

| В НОМЕРЕ |

Всегда на связи

Победителем второго этапа смотра-конкурса «Сильная «первичка» — сильный профсоюз!» на уровне Дальневосточной железной дороги среди ППО численностью от 150 до 500 членов профсоюза стала «первичка» Хабаровского регионального центра связи (РЦС-1).

Стр. 2

Разобщённость — путь в никуда

Дальновидный работодатель понимает высокую значимость профсоюза как своего помощника в создании безопасных и комфортных условий труда работников, в формировании положительного социально ориентированного имиджа компании. Руководитель предприятия, состоящий в профсоюзных рядах, показывает свою сопричастность к коллективу, желание прислушиваться к его потребностям и решать актуальные проблемы работников.

Стр. 4–5

Общими усилиями

«Работа на результат во благо трудового коллектива!» — такой девиз ставит в основу повседневной деятельности технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадим Валиев. Следование этому принципу позволяет положительно решать многие вопросы охраны труда и защиты интересов членов профсоюза.

Стр. 6



УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ, ЧЛЕНЫ РОСПРОФЖЕЛ!

Поздравляю вас со 115-летием Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей!

Это возраст большой зрелости и профессионального опыта. Пройдя столь долгий и непростой исторический путь, профсоюз сумел сохранить единство, что говорит о доверии человека труда к своей общественной организации. Сейчас РОСПРОФЖЕЛ объединяет более миллиона работников железнодорожной отрасли по всей России.

Сегодня, в период сложной экономической ситуации в стране, профсоюз делает всё, чтобы помочь, защитить, поддержать как в целом трудовые коллективы железнодорожников, так и каждого сотрудника в отдельности. Профсоюз продолжает вести работу

по всем самым важным для железнодорожников направлениям. Это охрана труда, развитие и сохранение кадрового потенциала, безопасность движения, юридическая поддержка, организация детского отдыха, оздоровление работников и членов их семей. Немало сделано за эти годы, ещё больше предстоит сделать. Наши цели, задачи и действия диктуются интересами тружеников.

Профсоюз продолжает успешно решать поставленные перед ним задачи в деле отстаивания прав и интересов работников, делать всё, чтобы их жизнь в социально-экономическом плане была максимально защищена.

Надеюсь, что взаимодействие профсоюза и руководства продолжит развиваться в позитивном ключе, а основные критерии успешности социального партнёрства останутся прежними — стабильная работа железнодорожных предприятий, возможность железнодорожникам зарабатывать достойную заработную плату, здоровая и благоприятная обстановка в коллективах.

Позвольте искренне пожелать всем вам плодотворной работы, благополучия, успехов, творческого роста, крепкого здоровья, мира и любви в ваших семьях!

Виталий БАБИЙ,

председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

ПОД ЗАЩИТОЙ ПРОФСОЮЗА

Старейший профессиональный союз страны — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей 21 апреля отметил знаменательную дату — 115-летие.

Именно в этот день в далёком 1905 году на первом учредительном съезде сотрудников отрасли в Москве было провозглашено создание Всероссийского внепартийного железнодорожного союза. С тех пор его название менялось не раз, приходили новые лидеры, поколения работников, страна переживала разные времена и политические изменения, но основная миссия отраслевого профсоюза железнодорожников — защита социально-экономических интересов своих членов — оставалась неизменной.

История профсоюза — это путь, отмеченный многими славными свершениями и традициями, благодаря которым в летопись РОСПРОФЖЕЛ вписано немало ярких страниц, повествующих о его высокой роли в судьбе тружеников стальных магистралей и транспортных строек страны.

Отраслевое тарифное соглашение по железнодорожному транспорту — одно из первых в стране — было заключено в феврале 1992 года между профсоюзом,

Министерством путей сообщения и Правительством РФ. Соглашением был установлен минимальный размер оплаты труда, закреплены индексация зарплат, предоставление дополнительных отпусков за вредные условия труда, бесплатная медицинская помощь и оздоровление работников, что значительно улучшило социальное положение железнодорожников, стабилизировало социальную обстановку в коллективах.

21 октября 2004 года был заключён Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год, куда вошли основные гарантии действовавшего Отраслевого тарифного соглашения — всё лучшее, что было наработано на железнодорожном транспорте за время его существования.

Систему социального партнёрства в ОАО «РЖД», как обязательного условия успешной работы предприятия и процветания коллектива, можно назвать одной из самых эффективных в стране. Соцпартнёрство с работодателем путём заключения отраслевых

соглашений и коллективных договоров в настоящее время является одним из основных действенных инструментов работы профсоюза по обеспечению трудовых прав и социальных гарантий членов РОСПРОФЖЕЛ.

В 2019 году, посвящённом профсоюзом теме социального партнёрства, компания и РОСПРОФЖЕЛ заключили Коллективный договор ОАО «РЖД» на 2020-2022 годы. В нём сохранён весь спектр социальных гарантий и льгот для работников и неработающих пенсионеров. Это, в частности, индексация заработной платы не менее двух раз в год, выплаты при увольнении впервые на пенсию в зависимости от стажа и поощрений, негосударственное пенсионное обеспечение, бесплатный проезд в поездах дальнего следования и в пригородном сообщении, медицинское обслуживание и оздоровление. Основные льготы удалось не только сохранить, но и дополнить. В итоговый вариант документа вошло более 40 изменений и дополнений.

В новом коллективном договоре появились и абсолютно новые положения: отдельный пункт об улучшении условий труда, производственного быта и охране здоровья женщин, учтена возможность установления гибкого

рабочего графика. В профсоюзе расценивают этот документ как шаг вперёд в развитии социального партнёрства и социальной поддержки работников. В нём учтено всё, что имеет первоочередное значение для развития человеческого потенциала, благополучия и достойной жизни.

Сегодня на Дальневосточной железной дороге 83 тысячи членов профсоюза — более 93 процентов от общего количества работающих железнодорожников, студентов и ветеранов. Люди понимают: не будет профсоюза — не будет и коллективного договора, а значит, льгот и гарантий сверх Трудового кодекса.

В соответствии с предыдущими коллективными договорами в 2019 году была проведена индексация заработной платы в большинстве организаций холдинга «РЖД», в негосударственных учреждениях здравоохранения, образования, дочерних обществах.

На постоянном контроле профсоюза был и остаётся вопрос обеспечения спецодеждой и средствами индивидуальной защиты. По итогам 2019 года план поставок выполнен по всем позициям.

(Продолжение на стр. 3)

ВСЕГДА НА СВЯЗИ

Победителем второго этапа смотра-конкурса «Сильная «первичка» — сильный профсоюз!» на уровне Дальневосточной железной дороги среди ППО численностью от 150 до 500 членов профсоюза стала «первичка» Хабаровского регионального центра связи (РЦС-1).

В ППО РЦС-1 трудятся 422 работника. В профсоюзе состоит 98,6% коллектива. Возглавляет «первичку» ведущий инженер центра Светлана Таратенко.

— В конкурсной презентации мы отразили итоги деятельности нашей ППО за 2019 год, — рассказывает Светлана Анатольевна. — Профактив особое внимание уделяет вопросам охраны труда. Нами было предложено 20 мероприятий, направленных на её улучшение и на совершенствование условий труда работников. Охрана труда находится под строгим контролем девяти уполномоченных. В минувшем году ими проведено 65 проверок, вынесено 78 замечаний. Результат этой деятельности невозможно переоценить, и «первичка» всячески старается поощрять работу уполномоченных по охране труда на благо всего коллектива.

В решении серьёзных вопросов нет мелочей. Ежемесячно мы принимаем участие в заседаниях комиссии по премированию, разборах. Профсоюзным комитетом ППО центра рассмотрено 18 проектов по изменению нормативов численности, местных норм времени, инструкций по охране труда и так далее, — отмечает Светлана Таратенко. — Результаты нашей деятельности отражаем в листовках и газете центра «Life РЦС news», которую рассылаем по электронной почте нашим работникам.

На особом счету у «первички» Хабаровского регионального центра связи культурно-массовая и физкультурно-оздоровительная работа. В этих направлениях профсоюз активно взаимодействует с руководством центра.

— Члены профсоюза с готовностью участвуют в различных событиях как на уровне центра, так и на

уровне дороги, — продолжает Светлана Таратенко. — В прошлом году наши команды отлично проявили себя в спортивной игре «Зарница», открытом турнире по мини-футболу на кубок начальника РЦС-1, спартакиаде работников Хабаровской дирекции связи, первенстве работников железнодорожного транспорта Хабаровского территориального управления ДВЖД по настольному теннису и гиревому спорту и других спортивных соревнованиях. Особенно запомнилось нашим работникам участие в масштабном велопробеге, организованном ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в честь 45-летия БАМа.

Знаковым стал для нас дорожный этап Спортивного фестиваля, организованный и проведённый ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД. Наша команда «Связист-Дальневосточник» стала лучшей среди 14 команд-участниц. Эта победа нам очень дорога!

Нельзя не отметить и наших спортсменов, сумевших взять первое место в волейбольном турнире Хабаровского территориального управления ДВЖД.

