

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



21 мая 2009 г.
№ 10-11 (90-91)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

НИКТО НЕ ЗАБЫТ, НИЧТО НЕ ЗАБЫТО...

На Дальневосточной железной дороге подготовка ко Дню Победы началась задолго до основных торжеств. В общеобразовательных учреждениях состоялись встречи ветеранов с молодежью, на узлах и станциях прошли торжественные митинги, праздничные концерты, народные гулянья, непосредственными участниками которых стали творческие коллективы дворцов и домов культуры.

На аллее ветеранов-железнодорожников в парке ст. Комсомольска-Амуре 7 мая появились вновь посаженные молодые деревья. На всех отделениях дороги отремонтированы, отреставрированы, приведены в надлежащий вид памятники, стелы, захоронения, мемориалы Славы и мемориальные доски.

Во Дворце культуры ст. Тынды, на предприятиях, в клубах и учебных заведениях отделения организован показ документальных фильмов о Великой Отечественной войне, участия в ней железнодорожников.

На ст. Ин Хабаровского отделения дороги недавно установлена мемориальная доска Герою Советского Союза Александру Семеновичу Панову, который долгие годы после войны трудился в пятой хабаровской дистанции пути. Свое высокое звание он получил в мае 1945 года за стойкость и мужество в бою за немецкий город Бранденбург, что в пятидесяти километрах от Берлина.

В течение года участники войны и труженики тыла получали необходимую материальную помощь: на протезирование зубов, приобретение дорогостоящих лекарств, оплату операционного лечения. Как и в прежние

годы, были обследованы жилищно-бытовые условия ветеранов, в необходимых случаях приняты меры по их улучшению. В течение года ветераны обеспечиваются санаторно-курортными путевками. На Хабаровском отделении Дальневосточной железной дороги с марта по октябрь 2009 года для них организован специальный заезд в санаторий-профилакторий «Железнодорожник».

Особое внимание уделялось оказанию адресной социальной помощи вдовам погибших и умерших участников войны. С 1 по 30 апреля по линейным станциям Комсомольского отделения совершил оздоровительный рейс поезд «Терапевт Матвей Мудров», в ходе которого сотни пенсионеров, работающих железнодорожников и их дети получили бесплатное лечение.

Сегодня в ветеранской организации Дальневосточной железной дороги состоят 453 участника Великой Отечественной войны, 1667 тружеников тыла, 19 бывших малолетних узников концлагерей. Все они ко Дню Победы получили материальную помощь.



Накануне праздника начальник Дальневосточной железной дороги Михаил Заиченко и председатель дорожного профсоюза Виталий Бабий провели торжественный прием ветеранов. А для тех участников войны и тружеников тыла, которые не смогли по состоянию здоровья

принять участие в торжественных мероприятиях, были организованы посещения на дому.

**Служба по связям с общественностью
Дальневосточной железной дороги**

Продолжение темы на 13–15 стр.

Победители отраслевого соревнования за 1 квартал 2009 года

Первое место:

— локомотивное депо Комсомольск;
— Владивостокская дистанция сигнализации, централизации и блокировки.

Второе место:

— железнодорожная станция Ванино;
— ПМС-317;
— вагонный участок Комсомольск.

Третье место:

— Бикинская дистанция пути;
— Комсомольская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
— Тындинское предприятие материально-технического снабжения.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

**УСЛОВИЯ
дорожного сорев-
нования коллек-
тивов структур-
ных подразделе-
ний и работников
Дальневосточной
железной дороги —
филиала открытого
акционерного обще-
ства «Российские
железные дороги»
на 2009 год (введены
в действие со 2 квартала
2009 г.).**

Стр. 5–12

ПАМЯТЬ



**Репортажи с
празднования Дня
Победы.**

Стр. 13–15

**О внесении изме-
нений в Порядок
компенсации рас-
ходов, связанных
с приобретением
бытового топлива в
ОАО «РЖД».**

Стр. 16

ТРУДОВЫМИ УСПЕХАМИ ВСТРЕЧАЕМ ПРАЗДНИКИ!

По сложившейся традиции коллектив Уссурийского локомотиворемонтного завода праздники встречает новыми трудовыми успехами



Директор Уссурийского ЛРЗ Н. П. Панченко вручает символический ключ от тепловоза заместителю начальника депо Сольвычегодск Северной железной дороги А. В. Волостнову

В конце апреля на Уссурийский ЛРЗ пришли сразу два больших праздника. В рекордно короткие сроки — буквально за два-три месяца коллективом завода впервые в истории предприятия был осуществлен ремонт пассажирского тепловоза ТЭП70 и освоена модернизация тепловоза 2М62У в два автономных локомотива.

