

Председатель ППО СЛД Тынды-Северная Матвей Мазур поднял проблемные вопросы предприятия на отчетно-выборной профсоюзной конференции ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД

ПРИСЛУШАЛИСЬ К МНЕНИЮ ПРОФСОЮЗА

Благодаря настойчивости первичной профсоюзной организации в сервисном локомотивном депо Тынды-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис» начались перерасчет и выплата премиальных работникам предприятия.



Сервисное локомотивное депо Тынды-Северная

Тепловоз — не носок, который при появлении дырки можно легко выбросить и достать из ящика новую пару. Это машина, требующая не только умелой эксплуатации, но и качественного ремонта. Неслучайно испокон веков восстановление и уход за тепловозами поручались наиболее квалифицированным и опытным кадрам.

Нынешний председатель первичной профсоюзной организации сервисного локомотивного депо Тынды-Северная ООО «ЛокоТех-Сервис» Матвей Мазур (предыдущий председатель ППО Павел Чернов сложил свои полномочия на очередных выборах) вспоминает, что в своё время трудоустроиться на ремонтное предприятие считалось большой честью. Лично он потратил два с лишним года, чтобы стать работником этого трудового коллектива.

Сейчас — наоборот. Выступая на отчетно-выборной конференции в Хабаровске, профлидер Матвей Мазур с горечью констатировал, что с предприятия в массовом порядке увольняются, в основном, высококвалифицированные кадры — люди, которые знают цену своему труду. Да и толковая молодежь работает до первой зарплаты — до того как увидят, что обещанное мастерами и фактическое начисление очень уж сильно разнятся. Если в январе 2019 в депо работали 1067 человек, то на сегодняшний день эта цифра составляет 996 человек.

На предприятии остаются сотрудники, которые попросту не могут найти себе работу на других предприятиях и организациях города.

Что же случилось? Ведь на памяти многих железнодорожников те

времена, когда Тынды-Северная считалась флагманом в отрасли. Здесь проводились очень высокого уровня конкурсы профессионального мастерства. И приличные заработки считались делом обычным. А произошло то, что, по мнению профактива, работодатель начал «плодить» локальные акты, резко ущемляющие права работников.

Являясь преемником Павла Чернова, Матвей Мазур резонно полагает, что ему переданы, так сказать, «по наследству» проблемные вопросы его предшественника, над которыми он не один год активно работал.

Суть проблемы заключается в принятом работодателем локальном нормативном акте.

Вот один из ярких примеров. В октябре 2018 года на рассмотрение в профсоюзную организацию ООО «ЛокоТех-Сервис» был представлен проект нового Положения о премировании работников. В нём основным показателем, дающим право на начисление премии, является КГЭ (коэффициент готовности к эксплуатации локомотива). Для простоты понимания ситуации поясним, что локомотив должен находиться в эксплуатируемом парке в среднем 92 процента времени, и лишь 8 процентов — на ремонте и обслуживании в депо. В идеале так оно и должно быть, но, как всегда, есть «но»...

Дело в том, что КГЭ (коэффициент готовности к эксплуатации) не может быть применён как обязательное условие премирования работников сервисного локомотивного депо. Потому что при установлении показателя «Выполнение заданного КГЭ» не учитывается износ эксплуатируемого парка, наличие неснижаемого запаса запасных частей линейного оборудования, стабильное снабжение различными материалами, такими как поранит, сырая резина, силикон, брезент, металлопрокат, метизы. И это только малая часть перечисленных материалов и расходников, так необходимых для ремонта локомотивов на утверждённый объём, на наличие которых работник никак не влияет.

Исходя из этого, применение коэффициента готовности к эксплуатации, как обязательного условия, влечёт за собой ущемление прав сотрудников при получении премиального вознаграждения за результат их труда.

Профсоюзной организацией СЛД Тынды-Северная было дано отрицательное мнение по этому документу. Простые рабочие, единицы из которых понимают, что такое КГЭ, для чего он нужен и зачем вообще создан, просто хотят знать, где их премия и, как результат, достойная заработная плата, получаемая на руки.

(Продолжение на стр. 2)

| В НОМЕРЕ |

Заряд на работу

Ведущий специалист по управлению персоналом Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Татьяна Гриченко успешно справляется не только со своими прямыми обязанностями, но и с общественной нагрузкой. Ей, как заместителю председателя первичной профсоюзной организации, в День компании вручили Почётную грамоту ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

Стр. 2

Цель — нулевой травматизм

Профсоюз всегда уделял и продолжает уделять самое пристальное внимание вопросам охраны труда — реальному инструменту защиты здоровья и жизни работников. Основные аспекты этой темы, никогда не теряющей актуальности, в интервью для нашей газеты раскрыл заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Максим Глотов.

Стр. 4-5

Пандемия наносит новый удар

Вторая волна пандемии вновь парализует все сферы экономики. «Федеральная пассажирская компания», отвечающая за перевозки пассажиров в дальнем следовании, ещё не отошла от прошлых испытаний, а уже необходимо морально готовиться к новому удару. На фоне неизбежных серьёзных финансовых потерь и оптимизаций важно поддержать дух коллектива. Об этом и состоялся разговор с председателем ППО пассажирского вагонного депо Владивосток Дальневосточного филиала АО «ФПК» Натальей Кунделеевой.

Стр. 5

ПРИСЛУШАЛИСЬ К МНЕНИЮ ПРОФСОЮЗА

(Окончние. Начало на стр. 1)

До сентября 2019 года усилиями профсоюзной организации удавалось сдерживать применение нового Положения о премировании. Павлом Черновым в марте, апреле и мае 2019 года были проведены неоднократные встречи с генеральным директором ООО «ЛокоТех-Сервис» Александром Мавриным. Во время этих встреч, а также в июле и августе того же года на видеоконференциях, гендиректор заявил: пока не будет выполнено условие обеспечения в полном объёме запасными частями и материалами, необходимыми для сервисного обслуживания, новое Положение о премировании применятся не будет.

Но грянул сентябрь 2019 года. Новое Положение о премировании, получившее в ООО «ЛокоТех-Сервис» отрицательное мотивированное мнение профсоюза, всё-таки вступило в силу. Руководство компании, по сути дела, нажало на курок в процессе узаконивания невыплат работникам. За три месяца с начала применения документа премии ремонтникам снизились с 30 процентов до трёх. Достигнуто падение в 10 раз!!! Тот ли это результат, которым стоит гордиться? Думается, нет! И зарплата, соответственно, тоже резко упала.

На годовом итоговом «селекторе», который проходил в декабре 2019 года, тогдашний председатель ППО депо Павел Чернов обратился напрямую к председателю РОСПРОФЖЕЛ Николаю Никифорову. Чернов сумел подробно рассказать о сложившейся ситуации с премией в депо Тынды-Северная. Казалось бы, информация доведена до самых верхов руководства, даны соответствующие заверения, а сухая статистика полученных в прошлом и нынешнем году премий на радужный лад не настраивает.

Так, если премия 2019 года составляла 22,1 процента, то за пять месяцев 2020 года она сократилась до 7,3 процента. Следует подчеркнуть, что это средний процент премии. За май этого года премия составила всего 2,8 процента.

Маленький заработок на крупнейшем предприятии Тынды привёл к тому, что сейчас в ремонтном локомотивном депо Тынды-Северная имеется 61 вакансия. Очередей у дверей отдела кадров не наблюдается.

Такая мрачная перспектива присуща не только Тынде. В компании «ЛокоТех-Сервис» уже существует проблема нехватки ремонтного персонала

высокой квалификации, которая осложняется оттоком остающихся ещё специалистов. Искусственно создаваемый сегодня дефицит кадров ремонтников закладывает мину замедленного действия под локомотивный комплекс всего ОАО «РЖД». Локомотивщики стали заложниками сервисной компании, по сути, монополиста в этой сфере деятельности. Обслуживать локомотивы и осуществлять их ремонт кроме как в ООО «ЛокоТех-Сервис» нигде. А при царящей там нынче политике ущемления прав высококвалифицированного производственного персонала проводить работы завтра будет просто некому. Если сейчас не принять радикальные меры, может статься, что в не столь далёком будущем система железных дорог России будет усеяна стоящими без дела локомотивами.

Конечно, профсоюз не будет сидеть сложа руки в ожидании апокалипсиса. Но ему необходимо не только быть услышанным на всех уровнях, но и получить поддержку от всех причастных к ремонтному комплексу структур как на Дальневосточной железной дороге, так и в ОАО «РЖД».

Активность профсоюза и понимание ситуации, пришедшее, в конце концов, к руководству ООО «ЛокоТех-Сервис», заставило работодателя пересмотреть отношение к оставшемуся ещё высококвалифицированному персоналу. Как сообщил нынешний председатель ППО СЛД Тынды-Северная Матвей Мазур, на предприятиях компании полным ходом ведётся перерасчёт премиальных и началась выплата их рабочим. Сроки этой процедуры по отношению к инженерно-техническим работникам несколько сдвинуты...