«Первичка» РЦС-1 всегда старается порадовать коллектив центра чем-то новым и интересным. Так, в честь Дня связистов, отмечаемого 7 мая, ППО провела для членов профсоюза праздничную лотерею. Обладателями замечательных призов стали 40 работников центра.

— Мероприятие настолько понравилось участникам, что мы решили продолжить работу в этом направлении, — говорит Светлана Таратенко, — и в честь Дня железнодорожника дали старт новому проекту — ежемесячной лотерее именинников. С августа 2019 года по август 2020 года устраивается розыгрыш призов для именинников каждого месяца. Уже разыграно 20 призов.

Подарки от «первички» получили и победители конкурса профмастерства «Лучший кабельщик-спайщик».

Ежегодно ППО РЦС-1 проводит акцию «Помощь первоклассникам», вместе с родителями собирая детей в школу. А в октябре на станции Литовко прошло посвящение ребят в юные железнодорожники.

Особое внимание «первичка» уделяет ветеранам центра. В честь Дня пожилого человека организуются чаепития. В прошлом году вместе отметили праздник пенсионеры-связисты на станциях Литовко, Волочаевка-2, Облучье, Тырма, Бикин и Вяземская.

В минувшем году ППО РЦС-1 организовала День отказа от курения. Работники центра с энтузиазмом поддержали профсоюзную акцию, итогом которой стал запоминающийся фотоотчёт.

В преддверии Нового года в Хабаровском региональном центре связи прошёл фотоконкурс «Мы любим свою работу», организованный ППО и Советом молодёжи центра. Все участники конкурса были отмечены специальными призами.

При поддержке «первички» РЦС-1 на базе Дома связи станции Хабаровск-2 коллективом группы техдокументации создан музей, прошёл семинар по соблюдению правил дорожного движения с водителями и лицами, допущенными к управлению автотранспортом, состоялась акция «Безопасные каникулы!», направленная на профилактику транспортных происшествий с несовершеннолетними в зоне движения поездов.

Вместе коллектив РЦС-1 отметил день рождения Хабаровска.

— Это наша традиция — принимать участие в праздничном шествии в честь Дня города, — отмечает профлидер центра. — Мы все дружно и основательно готовились к мероприятию. Специально украсили автомобиль КАМАЗ, сопровождавший колонну связистов в ходе парада. Обновили баннеры и флаги. Колонна работников РЦС-1 была в



Активная работа председателя ППО РЦС-1 С.А. Таратенко отмечена Почётной грамотой ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

футболках с символикой центра и РОСПРОФЖЕЛ. Хочется поблагодарить всех участников шествия, отложивших свои дела в выходной день, чтобы поздравить с днём рождения любимый город.

«Первичка» РЦС-1 работает в постоянном взаимодействии с Советом молодёжи центра.

— Молодёжь у нас очень активная, — отмечает Светлана Таратенко. — Обязательно принимает участие во всех мероприятиях, которые организует ППО. Особое спасибо нашему молодёжному лидеру Ольге Сергеевой! Она всегда готова к воплощению в жизнь новых идей, умеет сплотить людей. Сформировала отличную молодёжную команду. Несмотря на свою занятость, в том числе и общественную, Ольга большое внимание уделяет информработе: ведёт в сети Инстаграм страничку РЦС-1 (KhabRCS1dvgd), где отражает все события из жизни нашего большого коллектива. Людям это интересно, поэтому число подписчиков неуклонно растёт. Ольга принимает участие в знаковых мероприятиях. Так, на совместном заседании комитета ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД и руководства ДВЖД по подведению итогов реализации отраслевых соглашений и коллективных договоров за

2019 год в своём выступлении она подняла актуальную для большинства работников дороги проблему компенсации авиаперелёта взамен железнодорожного проезда до места проведения отпуска и обратно.

Молодые связисты центра приняли участие в дорожном уровне Школы молодого профсоюзного лидера, состоявшейся в Тынде в рамках празднования 45-летия БАМа. Обязательными для РЦС-1 стали дни адаптации молодых работников, в ходе которых молодое пополнение центра знакомится с функциями предприятия и профактивом общественной работой.

Коллектив Хабаровского регионального центра связи живёт насыщенной жизнью, и немалая заслуга в этом первичной профсоюзной организации РЦС-1. В этом году деятельность «первички» связистов была оценена по достоинству: за большой личный вклад в укрепление профсоюзного движения и активную работу в профсоюзе неосвоенный председатель ППО РЦС-1 Светлана Анатольевна Таратенко награждена Почётной грамотой ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

Наталья ОХОТНАЯ



Триумфатор Спортивного фестиваля на ДВЖД в 2019 году команда «Связист-Дальневосточник»



Волейбольная команда РЦС-1



Хабаровские связисты вместе отметили День города

ПОД ЗАЩИТОЙ ПРОФСОЮЗА



(Окончание. Начало на стр. 1)

Продолжая лучшие исторические традиции по пропаганде здорового образа жизни среди членов профсоюза и членов их семей, ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в прошедшем году организовал проведение множества спортивно-массовых мероприятий.

С 2015 года профсоюз осуществляет общественный контроль безопасности движения поездов. Общественные инспекторы активно внедряют культуру безопасности, проводя разъяснительную работу в коллективах. Это даёт результаты: количество случаев нарушения безопасности на дороге постепенно снижается. Совместные действия работодателя и профсоюза позволили усовершенствовать систему обучения общественных инспекторов, реализовать материальную и моральную мотивацию их качественной работы.

На Дальневосточной железной дороге работают

479 общественных инспекторов по безопасности движения поездов. В минувшем году они провели 6000 проверок и выявили более 14500 нарушений.

Труд на железнодорожном транспорте очень напряжённый. Нередко работники находятся в зоне повышенной опасности. Поэтому главные из направлений деятельности профсоюза — создание для работников здоровых и безопасных условий труда, предупреждение производственного травматизма, решение бытовых вопросов на производстве.

Технической инспекцией труда ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в минувшем году проведено 199 проверок, выявлено 933 нарушения и выдано 112 требований о приостановлении работ.

Работодатель вкладывает серьёзные средства в профилактику производственного травматизма, вывод работников из опасных зон, улучшение условий труда и быта железнодорожников.

В рамках социально-экономической и правовой защиты работников профсоюз ведёт постоянную работу по оказанию консультативной помощи железнодорожникам — членам профсоюза. Ни одно обращение тружеников не остаётся без внимания.

Правовой инспекцией труда ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в 2019 году проведено 290 проверок, выявлено 568 нарушений, выдано 149 представлений, предоставлено 5612 юридических консультаций, возвращено работникам ДВЖД 1,7 млн рублей. На полигоне Дальневосточной железной дороги работают 44 внештатных правовых инспектора, которыми проведены 474 проверки.

Достиженные профсоюзом позитивные результаты усиливают его авторитет. Быть членом союза престижно. Свидетельство тому — единство наших рядов, которое отличается высочайшим процентом профсоюзного членства. РОСПРОФЖЕЛ

доверяют свыше миллиона тружеников железнодорожной отрасли по всей стране, фундаментом которой остаются сегодня не только производственные отношения, но и членство работников в Российском профессиональном союзе железнодорожников и транспортных строителей. И за 115 лет истории профсоюза этот фундамент стал только крепче.

2020 год объявлен РОСПРОФЖЕЛ Годом единства, памяти и славы. Страна готовится отметить 75-летие Победы в Великой Отечественной войне. В условиях коронавирусной пандемии профсоюз активно помогает ветеранам железнодорожной отрасли благополучно преодолеть этот сложный жизненный этап.

Вся история профсоюза — это работа на благо человека, на решение его насущных проблем. Накоплен большой опыт в отстаивании интересов работников. Сквозь годы РОСПРОФЖЕЛ с честью пронёс

традицию сплочённости своих рядов и единства действий в интересах обеспечения надёжной социальной защищённости членов профсоюза, для которых профсоюз всегда был и есть опора и поддержка. Эта истина тем более актуальна в настоящее время.

В период сложившейся напряжённой финансово-экономической обстановки в стране перед профсоюзом стоит особая задача — сгладить имеющиеся негативные последствия для членов профсоюза. Мы направили все силы на дальнейшее сплочение и всестороннюю поддержку коллективов железнодорожников, на реализацию положений отраслевых соглашений и коллективных договоров.

Виталий БАБИЙ,

председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

КРОВЬ — ЭТО ЖИЗНЬ!

В преддверии дня донора пятеро работников Уссурийского локомотиворемонтного завода приняли участие в акции «Подари жизнь, стань донором!», которую инициировал Совет молодёжи предприятия.

Донорская кровь не бывает лишней. Каждая её порция — это чья-то спасённая жизнь, так считают медики. Из всех ребят, которые приняли участие в акции, только двое являются постоянными донорами, остальные на краевой станции переливания крови в Уссурийске были впервые.

— Я давно хотел попробовать стать донором, но как-то всё не получалось, — говорит технолог УЛРЗ Станислав Чилий. — А тут как раз Совет молодёжи завода объявил акцию, вот и записался. Стати, только здесь я узнал свою группу крови — 4-я положительная. Первичный осмотр прошёл успешно, анализы были хорошие. Проблемы возникли непосредственно при взятии крови: оказалось, что у меня тонкие вены. Медсёстры долго не могли выбрать вену, чтобы не повредить её иглой. Да и сам забор проходил долго — при мне два человека друг за другом успели сдать.

