофы или с работами по ликвидации её последствий, инвалидов вследствие чернобыльской катастрофы, участников ликвидации катастрофы, граждан, эвакуированных из зоны отчуждения и переселённых из зоны отселения, и иных лиц, подвергшихся воздействию радиации в результате катастрофы на Чернобыльской АЭС, других аварий на атомных объектах военного и гражданского назначения, испытаний, учений и на прочих работах, связанных с любыми видами ядерных установок (подп. 1 ч. 3 ст. 15 Закона РФ от 15 мая 1991 г. №1244-1);

• работников, претендующих на отпуск за первый рабочий год, при намерении работодателя включить их в график (ст. 122 ТК РФ).

Кроме того, при составлении графика отпусков работодателю следует также учитывать:

• право беременной сотрудницы на использование отпуска перед или после отпуска по беременности и родам (ст. 260 ТК РФ);

• право работника воспользоваться ежегодным отпуском в период отпуска по беременности и родам его жены (ч. 4 ст. 123 ТК РФ);

• право одного из работающих в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях родителей (опекуна, попечителя) получить ежегодный оплачиваемый отпуск или часть его (не менее 14 календарных дней) для сопровождения ребёнка в возрасте до 18 лет, поступающего в образовательное учреждение среднего или высшего профессионального образования, расположенное в другой местности (ч. 5 ст. 322 ТК РФ);

• право супругов военнослужащих на предоставление отпуска одновременно с отпуском другого супруга (п. 11 ст. 11 Закона РФ от 27 мая 1998 г. №76-ФЗ).

Если работодатель включает в график отпусков работника в первый рабочий год, то ему также придётся учесть мнение работника, который вправе претендовать на отпуск по истечении шести месяцев работы (ст. 122 ТК РФ).

Таким образом, составлять график отпусков работодатель может без учёта мнения сотрудников, за исключением указанных выше категорий. При этом если впоследствии такие «исключительные» сотрудники изъявят желание уйти в отпуск в другие даты, нежели это предусмотрено графиком, работодатель обязан исполнить такое требование и предоставить отпуск по заявлению сотрудника.

— Можно ли в графике отпусков указывать не конкретные даты, а месяц предполагаемого отпуска?

— Детальный порядок оформления в графике времени ухода сотрудника в отпуск — с указанием конкретного числа месяца или с указанием лишь месяца — законодательством не установлен.

Очерёдность предоставления оплачиваемых отпусков определяется ежегодно в соответствии с графиком отпусков, который утверждает работодатель не позднее чем за две недели до наступления календарного года (ч. 1 ст. 123 ТК РФ).

Если организация составляет график отпусков по унифицированной форме №Т-7, утверждённой постановлением Госкомстата России от 5 января 2004 г. №1, в Указаниях по применению и заполнению форм первичной учётной документации отсутствуют разъяснения по поводу того, каким образом должно быть указано запланированное время предоставления отпуска.

Вместе с тем, в графе 6 самой формы №Т-7 указано, что в ней должна быть проставлена «запланированная дата» ухода в отпуск. Следовательно, при составлении графика отпусков в нём логичнее указывать именно конкретную дату ухода сотрудника в отпуск или несколько дат — при разделении отпуска на части. При указании точной даты в графике отпусков отпадает необходимость требовать от сотрудника заявления об отпуске — при наступлении времени отдыха сотруднику кадровой службы достаточно будет лишь подготовить приказ на отпуск. Если же обозначить только месяц, то чтобы определить точную дату ухода в отпуск, понадобится согласовать её с сотрудником.

Независимо от того, известна ли точная дата ухода сотрудника в отпуск или только месяц предполагаемого отпуска, работодатель обязан известить сотрудника под подпись о времени начала отпуска не позднее, чем за две недели до его начала (ч. 3 ст. 123 ТК РФ). Если работодателю известен только месяц ухода сотрудника в отпуск, то формально он должен предупредить сотрудника о предстоящем отпуске не позднее, чем за две недели до начала этого месяца.