На деле это выглядит так. В СЛД Тынды-Северная, как сообщили в отделе труда и заработной платы депо, перерасчёт рабочим (а их 844 человека) начался с июня, и повышенную премию они стали получать с июля. Месяцем начала перерасчёта для ИТР (а их 82 человека) стал август, и первый «транш» им выдадут только в ноябре. Суммы, в зависимости от разрядов, стажа работы, других показателей, составляют 28-30 процентов (от 7 до 14 тысяч рублей).

Что это — системные меры, направленные на наведение порядка в ремонте тепловозов, или разовая акция — покажет время.

Геннадий АСТАХОВ

ЗАРЯД НА РАБОТУ



Руководитель Владивостокского филиала ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Наталья Лямина (справа) награждает Татьяну Гриченко Почётной грамотой

Ведущий специалист по управлению персоналом Владивостокской дистанции сигнализации, централизации и блокировки Татьяна Гриченко успешно справляется не только со своими прямыми обязанностями, но и с общественной нагрузкой. Ей, как заместителю председателя первичной профсоюзной организации, в День компании вручили Почётную грамоту ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

Татьяна Гриченко 18 лет трудится в родной Владивостокской дистанции СЦБ.

— Мама работала телефонисткой в дистанции сигнализации, централизации и блокировки в Партизанске. Она родилась и выросла в Чите, в Приморье переехала, выйдя замуж за моряка, моего будущего отца, — рассказывает Татьяна. — Нам с сестрой всегда очень нравилось пропадать на работе у мамы. Она постоянно замещала диспетчера. Помню, как давала чёткие команды, если случалось повреждение. Мы с ней даже ходили в ночь на дежурство. Настолько это было интересно и захватывающе. Поэтому, наверное, и не представляли для себя другой жизни. Мне, например, очень хотелось работать в КИПе на регулировке приборов, но я оказалась в кадрах. А вот Катя сегодня трудится как раз в направлении, о котором когда-то мечтала я.

После школы Татьяна поступила сначала в

железнодорожный техникум на специальность «Автоматика и телемеханика», потом в ДВГУПС.

— Наверное, эсцэбистом всё-таки надо родиться. Эта особая профессия, требующая не только знаний, но и упорства, усидчивости, определённой закалки, готовности к работе, которая формируется с детства. И этот пример доказывает жизнь — многие мои коллеги повторили путь своих родителей.

Когда я устроилась в дистанцию, это было в 2002 году, меня определили на станцию Первая Речка электромонтёром СЦБ, — продолжает Татьяна Гриченко. — Профессию постигала руками. С ребятами лампочки меняла, вязала кабели, ходила «в поле», проверяла схемы. Коллектив у нас был очень дружный, коллеги-мужчины всегда поддерживали во всём, помогали, давая профессионально встать на ноги.

В 2005 году Татьяна, уже занимаясь кадровой работой,

подключилась к профсоюзным обязанностям.

— Всё началось со спорта. Я хорошо играю в настольный теннис, поэтому стала участвовать в соревнованиях. Чем дальше, тем больше. Причём мне интересно было не только самой ставить рекорды, но и вовлекать коллег в спорт, поэтому я занялась организаторской работой. Постепенно доросла до заместителя председателя «первички», — продолжает Татьяна Владимировна. — Куррирую культмассовый сектор, а это и праздники, и выезды, и спортивная жизнь, и различные конкурсы, в том числе проходящие среди детей железнодорожников. Разные мероприятия, которые мы запускаем, задают тон в работе коллектива, спланивают, открывают таланты у коллег. Конечно, это помогает мне и в основном направлении. Умение ладить с людьми, находить с ними контакт — важное качество для кадровика. Поэтому для меня жизнь — это, прежде всего, постижение себя и тех людей, которые рядом. Наверное, это и даёт мощный заряд к работе, настраивает на позитив, на благотворную волну общения. В этом и есть секрет профессионального успеха.

Екатерина БЕЛОВА

ЗНАК ОТЛИЧИЯ

Уполномоченные по охране труда теперь помимо удостоверения будут получать и нагрудный отличительный знак. Такое решение было принято на XI Пленуме профсоюза.

За последние годы были актуализированы документы, определяющие деятельность уполномоченных. Это сделано не только для того, чтобы повысить её эффективность, но и чтобы поднять престиж общественной деятельности. Помогать этому может и нагрудный знак. Кстати, желание иметь его высказали сами уполномоченные.

Эмблема выполнена в виде щита с закруглёнными внутрь верхними углами. Его внутренняя часть — стального цвета. Периметр щита окантован полосой тёмно-синего цвета с 12 стилизованными заклёпками. В центре расположено

стилизованное зубчатое колесо. Внутри него — эмблема РОСПРОФЖЕЛ, стилизованный железнодорожный мост, два сектора — синего и красного цвета. В верхней части щита размещена надпись: «Уполномоченный по охране труда». Знак изготавливается из стали или сплава цветных металлов с нанесением эмалевого покрытия. Цветовая гамма окантовки щита, зубчатого колеса, линий железнодорожного моста, надписей на знаке — от тёмно-синего до чёрного цвета. Размеры знака: 26,9x30 мм. Он может быть выполнен также в виде нашивки на форменную одежду.



Уполномоченные приветствуют нововведение. Потому что нагрудный знак сразу поможет определить собеседникам, кто перед ними. Предполагается, что к концу года отличительные нагрудные знаки получат все уполномоченные.

По данным Информцентра РОСПРОФЖЕЛ

ПРОФСОЮЗ И РАБОТОДАТЕЛЬ ПОДДЕРЖАТ РАБОТНИКОВ

Очередное селекторное совещание РОСПРОФЖЕЛ было посвящено ключевым вопросам и проблемам по итогам 9 месяцев 2020 года.

За 9 месяцев текущего года заработная плата работников компании, занятых во всех видах деятельности, составила почти 51 тысячу рублей с ростом к аналогичному периоду 2020 года на 5,1%, рост реальной заработной платы составил 2%.

Учитывая сложные для работников компании условия пандемии коронавирусной инфекции, профсоюз обратился к генеральному директору ОАО «РЖД» с просьбой не проводить процедуры сокращения и применения режима неполного рабочего времени до конца текущего года. Обращение находится на стадии рассмотрения.

Внесено изменение в Положение об оказании материальной помощи работникам ОАО «РЖД» при уходе в ежегодный оплачиваемый отпуск. Профсоюз в течение длительного времени занимался данным вопросом. И с 1 января 2021 года работодатель будет обязан выплачивать материальную помощь всем работникам. Её минимальный размер не может быть ниже 10% от месячной тарифной ставки.

От имени ЦК мы также обратились в ОАО «РЖД» и дочерние структуры с предложением о возобновлении доплаты до среднего заработка работникам компании, которые находятся на карантине, — отметил председатель РОСПРОФЖЕЛ Николай Никифоров. — К нам поступила информация, что работники, имевшие контакты с заболевшими коронавирусом, не хотят находиться на карантине, потому что «больничный» — это большая потеря в заработной плате. Люди ходят на работу, становясь источниками распространения коронавирусной инфекции. Было принято решение сохранять заработную плату.

За 9 месяцев производственный травматизм в организациях, где работают члены профсоюза, снижен на 14% — с 198 до 170 случаев, смертельный снижен на 43% — с 14 до 8 случаев. По ОАО «РЖД» общий травматизм снижен на 27%, смертельный — на 38%.

13 октября на заседании Президиума профсоюза был рассмотрен вопрос охраны труда при проведении капитального ремонта пути, — сообщил Николай Никифоров. — Отмечена хорошая работа по созданию условий производственного быта, по организации питания, проживания в вагонах. Но обратили внимание на вопросы, связанные со смертельным и тяжёлым травматизмом. Продолжаются нарушения в ограждении мест производства работ, режиме труда и отдыха. Есть проблемы с содержанием парка служебно-технических вагонов,

состоянием модулей сопровождения, обеспечением средствами малой механизации. Это те вопросы, в решении которых мы хорошо продвинулись, но всё-таки проблемы во многих подразделениях ещё остаются. Мы определили направления решения вопросов охраны труда и техники безопасности, которые являются первостепенными. 19 октября по инициативе РОСПРОФЖЕЛ состоялось сетевое совещание Дирекции тяги с участием представителей профсоюза по условиям труда локомотивных бригад. Хотелось бы, чтобы на всех локомотивах с системами жизнеобеспечения вовремя устранялись замечания и недостатки.

В Центральной дирекции инфраструктуры рассмотрен вопрос об условиях проживания работников в служебно-технических вагонах путевого комплекса. Это тоже была наша инициатива. Мы наметили, что надо делать, чтобы более высокими темпами шло обновление вагонов сопровождения. Также по просьбе профсоюза пройдёт совещание под председательством первого заместителя генерального директора ОАО «РЖД» Анатолия Анисимовича Краснощёка по вопросу своевременного обновления в путевом комплексе ручного инструмента и средств малой механизации. Эти вопросы являются важнейшими для обеспечения качественной работы и соблюдения техники безопасности. Их необходимо держать под контролем.