Среди новичков была и инспектор спецсектора Анастасия Ловейко. Она оказалась единственной девушкой, которая рискнула стать донором.

— Донорство — это возможность спасти жизнь другому человеку, — делится своими впечатлениями Анастасия. — Люди часто попадают в ДТП, с нами могут произойти и другие

несчастные случаи, мы подвержены различным заболеваниям, согласитесь, каждый может оказаться в подобной сложной ситуации. Медики, конечно же, делают всё от них зависящее, но бывает и так, что без донорской крови жизнь пациенту спасти невозможно. Став первым раз донором, я поняла, что готова помогать людям и дальше.

А вот начальника сектора инжиниринга качества Уссурийского локомотиворемонтного завода Артёма Жабко медработники станции переливания крови знают хорошо. Молодой человек уже 15 раз становился донором.

— Сдача крови очень дисциплинирует, — говорит Артём. — Ты начинаешь больше заботиться о своём здоровье, так как понимаешь, что донорская кровь должна быть чистой, чтобы её могли перелить тем, кто в ней нуждается. Да и сам ты получаешь пользу от этой процедуры, организм при этом обновляется. Стимулируют доноров и льготы, которые им предоставляет государство.

В акции «Подари жизнь, стань донором!» также приняли участие технолог ЭМД Павел Кривов и инженер спецсектора Максим Совастеев.

Екатерина БЕЛОВА



СИТУАЦИЯ ПОД КОНТРОЛЕМ

Молодёжные активисты и волонтеры Дальневосточной магистрали продолжают оказывать помощь пенсионерам-железнодорожникам, оказавшимся в условиях изоляции из-за распространения коронавирусной инфекции.

В территориальных управлениях ДВЖД на базе дворцов и домов культуры железнодорожников созданы региональные волонтерские штабы. В границах полигона Дальневосточной железной дороги ежедневно увеличивается количество людей, охваченных заботой добровольцев.

— Уже оказана помощью 96 одиноким неработающим пенсионерам, — рассказывает заведующая отделом социальной сферы ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Татьяна Ляпина. — Волонтеры связываются с ними, выясняя потребности и нужды.

Активисты помогают оплатить услуги ЖКХ, закупить продукты, хозяйственные и лекарственные средства. Первые заявки от пожилых людей, находящихся на самоизоляции, уже выполнены в Хабаровске и Комсомольске-на-Амуре. Список тех, кто нуждается в заботе добровольных помощников, постоянно пополняется.

Волонтеры соблюдают строгий противоэпидемический режим: носят маски и перчатки, обрабатывают руки антисептическими средствами, а передачу продуктов осуществляют бесконтактным способом.

Первичной профсоюзной организацией «Дальжелдор-проект» оказана материальная помощь 30 неработающим пенсионерам. Участнику Великой Отечественной войны и труженику тыла, которым по 90 лет, по их заказу доставлены продукты питания и медикаменты.

— Председатели первичных профсоюзных организаций совместно с отделами по управлению персоналом, молодёжными советами, ветеранскими организациями отслеживают ситуацию, держат связь с пенсионерами и оказывают им необходимую помощь, — комментирует сложившуюся обстановку Татьяна Ляпина.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ

УЧИМ УДАЛЁННО

Быстро перевести обучение в онлайн-формат, особенно для учебных центров ОАО «РЖД», поточно выпускающих рабочие кадры, — задача не из лёгких. Для Уссурийского подразделения ДВУЦПК работа «на удалёнке» не стала неожиданностью.

Учебный центр Уссурийского подразделения ДВУЦПК активно задействует новые технологии.

— Мы их использовали и раньше при организации интерактивной игры «Брейн-ринг» между подразделениями Хабаровска, Тынды, Сахалина, при разработке обучающего сайта, при преподавании некоторых предметов, — рассказывает начальник Уссурийского подразделения ДВУЦПК Андрей Батраков. — Поэтому несмотря на все технические нюансы коллектив вошёл в формат дистанционного обучения системно и подготовленно.

По словам Андрея Батракова, для запуска «удалёнки» акцент был сделан на трёх главных направлениях — разработке образовательного контента, определении формата обучения, психологической готовности работать дома.

— Мы действительно раньше не задумывались над тем, как преподаватель или обучающийся сможет организовать своё рабочее место в домашних условиях. Оказалось, это непростое испытание для многих семей, особенно с маленькими детьми. Поэтому мы выстроили специальный график: занятия начинаются в 8-30, а заканчиваются в 15-35, — отмечает Андрей Батраков.

По словам председателя ППО Уссурийского подразделения ДВУЦПК Александра Пермякова, профсоюз тоже активно включился в новый процесс.

— Несмотря на то что обучение дистанционное, важно, чтобы все участники не пренебрегали правилами гигиены, которые важны в сложившейся неблагоприятной эпидемической ситуации. Поэтому мы организовали активную



информационную работу как среди обучающихся, так и среди преподавателей, взяли под контроль вопросы обеспечения антисептиками, защитными средствами, уборки помещений нашего подразделения, — отметил Александр Пермяков. — Ну и, конечно, нам как профсоюзу важно было морально настроить людей на удалённую работу, помочь им адаптироваться к новым условиям. В общей сложности в удалённом доступе сегодня обучаются 109 человек — будущие составители поездов, проводники пассажирского вагона, монтеры пути. Есть группы, которые учатся самостоятельно в системе СДО. Это бригадиры пути и помощники машинистов.

Екатерина БЕЛОВА



РАЗОБЩЁННОСТЬ

Дальновидный работодатель понимает высокую значимость профсоюза как своего помощника в создании безопасных и комфортных условий труда работников, в формировании положительного социально ориентированного имиджа компании. Руководитель предприятия, состоящий в профсоюзных рядах, показывает свою сопричастность к коллективу, желание прислушиваться к его потребностям и решать актуальные проблемы работников.

Крепкое социальное партнёрство работодателя и профсоюза ведёт к созданию условий для достойной жизни работников и успешного развития компании. В таком случае не только профсоюзное членство будет высоким, но и работник обретёт уверенность в своей защищённости и завтрашнем дне, будет с желанием трудиться на благо предприятия и дороги в целом. В условиях позитивной рабочей атмосферы и производственные показатели всегда на высоте. А при прохладном и, тем более, отрицательном отношении администрации к профсоюзу, особенно когда руководитель не является членом РОСПРОФЖЕЛ — хорошего не жди. Сразу появятся нарушения трудового законодательства, дадут о себе знать авторитарные методы руководства.

На Дальневосточной железной дороге есть немало предприятий, где выстраиваются конструктивные отношения между состоящим в профсоюзе работодателем и первичной профсоюзной организацией. Показательным примером является история с комнатой отдыха на станции Маревая Февральской дистанции электроснабжения (ЭЧ-9). До недавнего времени она не отвечала элементарным требованиям санитарии и гигиены, нуждалась в ремонте. Председатель ППО дистанции Ирина Рыжик вынесла представление с требованием привести комнату отдыха в порядок. Начальник дистанции С.П. Ткаченко, сам состоящий в рядах РОСПРОФЖЕЛ, добился

у вышестоящего руководства выделения средств на приведение комнаты в нормальное состояние. Был сделан необходимый ремонт, приобретены спальная и кухонная мебель, постельные принадлежности, бытовая техника.

Забота о людях, проявляемая таким образом, резко повысила престиж не только профсоюзной организации, но и руководителя Февральской дистанции электроснабжения. Как результат — стопроцентный охват профсоюзным членством коллектива ЭЧ-9 и формирование у начальника дистанции репутации руководителя, заботящегося об условиях труда и отдыха подчинённых, непосредственно влияющих на безаварийную работу.

Председателю ППО Тындинской и Беркалитской дистанций пути Мариане Никитиной большую помощь в охвате профчленством работников оказывает начальник Беркалитской ПЧ-23 И.С. Райзман. Сам он уже не первый год состоит в РОСПРОФЖЕЛ. Уровень социального партнёрства работодателя и профсоюза Мариана Никитина оценивает как эталонный. Начальник дистанции активно поддерживает начинающего ППО, непременно присутствуя на всех мероприятиях, совместно проводимых руководством и профактивом.

На фоне такого уважительного отношения работодателя к профсоюзу — а значит, и к работникам как членам профсоюза, и к политике компании, где членство в РОСПРОФЖЕЛ

как залог успешной работы компании распространяется от рядового работника до генерального директора ОАО «РЖД», — на предприятии растёт профчленство.

— У меня на столе лежат шесть недавно поступивших заявлений с просьбой о приёме в профсоюз, — рассказывает Мариана Никитина. — И это заслуга высокого уровня социального партнёрства, достигнутого в ПЧ.

Но рядом с подобными позитивными примерами существуют и негативные — как результат отсутствия социального партнёрства и уважительного отношения к членам профсоюза, когда руководитель, не состоящий в профсоюзе, осознанно противопоставляет себя коллективу.