Исходя из указанного, следует, что указывать в графике отпусков только месяц предполагаемого отпуска не запрещено. Однако на практике это не очень удобно, поскольку в последующем придётся дополнительно оформлять согласование с сотрудником конкретной даты начала отпуска.

— Как поступить, если сотрудник отказывается подписывать график отпусков?

— Если сотрудник отказывается ставить подпись в графике отпусков или листе ознакомления с ним, то работодателю рекомендуется зафиксировать такой отказ актом в произвольной форме, указав все обстоятельства отказа. Такой отказ не является основанием для пересмотра графика отпусков и переноса отпуска для работодателя и не снимает обязанность по соблюдению графика с сотрудника (ч. 2 ст. 123 ТК РФ). Он лишь подтверждает, что работодатель ознакомил сотрудника с графиком, однако тот отказался подтвердить данный факт своей подписью.

Перед началом отпуска по графику работодателю необходимо будет уведомить сотрудника о его начале в общем порядке.

— Можно ли привлечь сотрудника к дисциплинарной ответственности за отказ уйти в отпуск по графику?

— Да, можно — при отсутствии уважительных причин для переноса отпуска. Очерёдность предоставления сотрудникам ежегодных оплачиваемых отпусков устанавливает график отпусков (ч. 1 ст. 123 ТК РФ). Соблюдение графика является обязательным как для сотрудника, так и для работодателя (ч. 2 ст. 123 ТК РФ).

В ситуации, когда объективные причины для переноса отпуска на другой срок отсутствуют, сотрудник обязан использовать отпуск в срок, определённый в графике. При этом работодатель обязан письменно известить сотрудника о предстоящем отпуске не позднее, чем за две недели, и выплатить отпускные не позднее, чем за три дня до начала отпуска (ч. 3 ст. 123, ч. 9 ст. 136 ТК РФ).

Отказ сотрудника от использования отпуска по графику при отсутствии уважительных причин может быть расценен как нарушение трудовой дисциплины, а значит, работодатель может привлечь сотрудника к дисциплинарной ответственности (ст. 192 ТК РФ).

СПАСИБО ЗА КРОПОТЛИВУЮ РАБОТУ!

В районе контактной сети станции Корфовская Хабаровской дистанции электроснабжения с 8 марта по 30 октября 2015 года по причине повреждения внешнего водовода отсутствовало водоснабжение.

Осложнялось всё тем, что внешнее водоснабжение принадлежало организации ООО «Альтернатива», балансодержатель — администрация посёлка Корфовский Хабаровского края, которая направила уведомление балансодержателю здания — Хабаровской дистанции гражданских сооружений о расторжении с 1 мая 2015 года договора по водоснабжению № В-06/1 от 03.04.2011.

Силами работников Корфовского района электроснабжения совместно с администрациями Хабаровской дистанции электроснабжения, Хабаровской дистанции гражданских сооружений и профсоюзным комитетом Хабаровской дистанции электроснабжения удалось восстановить водоснабжение для 11 членов профсоюза!

Елена ШЕСТАКОВА,
председатель ППО Хабаровской дистанции электроснабжения

СОЗДАТЕЛИ КИНОЛЕТОПИСИ МАГИСТРАЛИ

Коллектив киностудии «БАМ» (стоят слева направо): Евгений Жолнеров, Андрей Дюкарев, Андрей Гаршин, Константин Пожаров, Виктор Пожаров, Владимир Жолнеров; (сидят слева направо) Эдуард Хохлов и Рубен Арутюнян

11 декабря 1975 года приказом Министра путей сообщения в составе отдела научно-технической информации Дирекции строительства БАМа была создана киностудия для освещения строительства.

В феврале 1981 года студия преобразована в кинокорпункт Центрального научно-исследовательского института информации и технико-экономических исследований Министерства путей сообщения СССР.