Профсоюз добился того, что дано поручение генерального директора ОАО «РЖД» о запрете проведения плановых селекторных совещаний в субботу и воскресенье. Центральные дирекции официально перенесли плановые регулярные селекторы с выходных на рабочие дни. Но нарушения продолжают в регионах: селекторные совещания проводятся в выходные дни с привлечением неограниченного круга участников без учёта рабочего времени и оплаты труда.

В октябре стартовала программа по освоению учебного курса для председателей ППО в обновлённой системе дистанционного обучения. Первыми проходят обучение 79 человек из ДОРПРОФЖЕЛ на Московской железной дороге. Программа, рассчитанная на один месяц, включает глубокую теоретическую проработку профсоюзной деятельности по всем направлениям. Она будет организована и проведена во всех дорпрофжелах до 1 июля 2021 года. По результатам обучения будет проведено тестирование.

Информцентр ДОРПРОФЖЕЛ

ИГРА НА «УДАЛЁНКЕ»

Руководство и «первичка» Дальневосточного регионального общего центра обслуживания совместно с ДОРПРОФЖЕЛ ДВжд провели в онлайн-режиме интеллектуальную игру «Что? Где? Когда?».

Мероприятие организаторы посвятили Дню компании и Дню бухгалтера.

В играх приняли участие 11 команд, в состав которых вошли 70 работников ДВ ОЦОР со всей Дальневосточной железной дороги.

Старт мероприятию дал начальник ДВ ОЦОР Андрей Черевко, поприветствовавший участников турнира.

Наиболее энергозатратным этапом стала подготовка к проведению игры, — рассказал

заместитель начальника центра Андрей Бибченко. — В сложном техническом процессе реализации были одновременно задействованы 4 специалиста по звуку, свету и видео. Отдельная благодарность ДОРПРОФЖЕЛ ДВжд за предоставленную для трансляции игры студию профсоюзного учебного центра. Также во многом интеллектуальная битва удалась благодаря блистательной работе ведущего — Станислава Тонких.

Участники онлайн-игры с особым энтузиазмом отвечали на оригинальные вопросы.

После подведения итогов были названы победители.

Первое место завоевала команда с говорящим названием «Фортуна», набравшая максимальное количество баллов — 18. Второе место заняли сразу две команды — «Желдоринтеллект» и «2021», набравшие по 16 баллов. Третье место взяли «Девчонки с удалёнки».

Каждому игроку команд-победительниц достался полезный подарок — книга по бизнесу и саморазвитию.

Наталья ОХОТНАЯ

| ОХРАНА ТРУДА |

А ПРО ОВРАГИ ЗАБЫЛИ

При проведении общественного контроля состояния охраны труда на пункте опробования тормозов станции Хани осмотрщик-ремонтник вагонов, общественный инспектор по безопасности движения поездов эксплуатационного вагонного депо Тында Сергей Серов выявил факт неудовлетворительного содержания и состояния междупутей маршрутов технологических проходов работников.

В акте общественного инспектора отмечено, что новые и старогонные шпалы складировались по служебному проходу вдоль шестого пассажирского пути, междупутий четвёртого и второго, первого и третьего, пятого и седьмого путей.

Рельсы разбросаны по служебному проходу в четвёртой горловине девятого пути. На пути следования ремонтников — глубокие ямы.

В парке нарушен служебный проход к месту встречи пассажирских поездов и проведения

полного опробования тормозов грузовых поездов. Междупутья и откосы балластной призмы покрыты скальной породой крупной фракции, не позволяющей осмотрщику-ремонтнику максимально безопасно передвигаться вдоль вагонов. Работник постоянно рискует подвернуть ногу. Приходится или уходить в самый низ отсыпки, или обходить насыпь по краям шпал, что категорически запрещено.

Выйдя на линию, осмотрщик-ремонтник должен посмотреть на вагон, а не озираясь по сторонам и под ноги, опасаясь наткнуться на посторонний предмет, упасть, удариться и получить травму. Но на деле получается не всегда так, как того требуют нормы охраны труда: «Гладко на бумаге, да забыли про овраги, а по ним ходить!». Сколько уж веков этой мудрости, а актуальность её не теряется и по сей день.

Акт общественного инспектора по безопасности движения поездов Сергея Серова для расследования и принятия мер направлен в отдел охраны труда эксплуатационного вагонного депо Тында.

Геннадий АСТАХОВ
Фото Сергея СЕРОВА



В таких условиях приходится выполнять свои основные обязанности осмотрщика-ремонтника участка ПТО Хани

ЦЕЛЬ — НУЛЕВОЙ ТРАВМАТИЗМ

Профсоюз всегда уделял и продолжает уделять самое пристальное внимание вопросам охраны труда — реальному инструменту защиты здоровья и жизни работников. Основные аспекты этой темы, никогда не теряющей актуальности, в интервью для нашей газеты раскрыл заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Максим Готов.

— Максим Владимирович, в течение пяти лет вы руководили службой охраны труда и промышленной безопасности Дальневосточной железной дороги. В этом году были избраны заместителем председателя дорожной территориальной организации профсоюза. В чём, на ваш взгляд, отличие подходов к вопросам охраны труда с позиций руководителя службы и профсоюзного лидера?

— Считаю, что глобальной разницы быть не должно. Что такое охрана труда? Это сохранение жизни и здоровья работника, прежде всего, за счёт установленных законодательством мероприятий. Поэтому этот основополагающий принцип един как для работодателя, так и для профсоюза. Всё остальное — частности.

— В каком направлении предполагаете двигаться в решении вопросов охраны труда на новой выборной должности?

— Раньше я работал в системе командно-административного управления с вертикалями дирекций и горизонталями корпоративного управления. Управление охраной труда в данной системе возложено на главных инженеров, службы (отделы) охраны труда, специалистов по охране труда. Правильное управление этой системой давало обратную связь для принятия верных решений. В профсоюзе такой, практически военной, системы нет. Здесь в основе работы по охране труда — общественное начало. По большому счёту, это общественная работа через председателей ППО, где роль «солдат» выполняют уже уполномоченные по охране труда и общественные инспекторы по безопасности движения поездов, которые большое внимание уделяют, в том числе, и вопросам охраны труда. Как раз наиболее интересная и достоверная информация предоставляется именно этими звеньями. Кроме того, неоспоримый плюс института общественных инспекторов — независимость от административно-управленческого персонала, который довлеет над специалистами по охране труда. Так вот, нам необходимо всячески укреплять эту уникальную свободную систему взаимодействия ДОРПРОФЖЕЛ, «первичек» и общественных инспекторов.

— Насколько, на ваш взгляд, эффективны институты упомянутых вами уполномоченных по охране труда и общественных инспекторов?

— Их работа, безусловно, эффективна и требует всесторонней поддержки работодателя

и профсоюза. Как известно, в охране труда и безопасности движения нет мелочей. А общественники, находясь непосредственно в коллективах, на местах, именно с такими «мелочами» и работают, поднимая разнообразные вопросы — от санбыта до, выражаясь простыми языком, «недокрученных гаек». Из этих мелочей складывается общее благополучие в вопросах охраны и условий труда.

— В каком направлении необходимо развивать институты уполномоченных и общественных инспекторов?

— В своё время я презентовал на уровне компании проект создания Центра по безопасности производственных процессов. Основная идея — вывести специалиста по охране труда из-под административного управления. У этого специалиста появляется непосредственное руководство только в лице начальника центра. Он становится независимым от руководителей предприятий. Отсутствие административного давления в хорошем смысле слова «развязывает руки» специалисту по охране труда. Как результат — максимальная эффективность в выдаче предписаний, формировании программ по охране труда и в целом в контрольно-профилактической деятельности. В отличие от специалистов по охране труда уполномоченные и общественные инспекторы изначально свободны от административного давления. Поэтому толчком для их развития стала бы селективная работа, подразумевающая переход от количества к качеству в среде общественников. Работа на результат позволит испытать гордость каждому из них за свою общественную деятельность по улучшению охраны труда. А для этого работника надо обучить, предоставить обратную связь от руководства, возможность видеть позитивный результат своей работы в виде улучшения условий труда и исключения травматизма.

— Насколько значима роль профсоюза в области охраны труда?

— Профсоюз здесь играет особую роль, являясь «лакмусовой бумажкой», оперативно и чётко реагирующей на все нарушения охраны труда со стороны работодателя и работников. У профсоюза должна быть своя особая позиция, нацеленная на результат, улучшение всех процессов, связанных с охраной труда, зачастую не совпадающая с позицией работодателя.

— На каком уровне должны взаимодействовать в вопросах охраны труда работодатель и профсоюз?