Тридцатого апреля на Уссурийском ЛРЗ состоялся торжественный митинг, посвященный этим двум событиям.

После того как были отмечены все цеха и работники, внесшие вклад в освоение ремонта новых машин, перед присутствующими работни-

ками и гостями завода выступил директор Уссурийского локомотиворемонтного завода Николай Павлович Панченко.

— Приятно высказать слова глубочайшего удовлетворения за работу, проделанную коллективом, — сказал Николай Павлович. — Обеспечив в рекордно короткие сроки ремонт тепловозов, мы получили право на выпуск этих машин. Это дает нам возможность освоить порядка пятьсот миллионов рублей товарной продукции и сохранить, как минимум, четыреста работни-

Окончание на 3-й стр.

ЛУЧШИЙ СИМВОЛ ДЕТСКИХ ПРОГРАММ

Кто помогает Деду Морозу собирать новогодние подарки для детей членов Роспрофжела? Кто везет детишек к теплому морю в дни летних каникул? А кто отправляет детей в зимнюю сказку, на Кремлевскую елку?

Знает это любой карапуз, родители которого, связав свою жизнь с железнодорожным транспортом, вступили в профсоюз — Российский профессиональный союз железнодорожников и транспортных строителей. Ведь заботу Роспрофжела ощущает на себе каждый ребенок. Но далеко не каждый малыш получит в награду от Роспрофжела еще и настоящую железную дорогу. А только тот, кто придумает, нарисует и пришлет символ профсоюза для детских программ по адресу: 109029, г. Москва, улица Новорогожская, 29, Информцентр ЦК профсоюза.

Рисунок нужно прислать до 1 августа 2009 года, сообщив в письме свое имя, фамилию, возраст и домашний адрес. В этом юным художникам должны помочь их родители.

Жюри 1 сентября выберет из присланных рисунков лучшего героя — это может быть вымышленный персонаж или всем знакомый герой, игрушечный паровозик или другая картинка. И именно этот герой, придуманный и нарисованный самими детьми, будет официальным символом детских программ Роспрофжела. А его автор станет лауреатом конкурса и обладателем настоящей электрифицированной железной дороги!

Уважаемые взрослые! Не забудьте рассказать о конкурсе своим детям! Не лишайте их возможности получить свою железную дорогу — именно таким будет наш главный приз.

Ждем ваши рисунки!

ФОРУМ ПРОФСОЮЗОВ РОССИИ

Около тысячи профлидеров и активистов соберутся 26 мая в Москве в Колонном зале Дома Союзов на Всероссийское совещание председателей первичных профсоюзных организаций.

Основной вопрос, вынесенный в повестку дня совещания профактива страны, — противостояние разрушительным последствиям глобального экономического кризиса. Идея этого форума родилась на встрече председателя правительства РФ Владимира Путина с представителями «первичек», где премьер призвал профактив к жесткому профсоюзному контролю в отношении трудовых прав работников.

Планируется, что разговор на совещании затронет и вопросы ответственности за принимаемые в условиях кризиса экономические решения, а также проблему концентрации профсоюзных усилий для оказания солидарной помощи и действий.

Дорпрофсоюз Дальневосточной на этом форуме будет представлять председатели первичных профсоюзных организаций Уссурийского вагонного эксплуатационного депо Татьяна Цахоева и Бикинской дистанции Максим Юрченко.

СНИЖАЕМ РАСХОДЫ ВМЕСТЕ

Президиум ЦК Роспрофжела утвердил положение о конкурсе среди членов Роспрофжела на лучшее предложение по снижению расходов и повышению доходности в условиях финансового кризиса.

Цели и задачи конкурса — снижение расходов и повышение доходности организаций железнодорожного транспорта общего пользования, промышленного железнодорожного транспорта, метрополитенов и транспортного строительства, привлечение работников к решению корпоративных задач по росту эффективности труда, снижению расходов и повышению доходности организаций в условиях кризиса, а за счет этого сохранение квалифицированных кадров.

Положение и условия конкурса размещены на сайте ЦК Роспрофжела в разделе Социально-экономическая защита — Нормативные документы.

Победители конкурса будут отмечены дипломами и денежными премиями в размере 50, 40 и 20 тысяч рублей.

АКЦИЯ ФНПР

Более трех миллионов человек приняли участие в первомайских акциях профсоюзов по всей России. Основной формой коллективных действий профсоюзов 1 мая стали шествия и митинги, которые, по данным ФНПР, прошли в 77 республиканских, краевых и областных центрах, а также более чем в 900 городах и районных центрах. Нынешние выступления работников под знаменами профсоюзов стали наиболее массовыми за последние годы и прошли под лозунгами «Работа! Зарплата! Достойная жизнь!»