С 1985 года кинокорпункт становится структурной частью Дорожного центра научно-технической информации в качестве киностудии «БАМ». Поставлены задачи — освещение посредством кино передового опыта, охраны труда и промышленной безопасности в подразделениях Байкало-Амурской железной дороги, создание технических и учебных фильмов для потребностей подразделений дороги.

В 1997 году, после того как грянули реорганизация железных дорог и ликвидация Байкало-Амурской магистрали, киностудия «БАМ» перешла в состав Дорожного центра научно-технической информации Дальневосточной железной дороги в качестве киновидеолаборатории. При этом её основные направления и приоритеты деятельности полностью сохранены.

В 2011 году Дорожный центр научно-технической информации был реорганизован в Дальневосточный центр научно-технической информации и библиотек, а киновидеолаборатория преобразована в отдел по производству киновидеопродукции.

Разговор о пройденном пути, о людях, создававших и создающих кинолетопись БАМа и ДВЖД, о задачах, стоящих перед кинодокументалистами сегодня, мы ведём с начальником отдела Андреем Дюкаревым.

— Нетрудно посчитать, что наше подразделение создано в самом начале строительства Байкало-Амурской магистрали, — говорит Андрей Олегович. — В то время не было такого мощного, везде проникающего телевидения, поэтому наша студия, являясь составной частью ДЦНТИ дороги — с одной стороны, и филиалом ЦНИИТЭИ — с другой, была основным средством информации о новой стройке в системе МПС. Она собирала всё передовое, что было на других дорогах и что можно использовать на вновь создаваемой дороге. ДЦНТИ и его киналаборатория — тогда мы так назывались — поначалу создавали технические ленты, помогавшие решить проблемы дороги, работающей в необычных климатических условиях. К примеру, фильмы «Широкие горизонты БАМа», «Звенья на потоке», «Эксплуатация тоннелей», «Письмо машиниста» и другие.

Киностудии повезло изначально. Прежде всего, потому что руководство дороги и Министерство путей сообщения поддержали создание нашей информационно-технической лаборатории. Руководивший тогда ДЦНТИ Николай Коршунов — человек необычайно деятельный — сразу же взял курс на подбор профессионального коллектива. Он понимал, что на любительском уровне студия не завоюет авторитета у строителей магистрали как средство массовой информации.

Почему? Да потому что в маленьком городе, каковым в ту пору была Тында, где находилась основная база киналаборатории (были ещё и корпункты на трассе), постоянно работали собкоры ведущих советских газет и Всесоюзного радио, кинодокументалисты всех киностудий. Они создавали тот фон, в который, чтобы не потеряться в «столичной» информации, должно было сразу «вписаться» новое киноподразделение. И это удалось. Сразу же была взята высокая планка при создании фильмов, и она уже не снижалась.

Николай Коршунов уже тогда предвидел, как с годами будет возрастать ценность каждого кадра о БАМе. Потому и отправлял своих операторов с первыми десантами на самые дальние точки трассы. Руководитель стремился получить в свой архив в обмен или за деньги каждый фильм о БАМе. Сегодня в архиве киностудии «БАМ» около шестисот банок с плёнками, на которых отснято около 450 фильмов о БАМе.

Приехавший в 1979 году из Новосибирска кинооператор Виктор Пожаров, ставший вскоре начальником киногруппы, продолжил добрую традицию собирательства. Виктор Николаевич за двадцать пять лет объездил и весь БАМ, и всю Дальневосточную дорогу. Он имел дипломы кинофестивалей в Братиславе, Тюмени, Санкт-Петербурге, Благовещенске за лучшую операторскую и режиссёрскую работу.

— Вы сказали, что в столице БАМа было немало работников пера, микрофона и телекамеры из других регионов. Вы взаимодействовали с ними?

— В те годы у нас установились творческие контакты с журналистами и ведущими киностудиями, выпускающими документальные фильмы. Большую помощь оказывала нам группа режиссёра Центральной студии документальных фильмов Владлена Трошкина, снимавшая летопись БАМа. Обработку материала и озвучивание производили на студии «Новосибирсктелефильм» — это была одна из могущественных фильмопроизводящих студий и одна из самых технически оснащённых. Она, единственная за Уралом, имела цветную технологию.