В конце августа прошлого года в техническую инспекцию труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД поступил сигнал из Юкталинской дистанции пути (ПЧ-20). Работники с возмущением сообщили о том, что руководитель предприятия А.В. Тютюнин заставил бригаду монтеров пути убирать в откос с тупикового пути старогонные железобетонные шпалы на разъезде Усколь. Грубое отступление от требований охраны труда и техники безопасности происходило на фоне игнорирования замечаний членов профсоюза, резонно полагавших, что неблагоприятное развитие событий повлечёт тяжкие последствия для здоровья и жизни работников.

Технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД В.В. Валиев выявил грубое нарушение работодателем трудового законодательства. Руководитель дистанции, не обеспечив безопасность труда работников, превысил тем самым свои должностные полномочия. Он не

подумал, что его халатность может привести к большой беде.

Такого могло бы и не случиться, будь начальник ПЧ-20 внимательнее к мнению первичной профсоюзной организации. Поскольку А.В. Тютюнин в рядах РОСПРОФЖЕЛ не состоит и, похоже, туда не собирается, то и слова профактивистов ему — не указ. Тем не менее, работы были приостановлены. А материалы проверки состояния охраны труда направлены в Тындинскую транспортную прокуратуру.

Есть способ не попадать в такие неприятные ситуации. Достаточно прислушиваться к мнению работников — член профсоюза и брать пример с тех, кто имеет опыт взаимодействия с общественной организацией.

Массовый отход от общественных дел наблюдается в лечебных учреждениях здравоохранения Тындинского территориального управления ДВЖД. Выступая на VIII Пленуме ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД в декабре прошлого года, руководитель её Тындинского филиала И.А. Томенко причину увидел в катастрофической нехватке стабильности. На сегодняшний день Юкталинская больница передана под юрисдикцию города Тынды. В следующем году реформирование продолжится. Железнодорожной перестанет быть и Февральская больница. В медучреждениях Февральска и Тынды даже зампольклиники Ю.А. Полищук и главный врач Е.И. Калинов не являются членами профсоюза. А это говорит о многом. Хотя, с другой стороны, участие в общественной организации, как явствует из сказанного выше, помогло бы им в руководстве подчинёнными.

На фоне разъяснительной работы, проводимой профактивом в названных лечебных учреждениях на собраниях

коллективов — рассказов о льготах, которые дают профчленство и коллективный договор, о предоставляемой профсоюзом защите, — оправдания не членов профсоюза звучат по-детски. Видите ли, кто-то и без профсоюза может съездить на отдых, кого-то в допотопные времена обидели чем-то и так далее. А почему бы не вспомнить о том, как усилиями правового инспектора труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Елены Конфедератовой работникам НУЗ «Узловая больница на станции Февральск» были возвращены 50 тысяч рублей, после того как был вскрыт ряд нарушений трудового законодательства, ущемляющих права и интересы работников? Хорошее быстро забывается. Как и судебная тяжба, которую вёл несколько лет, защищая права коллектива, бывший председатель ППО НУЗ «Отделенческая больница на станции Тынды» А.В. Ковальский. Проявив характер, он добился сохранения медикам серьёзных льгот, которых они были необоснованно лишены.

Сегодня у железнодорожников немало нареканий к медицинскому обслуживанию. Устранять их можно общими с профсоюзом усилиями.

Но как это делать, если отрыв от коллектива демонстрируют сейчас, кроме вышеназванных, ещё шесть руководителей здравоохранения из Тынды? Это заместитель главного врача И.С. Федченко, главный бухгалтер С.И. Прокопенко, главная медсестра Л.Е. Бояркина, начальник хозсектора В.К. Перфильев, заведующая кабинетом качества С.С. Клопотенко, начальник ПФЛ О.А. Еременко. В список самоизолировавшихся от профсоюза лиц следует добавить ещё и семь медработников из Февральска. Это начальник отдела кадров А.А. Попова,

Татьяна ШУВАЛОВА,
председатель ППО ПМС-18 ст. Сибирцево

— Для нашего предприятия, где трудится более 300 человек, ситуация, когда руководитель первого уровня не состоит в профсоюзе, — редкость. А вот среди руководителей среднего звена такие примеры встречаются. Основной мотив отказа: «я на праздники не еху, в санатории не езжу».

Как председатель ППО проведу разъяснительные беседы, индивидуально работаю с каждым человеком, показываю возможности, которыми могут воспользоваться дети железнодорожников — членов профсоюза. Это, конечно, даёт свои положительные результаты. За два года моего председательства уровень членства поднялся с 52% до 72%, однако проблемы всё-таки

остались. Есть костяк людей, много лет работающих в ПМС, которые упорно стоят на своей позиции: «не нужен мне ваш профсоюз, отстаньте от меня». Они не настроены на диалог. В итоге складывается абсурдная ситуация: я не могу согласовывать их кандидатуры на получение денежной мотивации, наград, так как они не являются членами профсоюза. А ведь даже работники, устраивающиеся временно на предприятие, понимают, что даёт профсоюз, какой силой обладает, поэтому добровольно вступают в его ряды.

Надо уходить от узкого мышления, что профсоюз — это только оплата взносов. Профсоюз работает на сплочение, единение коллектива, на будущее подрастающего поколения семей железнодорожников.

Алексей КОРЯЧКИН,
председатель ППО вагонного ремонтного депо Партизанск (ВРК-2)

— У нас членство в профсоюзе составляет 63%. Довольно низкий показатель. Основные причины — нестабильная ситуация в стране, недовольство уровнем заработной платы, личные мотивы, которые люди пытаются выразить исключительно в отношении к профсоюзу.

Считаю, что коллективный договор должен действовать только для членов профсоюза. Основным аргументом коллег, не вступающих в профсоюз, является то, что, мол, я и так получаю все положенные мне льготы. А ведь ещё при Советском Союзе была практика, когда бесплатные столовые работали только для членов профсоюза. Согласитесь, хорошая, а главное — наглядная мотивация.

В последнее время очень сложно стало работать с людьми. Работа у нас в вагонном депо тяжёлая, напряжённая. Ситуацию усугубляет неизвестность: ВРК ожидает процедур продажи в ближайшее время, поэтому люди сами находятся в замешательстве.

Галина ХОДКЕВИЧ,
председатель ППО станции Находка

— В моём подчинении 20 станций. В общей сложности это более 830 человек. Членство в профсоюзе составляет 96,3%. Станции непростые, все со своей спецификой, характером, атмосферой в коллективе. С коллективом станции Смоляниново, например, приходилось долго выстраивать доверительные отношения. И так можно сказать о каждом коллективе. Сокращение кадров, общая напряжённая ситуация в стране

делают людей беспомощными. И первую волну недовольства, агрессии они выплёскивают, как правило, на нас. В этой ситуации мы стараемся показать свою работу: какие шаги принимаем, чтобы сохранить рабочие места, трудоустроить людей, потерявших работу. Однако, на мой взгляд, помочь в увеличении численности членов профсоюза может первое руководство, в нашем случае — Владивостокского центра организации работы железнодорожных станций (ДЦС-3). То, что работодатель географически находится далеко от нас, делает станции на линии оторванными, все самостоятельно варятся в своём котле. Нам же нужен ресурс руководства ДЦС-3, чтобы объединить людей, показать, что они не останутся без поддержки.

ПУТЬ В НИКУДА



заместитель главного врача по ВЭК С.В. Шавляков, старшая медсестра отделений Л.И. Назарова, начальник хозяйки Ю.Ф. Котляренко, старший фельдшер «Скорой помощи» Д.А. Савельева, заведующий терапевтическим отделением А.А. Жариков и заведующий хирургическим отделением А.Ю. Гусев.

Названные работники — люди с серьёзным трудовым стажем и должны ясно понимать, что во все времена сила людей — в единстве, а разобщённость — верный путь к поражению. Работа вразнобой, как показывает жизненный опыт, добром, как правило, не оканчивается.

Хабаровский центр организации работы железнодорожных станций (ДЦС-1) отличается высоким уровнем социального партнёрства. Отсутствие членства в профсоюзе у работников из числа руководства — это исключение из правил. Одним из таких «принципиальных» руководителей и, что интересно, единственным в ДЦС-1 является начальник станции Хор Татьяна Ивановна Федоренко. Свой выбор она объясняет тем, что пользуется коллективным договором точно так же, как и члены профсоюза. И поэтому не видит смысла платить профвзносы. Но это проявление откровенного неуважения как к коллективу, включая руководство центра, так и к работе профсоюза. Ведь существование коллективного договора со всеми его льготами и гарантиями — это полностью его заслуга. И такое потребительское отношение ко всему объяснить сложно. Мало того, что она сама откололась от коллектива, так ещё и, пользуясь своим руководящим статусом, развила на станции Хор бурную деятельность среди коллег по выходу из профсоюза. На участке Хор — Хока под

её началом работают 20 человек. Раньше там было 100% профчленство. Сегодня вместе с начальником станции вышло из профсоюза 6 человек. При этом заявления на выход были по содержанию — как под копирку. Прослеживается явное психологическое давление на подчинённых со стороны руководителя. Например, в числе схожих претензий значится, что не была оказана «первичкой» помощь в приобретении дорогостоящих лекарств. При этом никто с этой просьбой к профлидеру даже не обратился — ни в письменной, ни в устной форме. А «первичка» ДЦС-1 не отказывает в помощи ни одному члену профсоюза. Возникает стойкое ощущение желания придраться.