В Москве в шествии и митинге приняли участие более 25 тыс. человек. Колонна демонстрантов прошла от Белорусского вокзала по 1-й Тверской-Ямской и Тверской улицам. Митинг, посвященный Дню солидарности трудящихся, состоялся на Тверской площади. В нем приняли участие руководители ФНПР, Московской федерации профсоюзов, Московского областного объединения организаций профсоюзов, депутаты Государственной думы и городские власти.

Приняли участие в первомайских мероприятиях и члены профсоюза из Хабаровска, Владивостока, Тынды, Комсомольска-на-Амуре. Основные требования участников первомайских акций — сохранить и увеличить число рабочих мест и социальных гарантий, не допустить снижения зарплаты, восстановить обязательное страхование от безработицы, обеспечить замещение трудовыми пенсиями не менее 40 процентов утраченного заработка и другие.

Резолюции и обращения участников митингов направлены президенту, правительству и Федеральному собранию Российской Федерации, органам государственной власти, депутатам местных законодательных собраний.

ОБУЧЕНИЕ НА ДАЛЬНЕЙ СТАНЦИИ

Пятого мая штатными работниками филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении дороги был проведен выездной семинар-совещание с председателями профсоюзных комитетов, профактивом предприятий Ургальского узла.

В ходе проведения семинара были рассмотрены актуальные вопросы и затронуты основные направления деятельности профсоюза железнодорожников: планирование работы, ведение делопроизводства профкома, информационное обеспечение членов профсоюза, вопросы правовой и социально-экономической защиты, финансовая деятельность профсоюзных организаций.

Для участников совещания был

подготовлен обширный консультационно-методический материал, который должен стать подспорьем в работе профсоюзных комитетов. В рамках семинара также было организовано своеобразное тестирование участников на знание Устава Роспрофжела и нормативных документов профсоюза.

В завершение работы семинара заместитель председателя филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении Виктор Федин рассказал об особенностях деятельности профсоюзов в непростых условиях мирового финансового кризиса. За «круглым столом» участники семинара-совещания и его организаторы обменялись мнениями, поделились опытом и ответили на вопросы.

Особенно много было вопросов о работе предприятий в условиях режима неполного рабочего времени, предоставлении отпусков без сохранения заработной платы, реформировании локомотивного хозяйства.

Участниками совещания был отмечен достаточно высокий уровень организации и проведения семинара. Все единодушно высказались о полезности подобных мероприятий и необходимости сделать их традиционными.

Юрий ВОЛКОВ,
специалист по оргработе филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении

ПОСТИГАЯ ТОНКОСТИ РАБОТЫ С ЛЮДЬМИ



Филиал дорпрофсоюза на Тындинском отделении ДВЖД провел на базе санатория-профилактория «Надежда» двухдневный семинар с председателями профсоюзных комитетов, специалистами, председателями ревизионных комиссий, председателями цеховых комитетов профкомов.

Председатель филиала дорпрофсоюза Виктор Сверкунов изложил задачи профсоюзных организаций и филиала в целом на 2009 год.

О трудовом законодательстве в области охраны труда и расследовании несчастных случаев на производстве рассказал технический инспектор труда филиала дорпрофсоюза Сергей Марков.

Насыщенным был финансовый блок вопросов. Порядок составления и утверждения сметы по профсоюзному бюджету, организация контроля за исполнением сметы,

смета доходов и расходов и отчет об ее исполнении, бухгалтерская отчетность были детально проанализированы главным бухгалтером филиала Людмилой Гудзовской.

Финансовую и ревизионную работу в первичной профсоюзной организации, налоговую систему РФ, порядок оформления результатов ревизии финансово-хозяйственной деятельности профкома, учетную политику финансовой деятельности первичной профсоюзной организации, порядок проведения инвентаризации имущества и оформления документов раскрыла собравшимся заместитель главного бухгалтера Людмила Иконникова.

Вопросам заработной платы было посвящено выступление начальника отдела организации и оплаты труда Тындинского отделения дороги Галины Тяжевой.

Об отпусках, особенностях регулирования труда женщин, лиц с семей-

ными обязанностями, а также тех, кто работает в районах Крайнего Севера и приравненных к ним местностях, говорила правовая инспектор Елена Конфедератова.