Вот так мы формировались. И выросли в известный серьёзный творческий коллектив. Нас знают. И с нами охотно сотрудничают известные драматурги — члены Союза писателей, режиссёры и операторы — члены Союза кинематографистов Российской Федерации, что положительно влияет на профессиональный рост коллектива. Среди них лауреат премии Союза журналистов СССР Александр Тихомиров. Сделанный с нашим участием его фильм «БАМ: в ожидании оттепели» вышел к 40-летию БАМа. Много интересных работ подготовил заслуженный деятель искусств РФ, профессор Московского государственного университета культуры Леонид Казавчинский. Совместный творческий процесс был своеобразным мастер-классом для коллектива киностудии. В разные годы здесь работали и продолжают работать заведующая кабинетом технической информации Нина Пищулова, редакторы и операторы Эдуард Хохлов, Павел Бакин, Павел Козменчук, Рубен Арутюнян, Константин Пожаров, монтажёры Андрей Гаршин, Дмитрий Кобелев, Евгений Жолнеров, Алексей Бакулин, водитель Владимир Жолнеров. Почти все сотрудники студии окончили Сибирскую киношколу при Союзе ки-

Павел Козменчук (на первом плане) и Рубен Арутюнян на съёмке

Николай Коршунов (в центре) перед началом торжественного мероприятия на бамовской станции Куанда, 1984 г.

Павел Бакин (слева) и Дмитрий Кобелев за созданием фильма

Из этого черпака пил колодезную воду юный Ким Ир Сен. Мангёндэ, КНДР, 2005 г.

нематографистов России.

— Среди фильмов, созданных в руководимом Вами подразделении, есть немало отмеченных на престижнейших конкурсах...

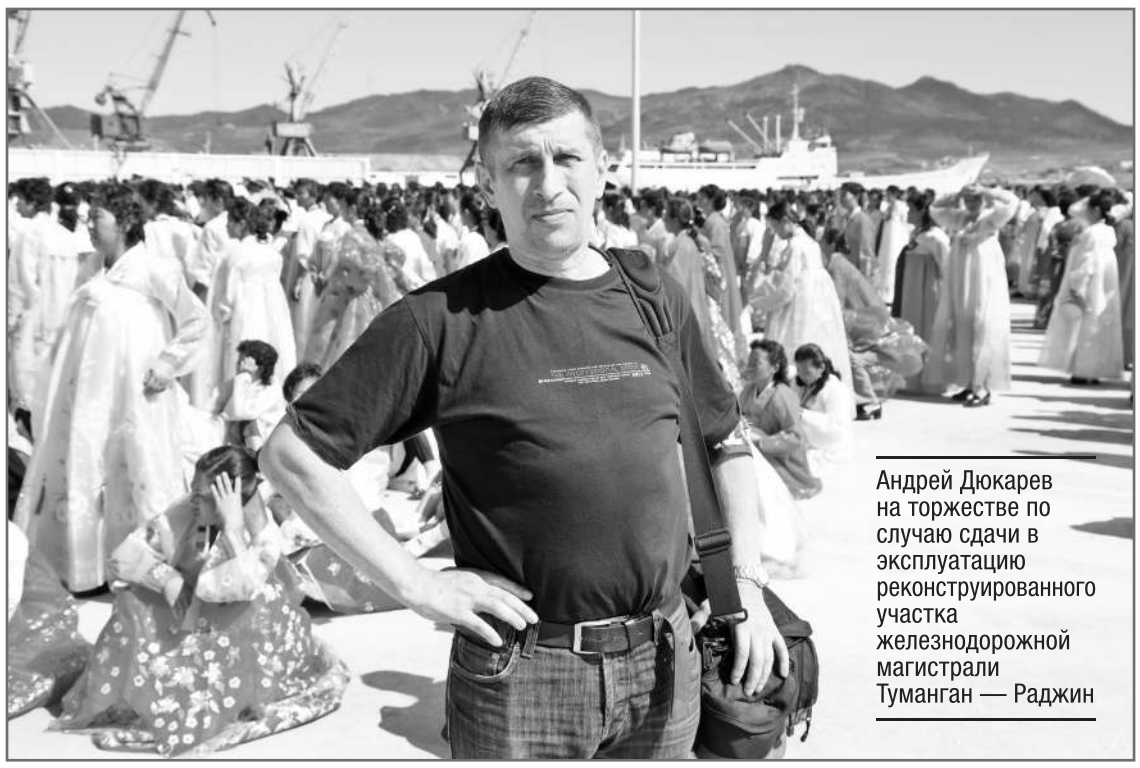
— Со временем деятельность наших кинодокументалистов вышла далеко за корпоративные рамки. Создан ряд публицистических лент, поднимающих важные общегосударственные проблемы. Наши фильмы — призёры союзных, российских и международных фестивалей. Высокую оценку получили ленты, посвящённые освоению территорий, прилегающих к БАМу, невостребованности в 90-х годах прошлого века самой Байкало-Амурской магистрали, судьбам живущих здесь коренных малочисленных народов Севера. Достаточно сказать, что часовой фильм «Судьба региона» демонстрировался депутатам Государственной Думы и в значительной степени определил политику высшего законодательного органа государства по отношению к этому богатейшему району страны.