Вышедшие из профсоюза люди не задумываются, что в случае сокращений или возникновения других спорных вопросов их и защитить будет некому. Вот чем опасна «подрывная» деятельность руководителя, не состоящего в профсоюзе. О будущем коллектива он не думает.

Сейчас Татьяна Федоренко оказалась в сложной ситуации — травма в быту. Будь Татьяна Ивановна в профсоюзе, получала бы от него ежедневную материальную помощь, но, к сожалению, собственноручно лишила себя этой поддержки. Позиция весьма недалёковидная.

В Комсомольском центре организации работы железнодорожных станций (ДЦС-4) не в профсоюзе на сегодняшний момент 5 начальников станций: Т.Л. Смирнова (ст. Этыркен), И.Ю. Чернигова (ст. Мугуле), Е.П. Тарасова (ст. Ургал), А.В. Ткаченко (ст. Комсомольская-Амуре-2 — Силинка), А.С. Суоров (ст. Налды), заместитель начальника ст. Дзёмги А.В. Липский и исполняющий обязанности начальника

ДЦС-4 С.В. Фёдоров. Основная причина — нежелание платить профвзносы, но при этом они хотят иметь возможность пользоваться всеми льготами и гарантиями коллективного договора.

Часто прослеживается именно потребительское отношение. Например, работник после отдыха в санатории «Белокуриха» по профсоюзной путёвке, вернувшись домой, выходит из профсоюза. Как говорится, получил, что хотел, и — до свидания. Что тут скажешь? Люди живут сегодняшним днём, не думая о завтрашнем. Для таких товарищей на этот счёт есть веские аргументы. Так, при сокращении профком всегда учитывает важный фактор — членство в профсоюзе. И защищать в первую очередь профсоюз будет своих членов. Но многие полагают, что столь серьёзные вопросы их никогда не коснутся. Особой самоуверенностью в этом плане отличается именно руководящий состав, упирающийся на высокую зарплату и нежелание платить с неё профвзносы.

Беседы по поводу вступления в профсоюз с С.В. Фёдоровым проводились неоднократно. Но он придерживается избранной много лет назад линии и в профсоюз не вступает, да никогда в нём и не состоял. Но, что удивительно, именно его кандидатуру рассматривают на должность начальника ДЦС-4. О каком социальном партнёрстве в таком случае будет идти речь? Как будут решаться проблемы коллектива, улучшения условий труда и многие другие?

Самое странное, что на организуемые «первичкой» мероприятия не члены профсоюза приходят без зазрения совести. Мало того, именно они — в первых рядах. Что за неуважение к своим коллегам, на профвзносы которых они не считают зазорным отдохнуть?

В своё время вышли из профсоюза работники отдела кадров ДЦС-4 и принципиально не помогают профлидеру в вопросе приёма заявлений на вступление в профсоюз. Отсутствие соцпартнёрства налицо.

Безусловно, есть разница в том, является ли руководитель членом профсоюза или нет. Всё это сказывается на моральном климате в коллективе и на том, насколько эффективно будет реализовываться трудовое законодательство на предприятии. Ведь когда работодатель прислушивается к профсоюзу, это значительно повышает эффективность работы предприятия и коллектива.

Помимо вышеупомянутых вдалеке от профсоюза находится главный инженер Дипкунской дистанции пути И.С. Горбуля, главный инженер Амгуньской дистанции пути В.А. Рябый, начальник техотдела Совгаваньской ПЧ С.С. Соломонов, заместитель начальника Владивостокской дистанции СЦБ Д.Ю. Янголь, начальник ст. Озёрная Падь А.П. Желонкин, заместитель начальника вагонного ремонтного депо Партизанск О.Б. Горшков, заместители начальника Базы №29 — структурного подразделения ДВЖД Т.В. Бориньяк и В.В. Гладили и пр.

Занимаемая некоторыми руководителями, не состоящими в профсоюзе, позиция напрямую противоречит принципам социального партнёрства, принятым в компании ОАО «РЖД». Руководящий состав дирекций и дороги не должен смотреть сквозь пальцы на данные вопиющие факты или молчаливо их поддерживать. Такая политика ведёт к вседозволенности по отношению к человеку труда. Где нет уважения к профсоюзу — непосредственному представителю работников, там нет его и к рядовому

железнодорожнику, к его законным правам.

Руководители, необдуманно выходящие из профсоюза, нисколько не задумываются о том, что этим напрямую дестабилизируют моральную и трудовую обстановку в коллективе. Они противопоставляют себя подавляющему большинству работников Дальневосточной магистрали, являющихся членами профсоюза, среди которых и начальник Дальневосточной железной дороги, обособливаются в целом от коллектива компании во главе с генеральным директором О.В. Белозёровым.

В связи с пандемией коронавируса в мире сложилась напряжённая экономическая обстановка, которая напрямую затронула и ОАО «РЖД». В первом квартале 2020 года падение погрузки превысило 5%, снижение грузооборота достигло более 5,9%, пассажирские перевозки сократились на 40%.

Именно в эти непростые дни, когда массовое применение режима неполного рабочего времени как альтернативы сокращения штата и возможности сохранения рабочих мест — это объективная реальность, работники компании должны держаться вместе под надёжной защитой профсоюза и социально ответственного работодателя, для которого люди — главная ценность.

Социальное партнёрство станет залогом сохранения благоприятной обстановки в коллективах, стабильной работы железнодорожных предприятий и сохранения высокого кадрового потенциала компании.

**Информцентр
ДОРПРОФЖЕЛ**

Наталья МИНАЕВА,
председатель ППО
станции Уссурийск

— 15 лет я возглавляю «первичку» внеклассной станции Уссурийск, куда входят и 33 линейные станции. Это огромный участок, который требует максимальной отдачи сил и внимания. Как и для многих наших коллег, для нас актуален вопрос профсоюзного членства.

Есть люди, а среди них и руководители станций, кто не желает вступать в профсоюз. Я с ними часто беседую. Кто-то ссылается на нехватку денег, у кого-то — внутренняя обида и нежелание жить активной социальной жизнью. На обстановку влияет и тот факт, что станции расположены в глубинке. И если в городах Программа лояльности даёт ощутимые бонусы, то в деревнях этого нет, там просто отсутствует цивилизация. О чём говорить, если в посёлке Хасан,

к примеру, нет даже службы скорой помощи. Надо поддерживать людей, работающих и живущих на периферии.

Наталья КУНДЕЛЕЕВА,
председатель ППО пассажирского
вагонного депо Владивосток

— Из числа руководства в профсоюзе не состоит только главный инженер депо Роман Владимирович Базалий. Это его личная принципиальная позиция. Вышел из профсоюза ещё в должности осматривателя.

Руководитель предприятия, хоть и не разделяет данную позицию своего коллеги, но и не пытается как-то поменять её.

На сегодняшний день профсоюзное членство у нас достигает 99,53%. Это практически весь коллектив.

Позиция главного инженера не останавливает работу профсоюза, но мешает наладить нормальные взаимоотношения

социальных партнёров на предприятии.

Олег МАЗУРКЕВИЧ,
председатель ППО Сахалинской
дистанции инфраструктуры

— Заместитель начальника дистанции Константин Юрьевич Бардин принципиально не вступает в профсоюз. Из руководства он — единственный в своём роде, не считая начальника карьера в Тихой. С К.Ю. Бардиным разговаривал. Пытался донести до него, что коллективный договор — заслуга профсоюза. На что получил ответ, что он и так всем пользуется. Это позиция временщика, не собирающегося долго задерживаться на предприятии, который ставит себя в оппозицию к коллективу, руководителю, к стати говоря, состоящему в профсоюзе.

Интересно, что не члены профсоюза проявляют удивительную активность в части обращения в «первичку»

с вопросами. И совесть при этом не мучает. Работники не задумываются о том, что та же классность согласуется профкомом. Почему-то именно ко мне побежали работники из числа не членов профсоюза,

когда отменили форму 3, позволяющую бесплатно добираться на поезде к месту работы.

Наиболее болезненная ситуация сейчас по карьере Тихая, где из 39 работников только 8 — в профсоюзе. Когда их присоединили к нашей «первичке», они потянули нас назад. Буквально на днях поеду проводить с ними беседу. Основной контингент там — пенсионеры, которые считают, что им от профсоюза уже ничего не нужно.

Лариса КИРИЛИНА,
председатель ППО
эксплуатационного локомотивного
депо Новый Ургал

— Безусловно, руководство — это пример для всего

ОБЩИМИ УСИЛИЯМИ



**ВСЕМИРНЫЙ
ДЕНЬ
ОХРАНЫ
ТРУДА**

28 АПРЕЛЯ

«Работа на результат во благо трудового коллектива!» — такой девиз ставит в основу повседневной деятельности технический инспектор труда Тындинского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Вадим Валиев. Следование этому принципу позволяет положительно решать многие вопросы охраны труда и защиты интересов членов профсоюза.

Свои отношения с руководителями структурных подразделений Вадим Валиев строит на принципах социального партнёрства, оказывая им помощь в устранении недостатков в области охраны труда. Где и что не досмотрел работодатель — увидит и подскажет профсоюз. Ведь цель-то у них общая — профилактика производственного травматизма.