— Прежде всего, это прозрачность, которая на сегодня, в принципе, достигнута. Никто никаких проблем не скрывает. Будучи начальником службы, я постоянно взаимодействовал с технической инспекцией труда ДОРПРОФЖЕЛ. Регулярный обмен информацией на принципах социального партнёрства необходим. Он позволяет оперативно принимать нужные решения, совместно искать выходы из сложных ситуаций, эффективно заниматься профилактикой нарушений, разработкой программ улучшения санбыта. Профсоюз должен чётко обозначать работодателю свою позицию, защищая интересы работников, уметь задавать неудобные вопросы ради их скорейшего решения.

— Максим Владимирович, какие передовые идеи, разработки из своего опыта охраны труда и промышленной безопасности вы считаете целесообразными привнести в профсоюзную деятельность?

— Название службы, на мой взгляд, устарело и не отражает всего масштаба проводимой ею работы. Сейчас есть понятие безопасности производственных процессов. А это охрана труда с 10 направлениями: пожарной и промышленной безопасностью, электробезопасностью и так далее. Поэтому те задачи, которые решались в службе, обязательно привнесу в профсоюзную работу. Профсоюз и раньше занимался этими вопросами. Но тут я говорю об углублении работы по данным направлениям, что потребует более глубокого и всестороннего обучения профактива.

— На какие проблемные вопросы охраны труда стоит обратить особое внимание? Какие из них, на ваш взгляд, наиболее актуальны?

— Это смертельный травматизм. Есть поручение генерального директора — председателя правления ОАО «РЖД» Олега Валентиновича Белозёрова о присоединении к всемирной концепции нулевого травматизма Vision Zero. На первом этапе это исключение смертельного травматизма. Данный показатель на дороге сегодня не выполнен. В этом году произошло два смертельных случая. Весной в ПМС-249 станции Могот Дирекции по ремонту пути погиб монтер пути. В октябре в ПМС-18 станции Сибирцево во время работы на «окне» на Хасанской ветке освобождённый бригадир сошёл с движущегося самоходного состава, попал в опасную зону моста, упал с высоты между перильным ограждением и получил смертельную травму. Почему же возникает смертельный



Заместитель председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Максим Готов

травматизм? Причина — человеческий фактор, нарушение технологии самим работающим. Последний случай в ПМС-18 — тому подтверждение. Освобождённый бригадир, всесторонне обученный вопросам охраны труда и обязанный следить за соблюдением данных норм, не должен был находиться на тележке, заведомо нарушая правила. Когда дело касается человеческой жизни, халатность недопустима.

— Насколько выполнима для Дальневосточной железной дороги задача работать без травматизма, в том числе смертельного?

— Дорога с её 55-тысячным коллективом планомерно сокращает и общий травматизм, и смертельный. За десятилетку общий травматизм снижен в четыре раза. По году снижение достигло 30% — с 10 до 7 случаев. Но есть дороги, которые сегодня работают без смертельных травм. Например, Московская дорога. С учётом динамики снижения общего травматизма, считаю, что это достижимый результат и для Дальневосточной магистрали.

— Благодаря чему за последние 10 лет удалось достигнуть столь значительного снижения общего травматизма?

— Благодаря правильно выбранной политике компании, системе стандартов, проверочной деятельности, профилактике, аудитам по охране труда. Положительную роль сыграло разделение позиций электробезопасности, промышленной, пожарной безопасности с целенаправленным обучением людей по этим направлениям. В совокупности всё это дало эффективное снижение общего травматизма. Плюсом стало и увеличение финансирования мероприятий охраны труда. В плане спецодежды оно просто отличное. Выпущена новая коллекция спецодежды. Вспомните, в чём раньше люди ходили? Валенки, фуфайки... Сейчас это всё в прошлом. Есть разграничение по специализации спецодежды. Появилась демисезонная коллекция, предполагающая трансформацию спецодежды в зависимости от погодных условий, спецодежда, учитывающая особенности женской фигуры и так далее. Разработка спецодежды достигла очень

высокого уровня с учётом малейших нюансов и замечаний от работников.

Говоря о подходах к безопасным приёмам труда, вспомним, как пример, о понятии «работа на высоте». На сегодняшний день её детализировали для безопасности на три группы допусков. Раньше работающий на высоте страховался только поясом. И падение грозило травмой спины. А сейчас используется привязь, состоящая из сложной системы фиксирующих поясов и лямок, надёжно защищающая работника от получения травм в случае падения.

Разработана многоуровневая система обучения работников не только охране труда, но и пожарной и промышленной безопасности, электробезопасности. Пусть такое обучение сложнее, но эффективнее.

В снижении общего травматизма сыграли роль и общественники. Год назад для них компанией было разработано хорошее положение по мотивации. Мы его трансформировали на уровне дороги, сформулировав критерии премирования: сколько общественник должен провести бесед, проверок и, самое главное, какого он результата достиг, насколько авторитетен в коллективе в вопросах охраны труда, прислушиваются ли к его мнению коллеги и руководство, учитывается также отсутствие в его трудовой биографии нарушений норм охраны труда. За удовлетворительную профилактическую работу в этом году премирован 281 уполномоченный по охране труда. У людей постепенно повышается интерес к такой общественной нагрузке. Общественник понимает, что если сегодня отметит определённые нарушения, то, возможно, сохранит этим жизнь не только своему коллеге, но и себе. Очень важно уметь работать на опережение, просчитывая возможные риски.

— Какие болевые точки в области охраны и условий труда характерны именно для Дальневосточной железной дороги?

— Если со спецодеждой вопрос решён, то более детального подхода требует обеспечение спецодеждой работников районов Крайнего Севера. Общесетевой вариант

не подходит. Поэтому решается вопрос о закупке других, более тёплых образцов. Перед закупкой на экспериментальную носку в ПЧ районов Крайнего Севера отправились сапоги «Тюмень», «Надым», «Норман». По итогам испытаний уже оформлена индивидуальная поставка.

Есть проблемы на дороге с малой механизацией и ручным инструментом. Но благодаря работе, в том числе профсоюза вопрос сдвинулся с мёртвой точки. Не всё благополучно с доставкой работников к месту проведения работ и обратно. Особенно по Северному широтному ходу у нас малоразвита система при-трассовых дорог, поэтому люди доставляются железнодорожным транспортом. Есть вопросы и к самому автотранспорту, не соответствующему требованиям отдельной доставки людей и инструмента, под транспортировку которого необходим специальный отсек. Профсоюз на эти проблемы постоянно обращает внимание.

Актуальна для нашей дороги и тема устаревшего парка кранов. Например, козловой кран через 20 лет эксплуатации необходимо или менять, или капитально ремонтировать. Всё это требует серьёзных финансовых вложений, поэтому парк кранов продолжает неумолимо стареть. По дороге около 50% кранов отработали нормативный срок службы. Самый большой парк старения в Дирекции по ремонту пути — 86%. Это болевая точка как финансовая, так и несущая высокие риски травмирования работников. Так, трещина в устаревшей металлоконструкции крана может спровоцировать его падение.

Особые риски несёт эксплуатация взрывопожароопасных объектов, особенно где эксплуатируется котельное оборудование, отработавшее нормативный срок службы. Особое внимание необходимо уделять эксплуатации в зимний период оборудования, работающего на пневмообдувку стрелок, подготовке квалифицированного обслуживающего персонала. А это риски аварий, инцидентов, несчастных случаев. К итоговому заседанию правления компании, которое пройдёт в декабре, одним из основных готовим вопрос замены технических устройств, выработавших нормативный срок службы. Кроме того, сформирован проект программы «Дальневосточная дорога — полигон опережающего развития» по направлению «Создание передовых условий труда». В предложении мы включили, наряду с другими вопросами, и замену технических устройств.

— **Какие позитивные перемены, помимо снижения общего травматизма, в области охраны и условий труда в этом году произошли на Дальневосточной железной дороге?**

— Это поставка пунктов обогрева и табельных. На узловых станциях разворачиваются

целые модульные городки. В таких табельных не только проходят «планёрки», но и есть комнаты для технического обучения, приёма пищи, душевые, раздевалки, сушилки. Всё эстетично сделано из новых теплых материалов. Для работников тяжёлого труда, особенно путейского комплекса, очень важны достойные условия отдыха.

Основной комфортной работы путевого комплекса является наличие пунктов обогрева, расположенных на перегонах. Сегодня они на особом контроле у руководства железной дороги, оценены по трём позициям: «удовлетворительно», «хорошо» и «отлично». Если пункт в хорошем состоянии, принимается решение отремонтировать его до отличного состояния. Пункт в неудовлетворительном состоянии подлежит замене. На его место под существующие программы ставится модуль — контейнерного типа тёплый герметичный домик с окном, внутренним наполнением, печным отоплением. Отзывы от работников о таких модулях позитивные. Сами работники и руководители ПЧ поддерживают их в хорошем состоянии.