Ряд работ отмечен дипломами и призами престижнейших кинофорумов страны. Буквально один пример. На проходившем в Ханты-Мансийске Международном фестивале кинотелепрограмм «Золотой бубен» 25-минутная лента «Легенда о железном коне, или история железных дорог Якутии» вошла в призовую шестёрку из 45 соискателей в номинации публицистических программ. Создатели фильма привезли в Тынду диплом и памятный приз.

Не раз мы были победителями фестивалей городских телекомпаний Амурской области. К примеру, первого места в конкурсной номинации на лучшую режиссуру с вручением диплома, подписанного губернатором, удостоен 12-минутный фильм, посвящённый одному из юбилеев киностудии.

— Чем характерна работа в настоящий момент?

— Основная наша продукция сегодня — фильмы, рассказывающие о Дальневосточной дороге, её успехах, проблемах, истории дороги, её людях, техническом перевооружении. У нас есть камеры, технология линейного и нелинейного монтажа. Нашими фильмами пользуются учебные заведения, библиотеки, музеи, предприятия дороги, они являются составной частью различных технических советов. Съёмочные группы студии участвуют в плановых дорожных мероприятиях.



Андрей Дюкарев на торжестве по случаю сдачи в эксплуатацию реконструированного участка железнодорожной магистрали Туманган — Раджин

В Пхеньяне Виктор Пожаров, Андрей Дюкарев и Геннадий Астахов неожиданно оказались на корейской свадьбе

Помимо технических фильмов мы снимаем научно-популярные, познавательные, информационные и фильмы, которые в профессиональном кино называются общеэкранными, разумеется, тематика своя — железнодорожная. Свой редакционный портфель формируем из тем, предлагаемых руководителями служб, подразделений дороги и просто инициативными железнодорожниками. У нас постоянный контакт с начальником дороги, главным инженером, начальниками отделений, Дорпрофжел. Все они являются нашей общественной редакцией.

В последние несколько лет отдел по производству киновидеопродукции ДЦНТИБ активно сотрудничает с корпоративным телевидением «РЖД ТВ», регулярно размещая в его эфире сюжеты, посвящённые работе Дальневосточной железной дороги.

Тепло приняты зрителем созданные нашим коллективом ленты к юбилеям Владивостокского и Хабаровского отделений дороги, презентационные фильмы, рассказывающие о детских оздоровительных лагерях и санаториях-профилакториях ДВЖД.