Значительный вклад в общее дело вносят и уполномоченные (доверенные) лица по охране труда. Общественники постоянно нацеливают руководителей структурных подразделений на охрану труда. В свою очередь председатели первичных профсоюзных организаций совместно с уполномоченными лицами контролируют устранение нарушений. За первый квартал 2020 года председателями ППО представлено на премирование 37 кандидатов, что составляет 35 процентов от общего количества уполномоченных лиц по охране труда в Тындинском филиале ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

В минувшем году техническим инспектором труда проведено 76 проверок. Выявлено более 400 нарушений трудового

законодательства по вопросам охраны труда, выдано 96 требований о приостановке выполнения работ, эксплуатации механизмов, технологии производства работ, деятельности участков, цехов. Вручено 11 требований о привлечении к дисциплинарной ответственности, направлено 4 ходатайства в Тындинскую транспортную прокуратуру о привлечении должностных лиц к административной ответственности.

Анализ действенности проверок позволяет сделать вывод, что эта работа бесследно не проходит. К примеру, недавняя повторная проверка Дипкунского производственного участка Тындинской дистанции инженерных сооружений показала положительный результат по сравнению с прошлым годом. Работникам щёбёночного завода предоставлено новое помещение для отдыха и приёма пищи. В нём — оснащённая необходимой мебелью гардеробная. В здании с электроустановками оборудован стенд для хранения средств защиты, прошедших электрические испытания. Объективности ради следует отметить, что сделать и устранить предстоит ещё немало.

Оперативные действия технического инспектора труда Вадима Валиева в феврале 2020 года позволили своевременно обеспечить продуктами питания вахтовиков — монтажников пути Верхнезейской дистанции пути, занятых на станции Тунгала.

Помимо того, во всех дистанциях пути Тындинского территориального управления ДВЖД приостановлена эксплуатация вновь поступающих винтовых средств механизации из-за отсутствия разработанной технологии их применения.

Организована доставка осмотровиков-ремонтников ПТО станции Тынды эксплуатационного вагонного депо от места сбора в парк приёма железнодорожной станции Тынды. В душевом помещении пункта технического осмотра на станции Верхнезейск устранены нарушения монтажа электропроводки.

Для работников маслохозяйства Февральской дистанции электроснабжения выделена и оборудована комната отдыха и быта в здании вокзала станции Огорон (для работы во время командировок на линии).

Монтажёры пути Дипкунской дистанции пути обеспечены новым пунктом обогрева на станции Джелингра.

В столовой дома отдыха локомотивных бригад на станции Верхнезейск представителями Тындинского торгово-производственного объединения АО «ЖТК»

устранены нарушения СанПиН.

В путевой машинной станции Могот проведена промышленная экспертиза крановым установкам, прекращена эксплуатация аварийных зданий гаража и столового цеха.

Особое внимание техническая инспекция труда профсоюза продолжит уделять состоянию систем жизнеобеспечения локомотивных бригад. В этом плане парк тепловозов серии «МК» оставляет желать лучшего. В работе они со времён

начала эксплуатации БАМа. Правда, есть надежды на современные тепловозы серии «Витязь», которые оборудованы биотуалетами, холодильниками, кондиционерами, умывальниками. Но умывальники в них постоянно неисправны, в летний период баки умывальников не заправляются водой, а краны не ремонтируются.

Технической инспекции труда профсоюза предстоит серьёзная работа.

Геннадий АСТАХОВ

ВИКТОРИНА СОСТОИТСЯ ПРИ ЛЮБОМ УРОВНЕ САМОИЗОЛЯЦИИ

В первичной профсоюзной организации Тындинской и Беркакитской дистанций пути (ПЧ-22 и ПЧ-23) уже второй год отмечается день рождения отраслевого профсоюза железнодорожников.

Подробнее о начинании рассказывает председатель ППО ПЧ-22 и ПЧ-23 Мариана Никитина.

— Основа традиции была заложена в апреле прошлого года профкомом первичной профсоюзной организации, — говорит Мариана Валерьевна. — Тогда одновременно в двух дистанциях была проведена тематическая викторина на знание коллективного договора, приуроченная к 114-летию РОСПРОФЖЕЛ.

Мероприятие вызвало неподдельный интерес и высокую активность как у

руководителей, так и у рядовых работников. Членам профсоюза было предложено в предусмотренное время посредством мессенджера WhatsApp ответить на ряд вопросов. Они касались дополнительных льгот и гарантий, предоставляемых работникам согласно коллективному договору сверх трудового законодательства, соблюдения прав и обязанностей работниками ОАО «РЖД» и работодателями, истории профсоюза.

По окончании каждого этапа профком публиковал правдивые ответы со ссылками

на определённые нормативные документы. Такая практика несёт в себе познавательный эффект, поскольку даёт возможность работникам улучшить свои знания нормативных документов, коллективного договора, уточнить соблюдение своих прав, вспомнить историю. И в целом осознать важность и роль отраслевого профсоюза.

По итогам прошлогодней викторины участникам были объявлены благодарности, а лучшие знатоки поощрены подарками. Наибольшее количество баллов набрали сотрудницы производственно-технических отделов ПЧ-22 и ПЧ-23 Дина Анатольевна Подленная и Вера Владимировна Королёва.

Это мероприятие запомнилось всем работникам, а в профком стали поступать предложения провести подобное и нынче. Тем более что повод важный — 115-я юбилейная годовщина РОСПРОФЖЕЛ. С учётом пожеланий работников в Тындинской и Беркакитской дистанциях пути проведена основательная подготовка к викторине. Разработано положение, размещены объявления о мероприятии, составлены новые интересные вопросы.

Хочется отметить, что в свете последних событий в мире использование современных программ коммуникации очень актуально. WhatsApp-группы ПЧ-22 и ПЧ-23 охватывают более половины численности работников и позволяют

большому количеству путейцев общаться на значительном удалении друг от друга.

Мессенджер помогает в повседневной работе профкома и дистанции в целом, а также в оперативном доведении информации, решении возникающих в ходе производственной деятельности вопросов, проведении массовых общественных мероприятий, каковым является и викторина. Благодаря WhatsApp даже в наше непростое время появилась возможность повысить уровень знаний работников и достойно отметить юбилей РОСПРОФЖЕЛ.

Состоится викторина с 20 по 22 апреля, как говорится, «при любом уровне самоизоляции».

Геннадий АСТАХОВ

«ГЕНЕРАЛ «ВПЕРЁД!»

ПОБЕДА!
1945-2020

ГДЕ ЛЕЛЮШЕНКО, ТАМ И ГВАРДИЯ

(Окончание. Начало в №4)

Корреспондент газеты «Профсоюзная жизнь» в Тындинском филиале ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Геннадий Астахов завершил работу над посвящённой 75-летию Великой Победы книгой «Поклонимся и мёртвым, и живым...». В ней содержатся очерки о тындинцах, а также строителях БАМа из других городов СССР, чья молодость пришлось на годы не только Великой Отечественной, но и других — предшествующих ей и пришедших следом — войн.

Их вступление в жизнь начиналось не с изучения основ рабочих, инженерных, творческих и других профессий. У них была куда более серьёзная и страшная наука. Они брали в руки оружие и шли защищать свою Родину.

Предлагаемый вниманию читателей «Профсоюзной жизни» очерк из книги «Поклонимся и мёртвым, и живым...» — о дважды Герое Советского Союза генерале армии Д.Д. Лелюшенко.

Вряд ли найдётся в истории Великой Отечественной войны хотя бы одно важное сражение, в котором не участвовал бы «Генерал «Вперёд!»». Среди солдат ходила такая байка. Если на каком-нибудь участке фронта появится Жуков — жди большого наступления. А если там же обозначился и Лелюшенко — наступление начнётся с часу на час.

На протяжении почти всего 1942 года во главе 30-й армии Лелюшенко участвовал в Ржевской битве. В ноябре 1942 года он назначен командующим войсками 1-й Гвардейской армии Юго-Западного фронта. В ходе контрнаступления под Сталинградом генерал-лейтенант Д.Д. Лелюшенко умело руководил вверенными ему частями, которые прорвали немецкую оборону и создали внешний фронт окружения 6-й немецкой армии.

В начале декабря 1942 года армия, которой командовал Лелюшенко, была переименована в 3-ю Гвардейскую. В январе-феврале 1943 года

армия наступала в ходе Ворошиловградской операции.

За участие в Сталинградской битве и за зимнее наступление генерал Лелюшенко удостоен полководческого ордена Суворова I степени. Затем — тяжёлые бои в Харьковской оборонительной операции, в ходе которой Дмитрий Данилович был вторично тяжело ранен. В августе 1943 года Лелюшенко вернулся в строй и вновь принял командование армией. В составе Юго-Западного и 4-го Украинского фронтов руководил армией в Донбасской, Запорожской, Никопольско-Криворожской наступательных операциях.