Общее положение о первичной профсоюзной организации Роспрофжела, материалы по подготовке отчетов и выборов профсоюзных органов, планирование работы и делопроизводство в первичной профсоюзной организации, практика подготовки и проведения заседания профкома, цехкома — такой круг тем осветила специалист отдела организационной и кадровой работы Лидия Сыроватская.

Подвел итоги семинара и ответил на появившиеся в ходе его вопросы председатель филиала дорпрофсоюза Виктор Сверкунов.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора

ОТ ТАТАРСКОГО ПРОЛИВА ДО МОСКВЫ БЕЗ ПЕРЕСАДКИ

Учитывая пожелания жителей Дальнего Востока, совершающих поездки железнодорожным транспортом в европейскую часть России и в Москву, ОАО «РЖД» назначает беспересадочный вагон Советская Гавань—Москва в графике движения поездов на 2009/2010 годы.

Беспересадочный вагон Советская Гавань—Москва будет курсировать с поездом № 953/954 Советская Гавань—Комсомольск-на-Амуре, далее

перцепляться к поезду № 667/668 Комсомольск-на-Амуре—Хабаровск, далее по Хабаровску — к поезду № 1/2 Владивосток—Москва. В направлении Москва—Советская Гавань — с поездом № 1/2 Москва—Владивосток до Хабаровска с переприцепкой в Хабаровске к поезду № 667/668 Хабаровск—Комсомольск-на-Амуре, далее с поездом № 953/954 Комсомольск-на-Амуре—Советская Гавань.

В первый рейс в новом графике

вагон отправится из Советской Гавани в Москву 9 июня, прибудет 16 июня. Далее вагон будет курсировать по нечетным дням, начиная с 17 июня, по маршруту Москва—Советская Гавань, по четным, с 16 июня — по маршруту Советская Гавань—Москва.

Напомним, что беспересадочный вагон Советская Гавань—Москва курсировал в графике движения поездов на 2008/2009 годы в летний период периодичностью через день.

НА ПРИЕМЕ У ГУБЕРНАТОРА ДОБРЫЙ ДРУГ ПАССАЖИРА



Династия железнодорожников Мазур из эксплуатационного локомотивного депо Вяземская побывала на торжественном приеме губернатора Хабаровского края Вячеслава Шпорта, посвященном Международному дню семьи.

На губернаторский прием приехали только четыре представителя семьи Мазур: основатель династии Иван Иванович, его сын Александр и двое внуков Роман и Степан. А всего в ней насчитывается 11 железнодорожников, общий трудовой стаж династии Мазур составляет 268 лет.

Иван Мазур пришел в локомотивное депо станции Вяземская в 1950 году, начинал токарем. Сразу после Великой Отечественной войны перед работниками паровозного депо Вяземская, как и перед коллективами других депо, была поставлена задача организовать работу, направленную на высокоэффективное использование паровозного парка — это повышение среднего веса поезда, увеличение среднесуточного пробега,

экономия топлива, снижение объема и стоимости всех видов текущего ремонта паровозов, повышение его качества, улучшение ухода за паровозами со стороны локомотивных бригад.

В 1966 году на Дальневосточной железной дороге началась плановая замена парка паровозов на тепловозы. В первую очередь замене подлежали паровозы, занятые в грузовом движении, в это время Иван Мазур был назначен уже главным механиком локомотивного депо. Работая слаженно, не считаясь с выходными, небольшой коллектив цеха главного механика занимался поддержанием оборудования депо в технически исправном состоянии. Вверенный ему участок был одним из лучших.

Ушел на пенсию Иван Иванович в 1999 году с должности старшего инженера-технолога. За свой доблестный и долготелый труд Иван Иванович награжден медалями в честь 100-летия со дня рождения В. И. Ленина, «Ветеран труда», как активный рационализатор неоднократно поощрялся руководс-

твом локомотивного депо Вяземская, начальником отделения и начальником Дальневосточной железной дороги.

Члены семьи Ивана Ивановича также трудились на железнодорожном транспорте. Жена Нина Григорьевна около 9 лет работала в вагонном депо станции Хабаровск-2 экипировщиком пассажирских вагонов, его брат Станислав Иванович работал в локомотивном депо Вяземская слесарем по ремонту подвижного состава с 1946-го по 1978 год, сестра Анна Ивановна 25 лет работала в локомотивном депо нарядчиком локомотивных бригад. Еще один брат, Петр Иванович, трудился дежурным по станции Вяземская, заместителем начальника станции, стаж на железнодорожном транспорте — 46 лет. За безупречный труд награжден почетной грамотой Дальневосточной железной дороги.