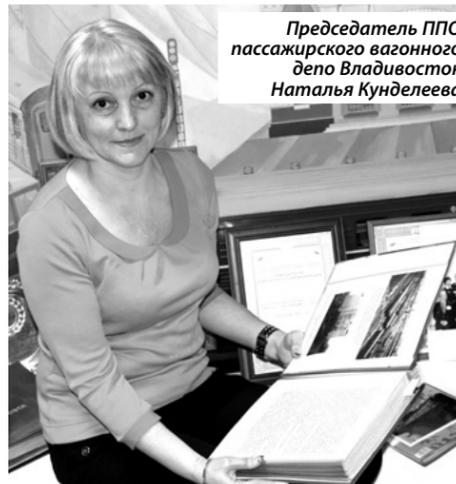
В целом на мероприятия по улучшению условий и охраны труда по полигону Дальневосточной железной дороги направлена внушительная сумма — 2013,9 млн рублей.

— **Ограничения в связи с коронавирусной инфекцией повлияли на работу как дороги, так и профсоюза. Как планируете скорректировать свою деятельность после отмены ограничений?**

— Сложившаяся обстановка, безусловно, повлияла на формат обучения, проведение инструктажей по охране труда. Но организация удалённой работы, конечно, не заменит живого общения с людьми. Должны быть встречи в коллективах, устные опросы работников и получение обратной связи. Но мы выезды на линию не прекращаем. Если работники трудятся на открытом воздухе, то ничто не мешает нам с ними встретиться с соблюдением мер безопасности.

За тот период, что я успел отработать на профсоюзной должности, уже посетил предприятия локомотивного комплекса, дома отдыха локомотивных бригад. Поэтому полностью живое общение не исключаем. Во время таких объездов стараюсь отодвинуть на второй план выработанный годами ревизорский взгляд на вещи. Конечно, замечания надо выявлять, но я хочу больше внимания уделять именно людям: встречаться с председателями ППО, коллективами, получать от них важную информацию, решать их проблемы и защищать их интересы. Таковым вижу основное направление своей работы в новой должности.

Беседу вела
Наталья СОЛОВЬЁВА



Председатель ППО пассажирского вагонного депо Владивосток Наталья Кунделева



Раз в три недели проводники тестируются на наличие вируса

ПАНДЕМИЯ НАНОСИТ НОВЫЙ УДАР

Вторая волна пандемии вновь парализует все сферы экономики. «Федеральная пассажирская компания», отвечающая за перевозки пассажиров в дальнем следовании, ещё не отошла от прошлых испытаний, а уже необходимо морально готовиться к новому удару.

На фоне неизбежных серьёзных финансовых потерь и оптимизаций важно поддержать дух коллектива. Об этом и состоялся разговор с председателем ППО пассажирского вагонного депо Владивосток Дальневосточного филиала АО «ФПК» Натальей Кунделева.

— **Наталья Викторовна, каковы последствия пандемии для вашего предприятия?**

— Первая половина года была насыщена многими знаковыми событиями, которые не могли не повлиять на социально-экономическую сферу. Коронавирус нанёс сильный удар не только по экономике, но и по жизни многих людей. И если в сегменте грузовых перевозок показатели работы дороги изменились незначительно — погрузка грузов за полугодие составила 95,3% к прошлому году, грузооборот 105,5%, то в Федеральной пассажирской компании в «первую волну» было отменено более 70 поездов дальнего следования, 12 поездов «Сапсан», сократили периодичность курсирования 37 поездов. В оставшихся поездах для обеспечения безопасности пассажиров продажа билетов проводилась с учётом социальной дистанции — по 2 человека в купе.

Пассажирооборот компании сократился на 77%, а с учётом возврата билетов объёмы снижены более чем на 90%. Убытки составили более 19 миллиардов рублей, не считая средств, запланированных на модернизацию составов и приобретение новых вагонов.

В депо Владивосток был отменён фирменный поезд «Океан», количество вагонов в оставшихся составах уменьшено с 12 до 4-5. На два с половиной месяца закрыты все виды ремонта вагонов.

Из-за введения ограничительных мер по нераспространению коронавирусной инфекции произошло значительное сокращение транспортной активности пассажиров. Выполнение пассажирооборота по Дальневосточному филиалу АО «ФПК» за

полугодие составило 61,7% к плану со снижением на 35,1% к аналогичному периоду прошлого года. Ключевой показатель работы поездов — «вместимость вагона» — выполнен на 77,4% к плану со снижением на 22,6% к уровню прошлого года. Подчеркну, эти показатели выше среднесетевых по компании. В западных регионах страны ситуация с пассажирскими перевозками гораздо хуже.

— **Как действовал профсоюз в таких непростых условиях?**

— В этой сложнейшей обстановке и у профсоюза, и у работодателя была одна задача — сохранить людей, стабилизировать экономическую ситуацию, снять социальную напряжённость в коллективах. В итоге руководство компании совместно с профсоюзом приняло ряд взвешенных решений, направленных на сохранение коллектива. Это и предоставление междуменного отдыха, отпусков, и оплата 2/3 среднего заработка за простой по вине работодателя, и введение запрета на сокращение численности персонала.

Однако на местах всё же были попытки сэкономить на работниках. Так, решением руководства Дальневосточного филиала АО «ФПК» был изменён размер материальной помощи к отпуску с 50% должностного оклада до 3000 рублей. После обращения профсоюзного актива в лице председателя ППО филиала Геннадия Белюшева это решение было отменено.

Для того чтобы не было нарушений, «первичка» проводит ежемесячный мониторинг антикризисных мероприятий, проводимых работодателем.

— **С каждым днём ситуация с коронавирусом всё тревожней. Какая обстановка в депо сейчас?**

— С 6 ноября вновь прекратит курсировать фирменный поезд «Океан», отменят и беспересадочные вагоны в поезде «Владивосток — Благовещенск». Один вагон отцепят от поезда, идущего в

направлении Советской Гавани. Остальные поезда пока работают в прежнем режиме. Но обстановка может измениться стремительно. Всех высвободившихся проводников мы задействуем на оставшихся маршрутах. За счёт кадрового дефицита выровняем баланс, предоставив полноценный междуменный отдых, убрав совмещения, предоставив очередные отпуска. В целом же за 9 месяцев падение объёмов работы уже составило почти 30%. Пассажиропоток за 10 месяцев составил 79,1% по отношению к прошлому году (падение почти на 21%). А ведь мы ещё не оправились от первого удара. Потери отразились и на заработной плате коллектива: из-за простоев за 10 месяцев снижение зафиксировано на 4,6%.

— **Какова атмосфера в коллективе?**

— Люди оценивают ситуацию объективно, поэтому никто не жалуется. Работники сплотились, приготовившись к трудностям. Сейчас у нас, конечно, много заболевших, и эта волна растёт в геометрической прогрессии. Радует, что большинство коллег переносят вирус без тяжёлых последствий. Выздоровливая, люди сразу выходят на работу — так как цикличность нашего предприятия не остановить, инженерам, кадровикам, технологом, инструкторам поездных бригад не уйти на удалённый режим. Их присутствие в депо крайне необходимо. Мужественно показывают себя и наши девочки-проводники. Находясь на передовой, постоянно контактируя с пассажирами, не боятся выходить на работу. «Я не поеду в рейс, ищите мне замену», — такого нет. Всем надо кормить свои семьи, да и профессиональная стрессоустойчивость не позволяет расслабиться и упасть духом. Раз в три недели проводники проходят тестирование на наличие или отсутствие вируса. Защитных средств в депо хватает: в достатке масок, перчаток, антисептиков. Компания приобрела ещё в первую пандемию маски со сменными фильтрами.

Беседу вела
Екатерина БЕЛОВА

В ОДНОЙ КОМАНДЕ С ПРОФАКТИВОМ

Постановлением Президиума РОСПРОФЖЕЛ за добросовестный труд на железнодорожном транспорте, большой личный вклад в укрепление профсоюзного движения и в честь Дня компании первый заместитель начальника Дальневосточной дирекции инфраструктуры Дмитрий Кулагин награждён знаком «За развитие социального партнёрства».

Высокую награду из рук председателя ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александра Наговицына наш герой получил неслучайно.

С профсоюзом у Дмитрия Кулагина давно сложились позитивные взаимоотношения. В РОСПРОФЖЕЛ он состоит со студенческой скамьи. С тех пор на протяжении всего своего трудового пути он является членом профсоюза.

В 2006 году, после окончания Дальневосточного государственного университета путей сообщения Дмитрий Кулагин пришёл монёром пути в Литовковскую дистанцию пути Дальневосточной железной дороги, затем стал дорожным мастером и главным инженером дистанции. С 2011 года в течение нескольких лет он руководил Высокогорненской дистанцией пути.

С 2015 года Дмитрий Кулагин прошёл должности заместителя начальника Дирекции по эксплуатации и

ремонту путевых машин, главного инженера службы пути Дальневосточной дирекции инфраструктуры, начальника Центра управления содержанием инфраструктуры ДИ. С 2018 года Дмитрий Кулагин является первым заместителем начальника Дальневосточной дирекции инфраструктуры.

За годы работы на железнодорожном транспорте Дмитрий Кулагин зарекомендовал себя грамотным руководителем, обладающим широкими знаниями и богатым производственным опытом. Организаторские способности умело сочетает с принципиальностью и деловитостью, воспитывает у подчинённых чувство ответственности.