В марте 1944 года Д.Д. Лелюшенко вступает в командование 4-й танковой армией. Под его началом в составе 1-го Украинского фронта она участвует в Львовско-Сандомирской, Восточно-Карпатской и Висло-Одерской операциях. За выдающиеся боевые успехи и массовый героизм личного состава армия в марте 1945 года стала именоваться 4-й Гвардейской танковой армией. Самому же

командарму за отличные действия в этих операциях Указом Президиума Верховного Совета СССР от 6 апреля 1945 года было присвоено звание дважды Героя Советского Союза.

Уже под гвардейскими знамёнами танкисты генерала Д.Д. Лелюшенко участвовали в Верхне-Силезской и Берлинской операциях.

5 мая 1945 года в Праге началось вооружённое восстание. Гитлеровцы намеревались попить его в крови. Чешский национальный совет обратился по радио к странам антигитлеровской коалиции с просьбой о помощи. Ударная группировка 1-го Украинского фронта в составе 3-й и 4-й гвардейских танковых армий устремились на помощь братьям-славянам.

Танкисты Лелюшенко (среди них был и брат моего деда — гвардии старший сержант Семён Ульянович Мигунов) за короткое время совершили неимоверно трудный 80-километровый марш-бросок вдоль правого берега реки Эльбы. Совместно с танкистами генерал-лейтенанта Павла Семёновича Рыбалко 9 мая

они вступили в Прагу и там соединились с войсками 2-го Украинского фронта, замкнув кольцо окружения. Советские воины спасли город и его жителей. 30 мая 1970 года благодарная Чехословакия удостоила Д.Д. Лелюшенко звания Героя ЧССР.

После войны генерал Лелюшенко занимал высокие командные должности в Вооружённых Силах СССР. С 1956 года командовал войсками Забайкальского, а с 1958 года — Уральского военного округа. В 1959 году ему присвоено воинское звание «генерал армии». В 1960-1964 годах — председатель ЦК ДОСААФ, с 1964 года — военный инспектор-советник Министерства обороны СССР. Депутат Верховного Совета СССР 1-го, 5-го и 6-го созывов. Проводил большую военно-патриотическую работу с молодёжью, шефствовал над строителями Байкало-Амурской магистрали, дружил с ними.

Геннадий АСТАХОВ

| ЮБИЛЕЙ |

ПОСВЯТИЛА ЖИЗНЬ СПОРТУ

Специалист Хабаровского обособленного подразделения общественной организации РФСО «Локомотив» Ирина Вендина 8 апреля отметила юбилей. Владивостокский филиал ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД поздравил главного куратора и идейного вдохновителя всей спортивной работы Приморья.

— Для нас Ирина Вендина — особенный человек. Её профессионализм, безусловная любовь к спорту, энергия заряжают всех, кто оказывается рядом. Её сила — в умении вовлечь людей, организовать настоящий праздник спорта из, казалось бы, рядового соревнования. Мы с нашим замечательным социальным партнёром в крепком тандеме работаем не первый год, — говорит руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ на Дальневосточной железной дороге Наталья Лямина. — И каждый раз она продолжает нас удивлять, предлагает новые идеи для спортивных проектов. Побед в нашей общей копилке Владивостокского территориального управления много. Из последних — признанное лидерство приморских спортсменов-железнодорожников в соревнованиях «Спорт поколений» и честь представлять команду в Москве; первое место в Спартакиаде Федерации профсоюзов Приморского края; призовые места в футболе, волейболе, тяжёлой атлетике. А как не вспомнить, с какой любовью Ирина Вендина

организовала благотворительный забег «Достигая цели!» Её оптимизма, настроя хватило, чтобы поддержать ребят, вышедших на старт в 30-градусную жару.

По словам Натальи Ляминой, ещё одно увлечение Ирины Вендиной — детский спорт.

— Для детей железнодорожников она — как вторая мама. Ирина Казимировна не только открывает юных спортивных звёзд, она пестует их, растит. В Приморье очень популярны ежегодные рождественские старты для детей, соревнования, в которых принимают участие воспитанники железнодорожных школ-интернатов, весёлые старты для семей железнодорожников, — говорит Наталья Лямина. — Можно с уверенностью сказать, что развитие детского спорта — в надёжных руках.

Сама Ирина Вендина не представляет свою жизнь без спорта.

— Я начала заниматься волейболом в третьем классе. Когда наша семья переехала из Минска во Владивосток, именно в городе у моря моя спортивная карьера пошла вверх, — рассказывает

она. — На школьных соревнованиях меня заметил известный приморский тренер Александр Шерстобитов, пригласил в свою сборную. Он дал мне путёвку не только в спорт, но и в жизнь.

До сих пор преданные болельщики «Приморочки», в составе которой играла Ирина, встречая её или напарниц по команде, радостно восклицают: «А мы вас помним!». Тогда, в девяностые, на звёзд краевого волейбола, куда бы они ни приезжали выступать, специально собиралась публика. В любимый волейбол Ирина и сейчас продолжает играть.

— Мы с девчонками из «Приморочки» создали команду, правда, теперь выступаем на ветеранском уровне. Но, замечу, фору можем легко дать молодым, — улыбается она. — Поддерживать форму необходимо, поэтому тренируемся регулярно. Как бы природа тебя ни одарила здоровьем и талантом, это только 50% успеха. Поэтому каждый раз желание играть заставляет снова и снова выходить на площадку, ощущать сплочённость, азарт. Я искренне считаю себя счастливым человеком. Вся моя семья — спортсмены. Дочь, например, стала кандидатом в мастера спорта по бадминтону.

В начале двухтысячных годов, когда за плечами у Ирины



Любимое дело позволяет Ирине Вендиной чувствовать себя счастливой

уже был опыт тренерской работы, она устроилась в спорткомплекс «Локомотив».

— На железную дорогу меня привёл директор ФСК «Локомотив» Виктор Крохалёв, за что я ему до сих пор благодарна. Этот жизненный этап открыл новые возможности — не просто находить и растить спортивных звёзд, а поднимать железнодорожный спорт на новую высоту, делать его популярным и массовым. У нас в Приморье спорт всегда был в почёте. А в последние годы он стал важным связующим звеном между коллективами, разделёнными работой в разных дирекциях дороги. Например, Уссурийский узел славится своими спортивными достижениями, здесь благодаря профсоюзу постоянно

проходят соревнования разного уровня. Хочется новую спортивную жизнь вдохнуть и в другие уголки Приморья. Пусть это будет моим самым сокровенным пожеланием к своему дню рождения.

На вопрос, какая награда запомнилась больше всего, главный идейный вдохновитель всей спортивной работы Владивостокского территориального управления Дальневосточной магистрали ответила неожиданно: «Однажды я переходила путь на станции, и машинист стоящего тепловоза поприветствовал меня по имени-отчеству, тогда я поняла: это и есть настоящее признание моих заслуг».

Екатерина БЕЛОВА

ОТРАСЛЕВОМУ ПРОФСОЮЗУ

СТРАНИЦЫ ПРОФСОЮЗНОЙ ИСТОРИИ

115 лет назад на первом съезде железнодорожников, состоявшемся в Москве в апреле 1905 года, представители 11 железных дорог провозгласили создание Всероссийского железнодорожного союза, который стал родоначальником Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (РОСПРОФЖЕЛ).

Жизнь и труд железнодорожников нельзя было назвать лёгким. К началу 20 века рабочий день ремонтных рабочих длился от 10 до 17 часов. Их жалование составляло от 15 до 20 рублей в месяц. Это было в несколько раз ниже, чем у фабричного рабочего, который в Санкт-Петербурге получал 285 рублей, а в Москве — 190. При этом охрана труда была поставлена из рук вон плохо, и за период с 1880 по 1986 год на производстве погибли 437 кондукторов, 1085 путейских сторожей, 1475 составителей и сцепщиков, более 200 машинистов и 945 стрелочников. Мириться и дальше с таким положением дел было невозможно.

Февраль 1905 года ознаменовался началом Всероссийской стачки железнодорожников. А в апреле на съезде представителей 11 железных дорог, собравшихся в Москве, был создан Всероссийский железнодорожный союз.

На съезде были приняты Платформа и Устав Союза, в которых были определены цели и задачи профсоюза. В частности, в Платформе было сказано: «Целью Союза является защита материальных, правовых, культурных и служебных интересов служащих и рабочих всех железных дорог, что может быть достигнуто лишь при наличии демократического государственного строя. Поэтому самой главной задачей Союза является требование изменения существующего государственного строя и как логическое следствие этого — требование созыва народных представителей с законодательной властью, выбранных всем населением страны на началах всеобщей, равной, прямой и тайной подачи голосов без различия пола, национальности и вероисповедания. Эти условия представляют собой тот минимум, который позволит Союзу объединить большинство лиц и групп, принадлежащих к различным политическим партиям. Не считая, однако, возможным ограничиваться голым провозглашением принципов и желая стать с первых же шагов на путь корпоративной деятельности, Союз берёт на себя и фактическое осуществление в пределах железнодорожной корпорации свободы слова и собраний, а также организации стачек и допускает организационное самоопределение могущих возникнуть в среде железнодорожных корпораций и профессиональных рабочих союзов».

Съезд избрал Центральное бюро Союза из пяти человек, которое руководило всеми крупными выступлениями Союза.