В настоящее время на станции Вяземская старшим товарным кассиром трудится племянница главы династии, дочь Петра Ивановича Валентина Петровна, ее железнодорожный стаж составляет 38 лет. Один за другим подрастали дети Ивана Ивановича. Старший сын Александр начал работать в локомотивном депо Вяземская в 1979 году помощником машиниста тепловоза. Успешно овладев мастерством в управлении тепловоза, Александр Иванович с 1990 года работает машинистом тепловоза. За успехи в труде неоднократно поощрялся руководством локомотивного депо Вяземская, начальником Хабаровского отделения и начальником Дальневосточной железной дороги.

Славную традицию деда продолжают внуки Роман и Степан, оба работают помощниками машиниста.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

Возвращался я как-то из командировки. В вагон пассажирского поезда Хабаровск—Нерюнгри зашла миловидная молодая женщина в униформе. Она двигала вперед себя тележку с продуктами питания. Заглянув в открытую дверь купе, улыбнулась мне, как старому знакомому:

— Здравствуйте! — сказала она. — Что будете покупать? Есть пицца, беляши, сосиски в тесте, вода, выпечка... — И далее следовало длинное перечисление ассортимента.

Брать, честно говоря, ничего не хотелось, но женщина с таким азартом и подъемом рассказывала о том, из какого качественного теста выпечены беляши, и какая вкусная в них начинка, что, не удержавшись от соблазна, все-таки сделал покупку. А потом уже вспомнил, что эту официантку вижу не впервые. Некоторое время назад, во время предыдущей поездки, тоже покупал у нее разные вкусности.

Разговорились. Моя собеседница представилась Яной Николаевной Овчинниковой — официантом-разносчиком вагона-ресторана комбината питания станции Хабаровск-1 на маршруте Хабаровск—Нерюнгри. Работает в разносной торговле почти 15 лет, после окончания Хабаровского техникума № 9.

С обязанностями справляется безупречно. Так охарактеризовала ее директор вагона-ресторана Наталья Анатольевна Исаенко. Комплектуя ассортимент, Яна Николаевна постоянно изучает спрос пассажиров, их вкусы. Кроме того, она еще разносит горячие блюда на заказ. К ее работе со стороны пассажиров нареканий не было.

Благодаря таким добросовестным работникам, как Яна Овчинникова, настроение пассажиров всегда на высоте и время в дороге бежит быстрее.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



ТРУДОВЫМИ УСПЕХАМИ ВСТРЕЧАЕМ ПРАЗДНИКИ!

Окончание. Начало на 1-й стр.

Николай Павлович отметил, что коллективу завода никто не давал команды осваивать ремонт тепловозов ТЭП70 и 2М62У, и на подготовку производства не было выделено ни копейки. Заводчане сами выразили желание освоить ремонт машин и даже отказались от премии, полученной по итогам работы в четвертом квартале 2008 года с тем, чтобы направить ее на подготовку производства. Уже это само по себе говорит о беспрецедентности принимаемых мер и о серьезной решимости коллектива довести до конца задуманное.

Выехавшие на запад России главные специалисты предприятия присылали по электронной почте техническую документацию. Здесь информацию обрабатывали и внедряли в производство инженерные службы. Все работники, занятые в освоении ремонта новых машин, работали едва ли не в круглосуточном режиме — фактически как в режиме военного времени. А учитывая, что пассажирские тепловозы



Вот они, красавцы!

ТЭП70 не вписывались в освоенные ранее заводом технологии ремонта, коллективу завода пришлось реконструировать многие цеха.

В заключение директор Уссурийского ЛРЗ выразил огромную благодарность всему коллективу не только от себя лично, но и от руководства города и края. И пожелал всего доброго работникам предприятия.

После чего Николай Павлович вручил символические ключи от тепловозов заместителю начальника

депо Сольвычегодск Северной железной дороги Андрею Валентиновичу Волостнову и машинисту депо Хвойная Октябрьской железной дороги Владимиру Анатольевичу Погодину. Именно в депо Сольвычегодск и Хвойная и отправятся соответственно тепловозы ТЭП70 и 2М62У.

— Я не понаслышке знаком с продукцией вашего завода, — сказал в ответном слове заместитель начальника депо Сольвычегодск Андрей Валентинович Волостнов. — До сих пор вы выпускали гру-

зовые тепловозы, и я счастлив, что ваш завод освоил и ремонт пассажирского тепловоза. Спасибо вам за ваш труд.

— Будем надеяться, — сказал в свою очередь машинист депо Хвойная Владимир Анатольевич Погодин, — что модернизированная вами машина 2М62У будет работать долго и надежно.