За 40 лет деятельности в отделе собран уникальный киноархив, отображающий хронику строительства Байкало-Амурской и Транссибирской магистралей, а также развития и модернизации Дальневосточной железной дороги. Очень редкая хроника. Ею живо интересуются телевизионщики из Хабаровска, Владивостока и Москвы. Проявляют любопытство и зарубежные кинематографисты. В Тынду уже приезжали специалисты из Эстонии, Франции и Германии.

К 70-летию Победы подготовлен документальный фильм о вкладе железнодорожников Дальнего Востока в разгром фашистских захватчиков. Его авторы ещё раз напомнили зрителям, как через Дальневосточную железную дорогу, через Транссиб в годы войны перебрасывались на фронт солдаты и техника. Трудившиеся круглосуточно, на пределе человеческих возможностей железнодорожники приближали победу, не допуская в тяжёлое военное время аварий и происшествий.

— Доводится ли кинодокументалистам выезжать в загранкомандировки?

— Естественно. Нами сделан фильм о работе погранперехода Гродеково — Суйфэньхэ. Для проведения съёмок выезжали на территорию Китайской Народной Республики. Несколько раз бывали в столице Корейской Народно-Демократической Республики Пхеньяне, других городах соседнего государства. Работали в городах Туманган и Раджин, где осуществляется реконструкция Корейских железных дорог.

— Несколько слов о ваших планах на будущее.

— Продолжим языком кино освещать проблемы охраны труда, экологии, внедрение передового опыта. И, конечно же, главное из главных — безопасность движения на железнодорожном транспорте. О популярности нашей киностудии свидетельствует большое количество заявок на фильмы. Они поступили от служб, предприятий, структурных подразделений ДВЖД, разбросанных на территории от Владивостока до Якутии. Не забудем про участие в региональных и международных творческих конкурсах.

И, как и раньше, будем тесно сотрудничать с корпоративным телевидением, центральными телеканалами России, телекомпаниями Приамурья, Приморского и Хабаровского краёв.

Вёл интервью
Геннадий АСТАХОВ

Фото из архива киностудии «БАМ»

ШКОЛА ПЕРЕДОВОГО ОПЫТА

Несмотря на технологические окна, штормовые предупреждения и недостаточное финансирование 18 ноября в Хабаровской дистанции электроснабжения состоялась Школа передового опыта среди районов контактной сети.

В мероприятии приняли участие семь команд. Необычность и интрига соревнований заключались в так называемых «бизнес-играх», которые впервые проводились на мероприятии такого уровня.

Приятным сюрпризом для участников соревнований явилось то, что «бизнес-игры» не относятся к их профессиональной деятельности, что позволило расслабиться и отвлечься от напряжённого соревновательного настроя. Вместе с тем игры показали, насколько члены команды понимают друг друга, могут ли они называться командой. В номинации «Самый сплочённый коллектив» победила команда района контактной сети станции Волочаевка во главе с начальником Алексеем Волобуевым.

Теоретические задания были разработаны в виде тестов высокой сложности. Но все команды справились с поставленной задачей на достойном уровне. Самое активное участие и помощь своей команде в соревнованиях, в том числе в прохождении тестов, оказала техник района контактной сети станции Хор Елена Воропаева, за что получила звание «Лучший техник».

Для практических заданий были выбраны самые насущные вопросы дистанции. Первая работа — замена стыкового зажима КС-321. Тут команды показали своё профессиональное мастерство. Некоторые команды приятно порадовали членов комиссии чётким выполнением требований технологии работ и соблюдением правил техники безопасности. Вместе с тем был выявлен ряд нарушений, что не позволило некоторым командам выбиться в лидеры.

Хорошие навыки оказания реанимационных мероприятий показали все участники соревнований при выполнении второй практической работы. Задача осложнялась тем, что пострадавший находился на изолированной съёмной вышке, и перед началом реанимационных мероприятий его необходимо было спустить вниз. Всех «пострадавших» «оживили» в кратчайшие сроки и доставили к карете скорой помощи. Самое активное участие в выполнении этой задачи принимали тренажёры «Гоша» и «Кеша».