В конце августа 1905 года на состоявшемся съезде рабочих Забайкальской железной дороги была принята резолюция «О профсоюзах», а к осени на всех железных дорогах начали создаваться крупные профсоюзные объединения. Характерным для того

периода явлением стали переговоры администрации с профсоюзами и заключение коллективных договоров. Одним из первых такой коллективный договор был заключён на паровозостроительном заводе Гартмана. Помимо прочего в него был внесён пункт о том, что администрация завода не имеет права на принятие любых решений социально-производственного характера без согласия депутатского собрания рабочих.

В марте 1906 года царское правительство издало Временные правила об обществах и профсоюзах — первый документ, определивший правовое поле профсоюзов.

Чуть моложе самого профсоюза — его техническая инспекция труда, созданная в 1908 году. В то время она состояла из кондукторов, проводников, стрелочников, в ней не было ни одного человека с высшим образованием. Занималась инспекция в основном расследованием несчастных случаев на производстве, когда ежегодно гибли 20 работников из каждой тысячи. При этом условия труда путейцев, вагонников, локомотивщиков и работников других профессий были в неудовлетворительном состоянии.

С первых же дней Февральской революции 1917 года профсоюзное движение на транспорте активизировалось. На предприятиях организуются местные. Высокой организованностью, к примеру, отличался профсоюз мастеровых и рабочих станции Москва-1 Курской железной дороги, возглавляемый Е.Г. Кухмистеровым. В местком профсоюза зачастили представители железнодорожников всего Московского узла с просьбой оказать им содействие в организации профсоюза на других станциях и железнодорожных предприятиях.

Железнодорожники всё больше убеждались в том, что единственным защитником их интересов являются профсоюзные комитеты. Повышение заработной платы и её выплата дважды в месяц, отмена сверхурочных работ и штрафов, недопущение грубости к рабочим со стороны администрации и другие требования составляли основное содержание деятельности созданного профсоюза.

В феврале-марте 1919 года разрозненные железнодорожные профсоюзы только на Первом Всероссийском съезде железнодорожников, делегаты которого представляли профсоюзные организации 25 железных дорог, окончательно сформировали единый Всероссийский производственный союз с секционным строением и единым Центральным комитетом.

Именно тогда была сформулирована и главная задача профсоюза — защита социально-экономических интересов его членов.

С двадцатых годов вплоть до начала Великой Отечественной

войны деятельность профсоюзов направляется на решение производственных вопросов: борьбу за повышение производительности труда, развитие социалистического соревнования, подъём ударничества, ужесточение режима экономии и многое-многое другое.

Одновременно с хозяйственными вопросами профсоюзные организации занимались и повышением общей культуры железнодорожников. Главной задачей была ликвидация неграмотности. По инициативе профсоюза открываются избы-читальни, школы, пункты ликвидации неграмотности. Возрастающая роль профсоюза, достигнутые им результаты в социальной жизни железнодорожников усиливают его авторитет. Быть членом союза стало престижно. Профсоюз организует соревнование за повышение производительности труда, снижение себестоимости перевозок — на железнодорожном транспорте ширится движение за досрочное выполнение заданий первой пятiletки.

Первый субботник родился в 1919 году на железнодорожном транспорте. Зачинателем его выступили работники локомотивного депо Москва-Сортировочная, а затем инициатива была подхвачена всей страной. Первой не только на железнодорожном транспорте, но и в стране была ударная бригада Николая Некрасова из мастеровых Московско-Казанской железной дороги, которая благодаря продуманной организации труда значительно увеличила его производительность. Вест об этом быстро распространился по стране. Ударничество становится массовым явлением. Это движение впоследствии проложило путь к социалистическому соревнованию.

Первый Генеральный коллективный договор, принятый в 1922 году, сыграл исключительно важную роль. Коллективные договоры стали надёжным гарантом защиты прав и интересов железнодорожников, прочно вошли в жизнь.

В годы Великой Отечественной войны профсоюз организовал работу под лозунгом «Всё для фронта, всё для победы!». Борьба за быстрое продвижение воинских эшелонов с первых же дней войны определила всё содержание работы профсоюзных организаций. В те дни, когда решался исход битвы за Москву и Сталинград, ответственные профсоюзные работники встали на самые трудные участки. Они были организаторами соревнования за скорость продвижения воинских грузов.

Более тысячи километров в сутки преодолевали поезда с воинскими эшелонами. И это при норме 50 километров. Именно скоростной фактор продвижения воинских частей и грузов с Дальнего Востока, Сибири сыграл решающую роль в обороне Москвы и, по существу, в исходе войны.

С начала войны многие руководящие работники Центрального и дорожных комитетов профсоюза ушли на фронт. При участии профсоюзных комитетов

на железнодорожных узлах и предприятиях создаются боевые дружины народного ополчения. Профсоюзные комитеты привлекали железнодорожников и их семьи к строительству бомбоубежищ, создавали добровольные пожарные дружины.

Новое звучание получил довоенный лозунг «Женщина — на паровоз», и ушедших на фронт мужчин у топок и паровозных кранов сменили их жены и сёстры. А работавшие за себя и ушедшего на передовую товарища стали все на стальных магистралях страны по призыву профсоюза.

Даже в годы войны профсоюз продолжал решать социальные проблемы людей. Он сумел добиться принятия Советом Народных Комиссаров СССР в марте 1942 года постановления «Об обеспечении продуктами питания в пути следования поездных бригад», которым предусматривалось, что каждый член поезда бригады должен получить перед поездкой дополнительный паёк — хлеб, колбасу, сахар, табак. В мае 1942 года по инициативе профсоюза на железных дорогах ввели дополнительное питание для рабочих, перевыполнивших нормы выработки. Так называемое «второе горячее» питание состояло из 50 граммов мяса или рыбы, 50 граммов крупы, 10 граммов жира и 100 граммов хлеба. В норму выдача по карточкам это питание не засчитывалось. К концу 1942 года дополнительное питание получали около миллиона человек, а в 1945 году — шесть миллионов человек. С 1 октября 1942 года было введено новое Положение о премировании рабочих и инженерно-технических работников за экономное расходование топлива и теплоэнергии. Только в августе 1943 года паровозным бригадам 36 дорогий выплатили премию за экономию топлива в сумме 10 миллионов 750 тысяч рублей.

Даже в 1944 году общий фонд заработной платы рабочих и служащих составлял 16,42 миллиарда рублей или более 50 процентов всех расходов железнодорожного транспорта СССР. За период с 1941 по 1945 год фонд заработной платы работников, занятых на эксплуатации железных дорог, возрос на 79,5 процента, а средняя месячная заработная плата одного работника увеличилась на 48,2 процента. И это — в условиях войны! Настолько было велико понимание важности железнодорожного транспорта и необходимости социальной поддержки его работников.

Нельзя не упомянуть и гигантскую работу профсоюза по созданию достойных условий труда и производственного быта для строителей и первопроходцев БАМа.

Постановлением Президиума ВЦСПС от 22 ноября 1976 года было утверждено Положение о правовой инспекции труда РОСПРОФЖЕЛ — мощного инструмента защиты прав и социальных гарантий членов профсоюза.

28 февраля 1992 года было подписано первое Отраслевое тарифное соглашение по федеральному

железнодорожному транспорту — тогда ещё между Независимым профсоюзом железнодорожников и транспортных строителей России, Министерством путей сообщения РФ и Министерством труда и занятости населения РФ. Такое же соглашение заключили и транспортные строители, при его подписании в качестве представителя работодателя выступила государственная корпорация «Трансстрой».

Отраслевые соглашения стали реальным механизмом решения социальных проблем и защиты интересов работников, основой новых коллективных договоров железных дорог и структурных подразделений железнодорожного транспорта и организаций транспортного строительства.

За небольшой период времени через отраслевые соглашения удалось решить целый комплекс вопросов социального характера. В первую очередь, повысить оплату труда, внедрить механизм её поквартальной индексации, улучшить условия труда и обеспечить занятость работников, ранний выход на пенсию работников отдельных профессий, снабжение продовольствием, создать условия переселения из районов Крайнего Севера, оказывать материальную поддержку ветеранам. С тех пор с каждым новым соглашением добавлялись социальные льготы и гарантии, в основе которых было улучшение работы отрасли.

С созданием ОАО «РЖД» в июле 2004 года впервые было подписано Соглашение о социальном партнёрстве РОСПРОФЖЕЛ и крупнейшего транспортного холдинга страны, а 21 октября заключён Генеральный коллективный договор ОАО «РЖД» на 2005 год, впитавший в себя всё лучшее, что было до этого в отраслевых тарифных соглашениях на железнодорожном транспорте.

Год спустя впервые было подписано Отраслевое соглашение по учреждениям образования с Федеральным агентством железнодорожного транспорта, заключены новые отраслевые соглашения по транспортному строительству и по предприятиям промышленного железнодорожного транспорта, коллективные договоры ФГП «Ведомственная охрана МПС России», метрополитенов, метростроителей и так далее.

Традициям, заложенным с первых дней своего образования, Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей остаётся верен по сей день, ежегодно усиливая работу по защите социально-трудовых интересов работников и обеспечению стабильности в коллективах. Заложенные в далёком 1905 году основы профсоюзной деятельности востребованы и сегодня.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