Умение работать с людьми, принципиальность, требовательность и отзывчивость снискали ему уважение среди коллег и подчинённых. Его активная жизненная позиция и профессионализм высоко ценятся руководством

Дальневосточной железной дороги, Центральной дирекции инфраструктуры и способствуют эффективному сотрудничеству с органами исполнительной власти субъектов РФ.

Дмитрий Владимирович тесно взаимодействует с профсоюзной организацией Дирекции инфраструктуры, оказывает содействие в привлечении в ряды профсоюза новых членов. В том числе благодаря его работе в данном направлении 94,8% работников дирекции являются членами профсоюза.

Дмитрий Кулагин всегда с готовностью идёт на контакт с профсоюзным активом, находит компромиссное решение, которое не ущемляет права человека. Управленческие решения принимает обоснованно, быстро, руководствуясь законодательством, правовыми актами и интересами предприятия.

Отличительная особенность Дмитрия Владимировича как руководителя — толерантное отношение к сотрудникам. Интересуясь проблемами работников, он умеет решать их наиболее быстро и эффективно.

Знак «За развитие социального партнёрства» Дмитрию Кулагину (справа) вручил председатель ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД Александр Наговицын



Дмитрий Владимирович большое внимание уделяет вопросам закрепления молодёжи на предприятиях дирекции, оказывает поддержку в реализации их идей и начинаний.

Также Дмитрий Кулагин подаёт своим коллегам личный пример здорового образа жизни, поддерживает развитие физической культуры и спорта среди работников дирекции.

Информцентр
ДОРПРОФЖЕЛ



Евгений Карпелёв спас человеческую жизнь

НЕ ПРОШЁЛ МИМО БЕДЫ

Так же, как герои фантастического рассказа Кира Булычёва «Поделись со мной», обладающие уникальными способностями разделять боль других, чувствовать, а не просто видеть человеческие слёзы, без всякой телепатии знать, что нужны друг другу, и делиться всем, что у них есть, Евгений Карпелёв тоже способен отдавать. Он никогда не проходил мимо чужой беды, не смог и на этот раз. Спас женщину, потерявшую сознание от приступа эпилепсии.

Заместитель начальника эксплуатационного локомотивного депо Смоляниново по кадрам и социальным вопросам Евгений Карпелёв 14 октября спешил домой. Обеденный перерыв — час, а надо успеть многое: подкрепиться, жене помочь, помянуть с восьмимесячной дочерью. Об этом он думал, пока ехал по знакомому маршруту.

Вдруг боковым зрением увидел на тротуаре коляску, а рядом — лежащую женщину. Резко ударив по тормозам, бросил машину прямо на дороге.

Годовалый малыш истошно кричал. У женщины глаза закатились, кровавая пена шла изо рта, судорогой сводило тело.

Евгений действовал на автомате, понимая: чем дольше длится припадок, тем

опаснее — может наступить асфиксия. Разжать челюсть с первой попытки не получилось. У людей с приступом эпилепсии она смыкается плотно. Ему удалось перевернуть женщину на бок, чтобы обеспечить приток кислорода. Наконец-то, стали подбегать люди. Кто-то вызвал бригаду скорой помощи. Очнувшись, женщина не могла какое-то время прийти в себя, не помнила, кто она,

почему в крови, не узнавала ребёнка. Оказалось, это жена помощника машиниста депо Смоляниново. Поняв, что помощь больше не требуется, Евгений поехал домой. Волна перенесённого стресса накрыла позже.

Потом, когда прошло время, улеглись эмоции, Евгений стал анализировать ситуацию. Он бы в любом случае пришёл на помощь, но детский крик заставил его мобилизоваться в считанные секунды.

— Наверное, сработал отцовский инстинкт. Поэтому я с удвоенной силой и энергией старался помочь маме мальчика, — говорит Евгений. — Потом наш помощник машинист Максим Цаплинов подошёл ко мне, мы пожали друг другу

руки. У ребят хорошая семья, двое детишек. Жена никогда до этого случая не болела. В настоящий момент прошли обследование, ничто уже не угрожает её здоровью.

По словам председателя ППО депо Смоляниново Дмитрия Карцевича, Евгений Карпелёв — человек высоких моральных принципов.

— У нас он прошёл становление. Начинать с помощника машиниста, потом работал в кадрах, а сегодня занимает ответственный пост. Его поступок — пример для всех нас. И мы гордимся тем, что такая замечательная молодёжь приходит нам на смену, — сказал Дмитрий Карцевич.

Екатерина БЕЛОВА

ОЖИВШАЯ ИСТОРИЯ

Завершению демонстрации остросюжетного фильма «Стрельцов» в Тынде предшествовал вечер памяти прославленного футболиста. На встречу со зрителями киноленты пришли участники футбольного матча 1987 года, на котором присутствовали легендарные советские мастера кожаного мяча Эдуард Стрельцов и Галимзян Хусаинов.

Встреча между бамовскими командами «Локомотив» (Тында) и «Строитель» (Шимановск) проходила тогда в рамках чемпионата Амурской области и закончилась победой тындинцев со счётом 2:1.

Организовал и провёл праздник истории футбола творческий коллектив Тындинского драматического театра. Внимание зрителей были также представлены театрализованные зарисовки о прекрасном бамовском времени. В

ответ своими воспоминаниями поделились и рассказали интересные истории железнодорожники — ветераны спорта, бывшие игроки «Локомотива» Виктор Валиев, Вячеслав Прилепчан, Алексей Левченко, а также сын совсем недавно трагически погибшего вратаря «Локомотива» Владимира Стадника — Иван.

Известный бард, фотомастер и писатель, ветеран железнодорожного транспорта Владимир Лысенко поведал, как делались фотографии, среди амурских спортсменов запечатлевшие

Фото Эдуарда Стрельцова на память с местными футболистами



Эдуарда Стрельцова и ещё одного легендарного советского футболиста — Галимзяна Хусаинова.

Тындинские любители спорта благодарят коллектив драмтеатра и его руководителя

Светлану Стрелец за радость, доставленную общением с историей бамовского и советского футбола.

Геннадий АСТАХОВ
Фото из личного архива
Владимира СТАДНИКА

ПОШТУЧНЫЙ АРСЕНАЛ СТРАНЫ

Станция Хани административно находится в Нерюнгринском улусе Республики Саха (Якутия). В последнее время там усилили профсоюзных активистов во главе с заместителем председателя первичной профсоюзной организации Юкталинской дистанции пути Максимом Дмитриевым резко активизировалась физкультурная работа. В год 75-летия Победы спортсмены-железнодорожники решили провести спартакиаду, посвящённую землякам — героям Великой Отечественной войны.

В почёте у поклонников здорового образа жизни из посёлка Хани — футбол, лёгкая атлетика, а также национальные якутские и эвенкийские виды спорта, где железнодорожники добиваются пусть не столь серьёзных, как местные, но всё-таки неплохих результатов. Созданные взрослые и детские спортивные команды выезжают на дружеские встречи не только в соседние регионы Якутии, но и за рубеж.

В конце прошлого года во время спортивной встречи возникла идея провести в год 75-летия Великой Победы спартакиаду, посвящённую героям Великой Отечественной войны — уроженцам здешних мест эвенкам и якутам.

Немало замечательных подвигов совершили эвенки. Верные сыны маленького народа служили в различных родах войск: в пехоте, артиллерии, в танковых, миномётных подразделениях, в спецчастях, участвовали в снайперских командах и несли службу разведки. Многие представители эвенкийской национальности были общевойсковыми командирами, а также вели политическую работу в армии. Воины-эвенки защищали нашу Родину на различных фронтах. Они удостоены правительственных наград, в том числе, Иннокентию Петровичу Увачу присвоено звание Героя Советского Союза. Орденами и медалями награждены Семён Данилович Номоконов, Фёдор Матвеевич Охлопков и другие.

Как известно, в соседнем с Нерюнгринским — Олёкминском улусе родились и выросли

прославленный снайпер-эвенк Иван Николаевич Кульбертинов и первая и единственная якутская девушка — военный пилот Вера Кирилловна Захарова, которой в этом году исполнилось бы 100 лет.

Идею спортивная общественность одобрила. Началась подготовка к празднику. В средней школе села Хани стали собирать материал о героях. Думается, что он должен стать достоянием читателей «Профсоюзной жизни».

Прославленный снайпер-эвенк Иван Николаевич Кульбертинов был ровесником Великого Октября. Он родился 7 ноября 1917 года в стойбище на берегу реки Тяня Олёкминского района Республики Саха (Якутия). Вырос в бедняцкой семье охотников-оленеводов. Как и его народ, был человеком добрейшей природы, прямым и искренним.