Победителем профессиональных соревнований по итогам выполнения всех заданий стала команда района контактной сети станции Биробиджан во главе с электромехаником Константином Воробьёвым. Второе место занял район контактной сети станции Бикин, команду возглавил начальник Владимир Тытюк. Почётное третье место заняла команда Вяземского района контактной сети, возглавляемая Евгением Кондриным.

Все призёры и номинанты были награждены дипломами и ценными подарками.

В подготовке ШПО была задействована половина аппарата управления дистанции во главе с главным инженером Николаем Лепихиным. В роли идейного вдохновителя выступила инженер по подготовке кадров Олеся Андро. Весомый вклад в подготовку ШПО внесли ведущий специалист по охране труда Павел Дамрин и специалист по охране труда Екатерина Красильникова. Хотелось бы отметить, что без активного участия профсоюза в лице Елены Шестаковой профессиональное соревнование не состоялось бы.

Подобные мероприятия вносят весомый вклад в работу дистанции как сплочённой единой команды под сильным, профессиональным и в то же время лояльным руководством.

Олеся АНДРО,
инженер по подготовке кадров ЭЧ-2

СЛЁТ МОЛОДЁЖИ

В Хабаровском центре организации работы железнодорожных станций при активном участии профсоюзного комитета на базе Хабаровского подразделения Дальневосточного учебного центра 6 ноября прошёл ежегодный слёт молодёжи с приглашением специалистов Центра мониторинга и молодёжной политики Дальневосточной железной дороги.

Молодые специалисты ознакомлены с целевой программой ОАО «РЖД» «Молодёжь ОАО «Российские железные дороги», системой адаптации в компании, со спецификой профессиональной деятельности, с корпоративной культурой, со специальной поддержкой в компании молодых работников, с положением о молодом специалисте ОАО «РЖД», с льготами и компенсациями по статусу молодого специалиста, с карьерограммой молодого специалиста.

В ходе слёта использовались видеоматериалы, презентации, наглядные пособия. Молодым работникам были розданы буклеты «Путеводитель нового сотрудника ОАО «РЖД», информационный справочник корпоративных стандартов ОАО «РЖД»; изучены корпоративные компетенции и молодёжная политика. Для более успешного усвоения материала проводились тренинги, деловые игры, круглый стол, обратная связь. Для этого молодые специалисты были поделены на две команды, выбраны лидеры.

Состоялся круглый стол с молодыми руководителями Хабаровского центра, наставниками, представителями совета молодёжи центра. Обсуждались вопросы карьерного роста, социальной поддержки, профессиональной адаптации и другие вопросы, интересующие молодых работников.

При подведении итогов работы слёта самые активные молодые специалисты были премированы подарками от профсоюзного комитета центра.

Светлана ИЛЬИНА,
председатель ППО ДЦС-1

I ОБЪЯВЛЕНИЕ I

ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ!

Обращаем ваше внимание, что с 16 ноября информационный центр Дорпрофжел находится по новому адресу: Хабаровск, ул. Станционная, 2, подъезд 5, офис 5 (2-й этаж).

Телефонная связь в новом офисе временно отсутствует.

ПРОФСОЮЗНАЯ жизнь

Учредитель и издатель: Дорожная территориальная организация Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на Дальневосточной железной дороге.
Газета зарегистрирована управлением Федеральной службы по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций по ДФО. Свидетельство ПИ№ ТУ27-00528 от 02.09.2015 г.
Адрес издателя: 680000, Хабаровск, ул. Муравьева-Амурского, 20, Дорпрофжел.
Адрес редакции: 680021, Хабаровск, ул. Станционная, 2, офис 5.
E-mail: DP_SolovevaNL@upr.dvgd.rzd(ru); NikolaevaTY@yandex.ru

Редактор — Т.Ю. Николаева
Дизайн и верстка — Александр Егель
Отпечатано в Хабаровской городской типографии. Хабаровск, проспект 60-летия Октября, 188. Тираж 5500 экз. Заказ № 6420
Подписано в печать по графику и фактически 24.11.2015 в 12:20.
Цена свободная.