Присутствовавший на торжественном митинге глава Уссурийского городского округа Сергей Поликарпович Рудица отметил, что в отсутствие объемов ремонта коллектив завода смог найти выход из тупиковой ситуации, и тем самым сделал большое дело.

— Некоторые предприятия, — сказал мэр, — ссылаясь на кризис, сокращают число своих работников. А вы показали, как нужно вести хозяйство. Благодарю вас за ваш труд.

Исполняющий обязанности главного инженера Дмитрий Леонидович Гусев, поблагодарив коллектив завода, выразил отдельную благодарность коллективу колесного цеха и пожелал, чтобы работники завода и в дальнейшем творчески подходили к решению задач.

Финальным аккордом торжественного мероприятия стал выход двух новых локомотивов из депо сдачи на улицу. Эксплуатация этих машин на сети дорог России начнет-

ся в следующем месяце.

Отремонтировав эти тепловозы, отметил Николай Павлович Панченко, Уссурийский ЛРЗ забрал рынок, который раньше принадлежал Украине и Прибалтике. Так что сейчас эти машины будут идти в ремонт не за границу, а на Уссурийский локомотиворемонтный завод — самое мощное, самое состоятельное и самое технически оснащенное предприятие среди тепловозоремонтных заводов дирекции «Желдорремаш».

— Зачем мы должны кому-то отдавать свою работу? — констатировал директор Уссурийского ЛРЗ. — То, что эксплуатируется в России, должно по максимуму ремонтироваться в нашей стране.

До конца года Уссурийским ЛРЗ будут отремонтированы 32 секции тепловоза 2М62У с переделкой и 15 тепловозов ТЭП70. А всего в 2009 году с локомотиворемонтного завода выйдут из ремонта порядка 320 локомотивов различных серий. Столько же, сколько и в 2008 году. Это лишний раз говорит, что коллектив завода во главе со своим руководством умеет с достоинством находить выход из нелегких ситуаций. Так было и во время Великой Отечественной войны, и в 1990-х годах, и сейчас.

Роман ВИНУКОВ

Фото автора

ЧЕМУ УЧАТ В ШКОЛЕ

В ОАО «РЖД» предъявляются высокие требования к уровню подготовки персонала. Анализируя отказы технических средств, допущенные случаи браков в работе, приходишь к выводу, что значительное их количество происходит из-за нарушения технологической дисциплины. Нередко это бывает по причине низкой квалификации обслуживающего персонала. Поэтому нацеленность Компании на повышение уровня профессионального образования — это гарантия безаварийной работы и, соответственно, гарантия безопасности движения поездов.

Существует немало форм повышения квалификации: проведение технической учебы, семинаров, противоаварийных тренировок, обучение на курсах повышения квалификации, организация школ профессионального мастерства. Все эти формы обучения с успехом используются работниками службы электроснабжения и электрификации. Школы профессионального мастерства регулярно проводятся в дистанциях электроснабжения. Хотя проведение таких школ и требует немалой подготовки и материальных затрат, но и эффект получается достаточно высокий.

Школы мастерства позволяют повысить уровень специальных знаний работников, освоить новые технологии и приемы выполнения работ для конкретных условий, поддерживать на



должном уровне навыки действий в нестандартных ситуациях, дают возможность обменяться опытом, пообщаться, выявить проблемные участки. Проведение школ предполагает использование современных технических средств обучения: учебно-тренировочных полигонов, тренажеров, макетов, а также действующего оборудования.

Ежегодно в дистанциях электроснабжения проводятся школы передовых методов труда для работников разных специальностей. В апреле нынешнего года впервые такие школы были проведены для опера-

тивного персонала тяговых подстанций. Проводятся школы в два этапа. Вначале каждая дистанция электроснабжения проводит для своих работников такую школу профессионального мастерства, и по ее результатам лучшие представители всех дистанций принимают участие в дорожной школе. В этом году 28 апреля дорожная школа проводилась на тяговой подстанции Ружино Ружинской дистанции электроснабжения.

По программе проведения школы команды участвуют в проверке теоретических знаний и в выполнении прак-

тической работы. На этот раз практической работой была подготовка рабочего места на трансформаторе собственных нужд. Каждой команде нужно было выписать наряд на производство заданной работы, заполнить бланк переключений, провести оперативные переговоры с энергодиспетчером и отработать весь процесс подготовки рабочего места. Кроме этого учитывалась и экипировка команд: наличие спецодежды, документов, защитных средств, медицинской аптечки.