На фронте Иван становится одним из лучших снайперов. Его боевой путь проходит от Старой Руссы до Карпат и от Карпат до Праги. За мужество и отвагу Иван Николаевич награждён орденами Красного Знамени, Славы III степени, Отечественной войны I и II степени, Красной Звезды, многими боевыми и трудовыми медалями, а также именованным пистолетом «ТТ».

Наградные листы о его подвигах напоминают бухгалтерские отчёты, где количество уничтоженных врагов исчисляется цифрами в несколько порядков.

Ознакомившись с личным делом Ивана Николаевича Кульбертинова и оценив то, что он



Герой-фронтовик Иван Николаевич Кульбертинов



Старшина Иван Кульбертинов делится фронтовым опытом (фото 1944 г.)

из Сибири, за ловкость и смелую командованию назначило его в отделение разведчиков. А в феврале 1943 года — в снайперы. С 1943 по 1945 годы, по официальным данным, он сразил 428 немецких фашистов, преимущественно из офицерского состава. По признанию самого Кульбертинова, он довёл список до пятисот немцев, но не по его вине многие достижения остались незамеченными.

Свой боевой счёт в роли снайпера Иван Кульбертинов открыл 27 февраля 1943 года. В бою под Старой Руссой он сразил первого вражеского солдата. Всего доли секунды требуются снайперу для того чтобы произвести меткий выстрел, но до этого ему приходилось часами, иногда и сутками, просиживать в каком-нибудь укрытии, порой не имея возможности попить и поесть. Переносить всё это Ивану помогало то, что с детства он привык бродить по тайге, выслеживать зверя.

Осенью в районе города Мукачево в одном из кварталов была обнаружена доска с надписью: «Achtung Kulbert! (Осторожно, Кульберт!)». А в одном из прикарпатских сёл было вывешено немецкое предупреждение: «Achtung — Der sibirischen mitternacht! (Осторожно, сибирская сова!)». Надпись непосредственно

адресовалась офицерскому составу вермахта, чтобы были бдительнее на линии огня. Все эти хлопоты фрицам создал наш земляк — старшина Иван Кульбертинов. Эсэсовское предупреждение было прочитано с неподдельной гордостью его однополчанами. Таким образом, имя Кульбертинова было хорошо известно немцам, им пугали на передовой, и не только.

Ветераны-однополчане с восхищением вспоминали, как на Моравско-Оставском направлении Кульбертинов вышел победителем на трёх снайперских дуэлях с хваленными фашистскими асами: прямыми попаданиями в голову он сразил одного штурмбанфюрера и двух оберштурмбанфюреров из егерского спецподразделения «Ваффен СС».

В боевых условиях Ивану не было равных в физической и психологической подготовке. Недаром его на родине прозвали Бусхаа (по-эвенкийски — «могучий»). Бусхаа как будто был рождён для войны. Впоследствии, когда его спрашивали, не страшно ли было убивать людей, он отвечал: «Фашисты — не люди! Каждый враг, которого я заметил, должен стать трупом!». Вот так охотник из Якутии, ростом 1 метр 54 сантиметра и весом 53 килограмма, уничтожил полк фрицев,

создал для частей вермахта серьёзные проблемы.

Домой, в Олёкминский район, фронтовик вернулся после восстановления Праги, в сентябре 1947 года, и занялся любимым делом — охотой. За одну зиму 1947-1948 годов добыл и сдал государству 900 белок. В последующие годы работал охотником зверофермы, и за это время его промысел составили 32 лося, 8 медведей, 2500 белок, 86 соболей. Никто ещё в Якутии не добывался таких больших успехов. За самоотверженный труд в мирное время и героический подвиг в годы войны в 1968 году Иван Николаевич Кульбертинов был награждён именованным карабином с оптическим прицелом.

В Тонкинской школе Республики Саха (Якутия) создан музей Ивана Николаевича Кульбертинова.

Не менее замечательна и фронтовая биография первой и единственной якутской девушки — военного пилота Веры Кирилловны Захаровой. О ней мы расскажем в следующем номере «ПЖ».

А пока вынуждены констатировать, что из-за пандемии коронавируса спартакиада переносится на неопределённое время. Но то, что она состоится — бесспорно!

Геннадий АСТАХОВ

Фото из открытых источников

| КРУГЛАЯ ДАТА |

УНИКАЛЬНЫЙ СПОРТКОМПЛЕКС ОТМЕТИЛ ЮБИЛЕЙ

Железнодорожный спорткомплекс на станции Уссурийск отметил 40-летие. Коллектив и ветеранов, принимавших участие в строительстве уникальнейшего спортивно-оздоровительного объекта Дальневосточной магистрали, поздравили руководители и профсоюзный актив.

— Бассейн под открытым небом начали строить в далёком 1972 году силами вагонного рефрижераторного депо Уссурийск. Постепенно он превращался в мощный спортивно-оздоровительный комплекс, который был сдан в эксплуатацию в 1980 году, — рассказал руководитель спорткомплекса Дирекции социальной сферы Виталий Алещенко. — И сегодня спорткомплекс продолжает радовать посетителей. За день более 300 человек пользуются его услугами.

Небольшой плавательный бассейн с тёплой водой, около 30 градусов, работает круглый год, вокруг бассейна растут

вековые ели, зимой под ними лежат сугробы снега. В зимний сезон это завораживающее зрелище, когда над водой поднимается пар, закручивается в маленькие вихри и уносится вверх, запутываясь в лапах елей. Из бассейна виден зимний сад. Последние 15 лет им занимается Ирина Косач, по совместительству председатель «первички».

— У нас растёт более 100 видов растений, включая жасмин и орхидеи. Купола специально строились так, чтобы поддерживать определённый уровень освещённости, — говорит Ирина Владимировна. — Самое уникальное растение — банановая пальма. Японский вид,

Японский банан по-латыни называется музой. И у нас он плодоносит. Плоды, достигающие 25 см, в сыром виде несъедобны, но их можно готовить. Финиковой пальме лет 60. Одну спилили — сильно затеняла пространство. На полив трату по два часа в день.

По словам Ирины Косач, с ветеранами — Сергеем Кирилловичем Левченко, Григорием Альевичем Мальцевым, Анатолием Григорьевичем Богинским — коллектив поддерживает связь. Они помогают разбираться во всех технических нюансах содержания здания.

Идея построить бассейн принадлежала Абраму Боровику — почётному железнодорожнику, почётному жителю Уссурийска, более 30 лет возглавляющему рефрижераторное депо. А вскоре появился санаторий-профилакторий на 50 койко-мест, кабинеты

врачей, комнаты для релаксации, палата искусственного климата, соляная пещера. В Уссурийск приезжали оздоравливаться железнодорожники из разных уголков Дальневосточной магистрали. Отдыхали известные люди. В книге отзывов сохранились добрые

слова от Анне Вески, Эдиты Пьехи, сборной СССР по гимнастике, руководителей делегаций из разных стран. С тех пор ничего не изменилось. И без рекламы люди стремятся попасть сюда.

Екатерина БЕЛОВА



На вопросы членов профсоюза отвечают специалисты аппарата ДОРПРОФЖЕЛ ДВЖД.

РАЗНОЕ

↓ ВОПРОС

Могут ли я отказаться от регистрации на сервисном портале my.rzd? Дело в том, что работники отдела кадров не выдают справки, если ты не оставил заявку на справку на данном портале.

↑ ОТВЕТ

Статья 62 ТК РФ гласит: «По письменному заявлению работника работодатель обязан не позднее трёх рабочих дней со дня подачи этого заявления выдать работнику трудовую книжку (за исключением случаев, если в соответствии с настоящим Кодексом, иным федеральным законом трудовая книжка на работника не ведётся) в целях его обязательного социального страхования (обеспечения), копии документов, связанных с работой (копии приказа о приёме на работу, приказов о переводах на другую работу, приказа об увольнении с работы; выписки из трудовой книжки (за исключением случаев, если в соответствии с настоящим Кодексом, иным федеральным законом трудовая книжка на работника не ведётся); справки о заработной плате, о начисленных и фактически уплаченных страховых взносах на обязательное пенсионное страхование, о периоде работы у данного работодателя и другое). Копии документов, связанных с работой, должны быть заверены надлежащим образом и предоставляться работнику безвозмездно».

Каких-либо иных способов получения справок от работодателя закон не предусматривает. В связи с чем требование

о регистрации на портале и оставление там заявки на получение документов неправомерно.

↓ ВОПРОС

Могут ли отстранить от работы за не прохождение диспансеризации на основании распоряжения ОАО «РЖД» №11109?

↑ ОТВЕТ

Не имеют права отстранить. В соответствии с п. 4 распоряжения диспансеризация проводится при наличии добровольного согласия работника.

↓ ВОПРОС

Прерывается ли железнодорожный стаж для выплаты за преданность компании при увольнении с одного структурного подразделения 13 сентября и приёме в другое структурное подразделение 14 сентября?

↑ ОТВЕТ

Единовременное вознаграждение за преданность компании напрямую связано со стажем непрерывной работы в ОАО «РЖД», и такая запись, как «увольнение по собственному желанию (п. 3 ч 1 ст. 77 ТК РФ)» или «по соглашению сторон (п. 1 ч. 1 ст. 77 ТК РФ)» этот стаж прерывает — пункт 18 Положения.