Работникам Ружинской дистанции пришлось приложить немало усилий, чтобы организовать и провести школу на хорошем уровне. Особенно если учесть недостаточное финансирование таких мероприятий. Безусловно, это им удалось.

Подготовлено и организовано все было хорошо. Следует отметить, что тяговая подстанция Ружино пущена в эксплуатацию сравнительно недавно, оборудование здесь установлено новое, современное. Как с грустью сказала одна участница школы: «Мы такое только на картинке видели!»

К тому же это, пожалуй, единственная на нашей дороге тяговая подстанция, оборудованная водоснабжением и канализацией. У остальных, извините, удобства во дворе. А здесь даже душевая есть. Данный факт сразу всех гостей напал.

Единственное, что огорчает при

проведении таких школ, это неотработанная до конца система оценок, что позволяет проявлять субъективность при оценивании результатов. А если выделение лидеров происходит еще до начала состязаний, то зачем стараться?

Но, безусловно, польза от проведения таких школ профессионального мастерства достаточно высока. Пожалуй, в некоторых случаях по эффективности усвоения знаний и количеству участников школы могут даже соперничать с курсами повышения квалификации. А материальные затраты — на порядок ниже. Ведь анализируя проведенные школы и по дистанции, и по дороге, приходишь к выводу, что очень часто персонал, ежедневно выполняющий какую-то операцию, к сожалению, не может четко и ясно сформулировать свои мысли, грамотно изложить действия, допускает элементарные ошибки в последовательности операций.

Проведение таких школ позволяет взглянуть на обыденное по-новому, активизировать персонал, обеспечить техническую грамотность работников отрасли, а значит, улучшить качество эксплуатации, обслуживания и ремонта технических средств. Тем самым должно уменьшиться количество случаев браков и отказов, должно повыситься качество работы и снизиться уровень производственного травматизма.

Татьяна БУРЯК,
председатель профсоюзного
комитета Уссурийской
дистанции электроснабжения

ЕЩЕ РАЗ ПРО СВЕРХУРОЧНЫЕ

Технической инспекцией труда профсоюза на Дальневосточной железной дороге проведена проверка выполнения требований Трудового кодекса РФ и коллективного договора по организации режима труда и отдыха сменных работников хозяйства перевозок и службы пути.

Проведенная проверка выявила, что на Владивостокском отделении дороги после реорганизации работы станций и передачи функций управления 102 станций в 2007 году в подчинение начальнику отдела перевозок, общий контроль за режимом труда и отдыха работников линейных станций не ведется.

В отделе перевозок в должностных инструкционных картах заместителей начальника отдела, инженерно-технических работников отдела никому не определены обязанности контроля за соблюдением режима труда и отдыха работников. Отсутствует должностная инструкционная карта начальника отдела перевозок. В отделе перевозок отсутствуют графики работы сменных работников станций, какой-либо анализ по режиму труда и отдыха за 2008 год, и первый квартал 2009 года, а также мероприятия по сокращению сверхурочной работы.

На станции Мыс Чуркин за 2008 год сверхурочно отработали составители Д. А. Чекалов — 289 часов, Д. В. Мордовской — 274 часа; дежурные стрелочного поста И. А. Захаренко — 198 часов, О. В. Захаренкова — 144 часа; дежурные по станции О. В. Логунова — 239 часов, Н. П. Кольчурина — 168 часов и другие, а за два месяца 2009 года дежурные по станции Н. П. Кольчурина — 72 часа, О. В. Логунова — 84 часа, В. Н. Молчан — 68 часов...

На станциях Крабовая, Находка-Восточная имеются сверхурочные часы работы, а на станции Находка в графики работы на март сразу внесли сверхурочную работу выше допустимой.

Не отстают от станций и работни-

ки ЦУМРа, не лучше положение со сверхурочной работой и ее учетом и по другим станциям, в том числе Владивосток, Находка-Восточная, Находка. На этих станциях отсутствуют приказы по организации работы по контролю за режимом труда и отдыха работников. Графики работы составляются с нарушениями: не утверждаются руководителями и не согласовываются с профсоюзными комитетами, отсутствуют даты составления графиков. В них не указываются норма времени, общее количество часов работы по графику. Графики составляются не за месяц, а за 5-6 дней, а то и за сутки до начала месяца.

Работники не знакомятся с графиками работы, заявления на согласие работать сверхурочно на станциях Владивосток, Находка работники не пишут, приказы на сверхурочную работу не издаются. По ЛПШ приказы на сверхурочную работу издаются крайне редко и только в случаях, если переходят на трехсменную работу, вводом дополнительного локомотива, либо уходом в отпуск или болезнью работника. Заявления на согласие работать сверхурочно пишут не все работники.