Непрерывность стажа при увольнении 13 сентября и приёме 14 сентября будет сохранена только в случае, если до 13 сентября работник работал по срочному трудовому договору и был уволен в связи с истечением срока действия трудового договора и принят на следующий рабочий день после увольнения на работу в ОАО «РЖД» по трудовому договору.

КОЛЛЕКТИВНЫЙ ДОГОВОР

↓ ВОПРОС

Я работаю в оборотном локомотивном депо машинистом тепловоза. Недавно почти всем работникам выдали направления на психиатрическое освидетельствование в соответствии с приказом Минздрава от 12.04.2011. В п. 6.8 Коллективного договора написано, что проезд, проживание, питание и прохождение оплачивается, и ещё должны платить по среднему, но не сказано, сколько дней. У нас нет в посёлке диспансера, на психиатрическое освидетельствование нам надо выезжать в другой населённый пункт. Это как минимум два дня надо тратить. То есть те дни, которые мы должны отдыхать, мы берём и едем в другой город. Старший нарядчик сказала, что будут закрывать всего один час по среднему за прохождение освидетельствования, возмещать проезд и один день проживания в гостинице.

Не могли бы вы мне разъяснить, почему платят всего один час по среднему и один день гостиницы?

↑ ОТВЕТ

В соответствии с пунктом 6.8 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2017-2019 годы работодатель обязуется возмещать работникам расходы, связанные с прохождением

обязательных предварительных и периодических медицинских осмотров, психиатрического освидетельствования и психофизиологического обследования в рабочее и нерабочее время, в том числе расходы на проезд и проживание.

↓ ВОПРОС

Работников нашей организации не устраивает питание (пайки), которое им предоставляют за работу в «окно» продолжительностью более 4 часов, и они желают от него отказаться, чтобы с них не высчитывали НДФЛ. Возможно ли работникам отказаться от пайков?

↑ ОТВЕТ

В соответствии с п. 6.20 Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2020-2022 гг. для работников всех структурных подразделений, занятых на работах по ремонту инфраструктуры в «окна» продолжительностью не менее 4 часов, обеспечивается организация бесплатного горячего питания. Выдача «пайков» не предусмотрена. Если вас не устраивает организация питания, необходимо, в первую очередь, обратиться к руководителю вашего предприятия и председателю первичной профсоюзной организации.

ТРУД И ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА

↓ ВОПРОС

При заказе справок из бухгалтерии или отдела кадров столкнулся с тем, что какая-либо система доставки справок к основному месту работы (в моем случае — ст. Невельск) отсутствует. Справки привозятся в случае, если кто-то едет в головной офис.

Разъясните, пожалуйста, в какой срок должны предоставляться справки формы 2-НДФЛ и другие справки (о нахождении в отпуске по уходу за ребёнком и т.п.) по основному месту работы? Должен ли работодатель обеспечить своевременную доставку справок работнику (в случае, если место выдачи справки в другом городе)?

↑ ОТВЕТ

ТК РФ, статья 62. Выдача документов, связанных с работой, и их копий (в ред. Федерального закона от 16.12.2019 №439-ФЗ, см. текст в предыдущей редакции).

По письменному заявлению работника работодатель обязан не позднее трёх рабочих дней со дня подачи этого заявления выдать работнику трудовую книжку (за исключением случаев, если в соответствии с настоящим Кодексом, иным федеральным законом трудовая книжка на работника не ведётся) в целях его обязательного социального страхования (обеспечения), копии документов, связанных с работой (копии приказа о приёме на работу, приказов о переводах на другую работу, приказа об увольнении с работы; выписки из трудовой книжки (за исключением случаев, если в соответствии с настоящим Кодексом, иным федеральным законом трудовая книжка на работника не ведётся); справки о заработной плате, о начисленных и фактически уплаченных страховых взносах на обязательное пенсионное страхование, о периоде работы у данного работодателя и другое). Копии документов, связанных с работой, должны быть заверены надлежащим образом и предоставляться работнику безвозмездно.

Своевременная доставка справок и иных документов — это обязанность работодателя.

↓ ВОПРОС

В связи с производственной необходимостью работник (инженер) совмещал свои должностные обязанности с обязанностями водителя буровой машины, т.к. водители подразделения были сокращены. По возвращении из поездки 30 апреля 2020 г. был написан рапорт на имя начальника с просьбой установить доплату инженеру за совмещение обязанностей за фактически отработанное время с приложением подтверждающего путевого листа буровой машины. Была получена резолюция начальника: «Для проведения

доплаты». После обращения в экономический отдел с вопросом, будет ли доплата работнику, получен ответ: «Утром 29 числа заработная плата была уже закрыта, поэтому рапорт в работу не принят».

Прошу разъяснить, правомерен ли отказ работодателя?

↑ ОТВЕТ

В данной ситуации отказа нет. Мотивировка, что документы на оплату уже были сделаны. Нарушением будет, если работнику не выплатят эту доплату в следующий срок выплаты. В данном случае необходимо обратиться к правовому инспектору труда профсоюза по месту нахождения (если работник — член профсоюза).

↓ ВОПРОС

Меня переводят с прежнего места работы машиниста тепловоза (вспомогательная работа при депо) на новое — машиниста тепловоза (вспомогательная работа при депо) «одно лицо». Должна ли указываться в приказе о переводе надбавка в виде процентов к тарифной ставке или достаточно записать: «Новое место работы, машинист тепловоза (вспомогательная работа при депо) «одно лицо»?

Все остальные надбавки есть и указаны в виде процентов.

↑ ОТВЕТ

Технологией работы предусмотрен вариант работы машиниста в одно лицо. Доплата будет производиться в соответствии с маршрутом. О конкретном размере доплаты должны быть уведомлены инженером по нормированию и оплате труда или нарядчиком. В дополнительном соглашении размер доплаты не указывается, так как он различен в зависимости от видов движения.

↓ ВОПРОС

Мужа (работает составителем поездов) вызвали на работу в ночное время по второй очереди на снегоборьбу 7 января. При подсчёте часов по графику начальник станции сказал ни в коем случае не предоставлять смену по снегоборьбе, ссылаясь на то, что ПЧ по доп. договору будет оплачиваться. Но ведь на работу вызывает не ПЧ, а работодатель. Правомерно ли это?

↑ ОТВЕТ

Работник может обратиться в правовую инспекцию профсоюза (если он член профсоюза) за защитой своих прав. Если не член профсоюза, то у него есть право обращения в прокуратуру. Проведённые в его отношении действия работодателя неправомерны.

↓ ВОПРОС

Работают в ПЧ бригадиром. Начальник ежемесячно лишает премии на 75-100%. Узнаю о том, что лишён премии, только в день перечисления заработной платы. Как себя защитить, законно ли такое лишение?

Снижение премии производится в соответствии с Положением о премировании. В случае если в качестве причины снижения (в протоколе, приказе) указаны обстоятельства, отсутствующие в соответствующем разделе Положения, снижение премии будет необоснованным.

Кроме того, в данном документе может быть прописана необходимость получения письменного объяснения от работника (по аналогии с дисциплинарным взысканием). Если это требование содержится в Положении, то истребование объяснения является обязательным условием, без соблюдения которого решение о снижении премии будет незаконным.

Для защиты своих прав по данному вопросу необходимо изучить Положение о премировании и документы, послужившие основанием для депремирования. Обратитесь к специалистам филиала ДОРПРОФЖЕЛ по месту нахождения структурного подразделения.

↓ ВОПРОС

Я находился в отпуске с 17.08.20 по 17.09.20. Мне полагается выплата по авансу 28.09.20?

↑ ОТВЕТ

Согласно пункту 5.4. Коллективного договора ОАО «РЖД» на 2020-2022 гг. заработная плата выплачивается не реже, чем каждые полмесяца. Конкретная дата выплаты заработной платы устанавливается правилами внутреннего трудового распорядка структурного подразделения, но не позднее 13 календарных дней со дня окончания периода, за который она начислена.

Выплата заработной платы за первую половину месяца (в просторечье — аванс) производится в размере 50 процентов тарифной ставки (оклада) с учётом отработанного времени не позднее 28 числа месяца, за который она начислена (за февраль — не позднее 27 февраля). Минимальный размер указанной выплаты должен быть не ниже тарифной ставки (оклада) за отработанное время.

Применительно к вашей ситуации: за первую половину месяца вам должна быть выплачена заработная плата 28 числа текущего месяца за часы, отработанные до 15 числа этого месяца. Но вы с 1 по 15 сентября не работали, так как с 17 августа и по 17 сентября находились в очередном отпуске и, следовательно, рабочих часов не имеете. То есть, фактически у вас отсутствует возможность получить аванс 28 сентября. Вам будет выплачена заработная плата в октябре за вторую половину сентября за рабочие часы с 18 по 30 число.