Руководители станций, отдела перевозок не обращаются в профсоюзные организации за согласованием сверхурочной работы. При проверках не предъявлено ни одного решения профкома. Итоги работы по режиму труда не подводятся, анализ не проводится, мероприятия по снижению часов сверхурочной работы не составляются. Все работают по факту. Профсоюзные комитеты не контролируют данный вопрос. Оплата часов сверхурочной работы сменным работникам станций производится такая же, как за работу в выходные и праздничные дни.

На станции Хабаровск-2 свыше двухсот сменных работников цеха движения в январе текущего года отработали сверх нормальной про-

должительности месячной нормы часов, в феврале 19 человек с переработкой сверх нормы от 2 до 12 часов, имеются переработки в марте.

Работа сверх нормы оплачивается так же, как работа в выходные и праздничные дни, — в двойном размере. Выявлены нарушения ст. 113 ТК РФ, а именно, работники привлекаются к работе в выходные и праздничные дни без их письменного согласия. Выборочная проверка показала, что работники станции: составитель Р. Н. Кузьмин в январе, оператор поста ЭЦ Т. Г. Грибовская, станционный диспетчер А. А. Баранов в феврале привлекались к работе без письменного согласия на работу в выходные дни.

Правилами внутреннего трудового распорядка сменным работникам НОДН-соб. установлен суммированный помесячный учет рабочего времени.

На участке Хабаровск-2—Бикин при составлении графика сменности в график работы практически на всех станциях заводом закладывается сверхурочная работа, при этом нет письменного согласия работников.

В январе при норме 128 часов маневровый диспетчер ст. Биробиджан Н. Н. Синокова отработала 165 часов, оператор при ДСП ст. Биробиджан Г. В. Петрова — 187 часов, составитель И. В. Герасимов — 169 часов, ДСП ст. Архара С. А. Бабенко/ДСПМ. М. Коцарукова отработали 204 и 188 часов соответственно. В феврале при месячной норме 152 часа составитель ст. Архара В. В. Матюха отработал 168 часов, ДСП ст. Архара С. А. Бабенко — 162 часа, имеются переработки в марте. При этом в январе М. М. Коцаруковой недоплачено за сверхурочную работу за 16 часов, а С. А. Бабенко — за 28 часов.

Правилами внутреннего трудового распорядка сменным работникам на Комсомольском отделении дороги установлен помесячный учет рабочего

времени, сменным работникам железнодорожной станции Комсомольск установлен суммированный учет рабочего времени с учетным периодом 1 год. На железнодорожной станции Комсомольск в нарушение положения «Об особенностях режима рабочего времени и времени отдыха, условий труда отдельных категорий работников железнодорожного транспорта, непосредственно связанных с движением поездов», отсутствует утвержденный график сменности на год (пр. № 7 от 05.03.04 МПС).

Приказом начальника отделения Н. А. Дмитрука за № 79 от 22.02.08 контроль за продолжительностью сверхурочной работы работников отдела перевозок возложен на начальников станций, в целях недопущения работы сверх установленной продолжительности рабочего времени работниками станций ревизорами движения организована расстановка по железнодорожным станциям дежурных по станции (запасных) в пределах установленной месячной нормы, учет и контроль продолжительности сверхурочной работы запасных дежурных по станции возложен на ревизоров движения.

Начальниками железнодорожных станций ежемесячно пишется рапорт на имя начальника Комсомольского отделения Н. А. Дмитрука об оплате сверхурочной работы с объяснением допущения сверхурочной работы, но в нарушение ст. 99 ТК РФ не издаются приказы о привлечении работников к работе в выходные дни, отсутствуют письменные согласия работников. При составлении графика сменности, в котором заложена графика сверхурочная работа, также нет письменного согласия работника, соглашения сторон о виде компенсации.

Начальники железнодорожных станций не согласовывают с профкомом объем часов сверхурочной работы на учетный период с представлением обоснования и мероп-

приятий по их сокращению, при наличии работников, выработавших годовую норму часов сверхурочной работы (120 часов), не издаются приказы о прекращении привлечения данных работников к сверхурочным работам.

Отработанные сверх нормы рабочего времени часы оплачиваются по кодам видов выплат 035 и 076, как за работу в выходные и праздничные дни, неоплаченные часы компенсируются предоставлением дополнительного оплачиваемого времени отдыха, согласно ст. 152 ТК РФ. Начальниками железнодорожных станций ведется учет сверхурочной работы, но в нарушение ст. 99 ТК РФ не налажен точный учет продолжительности сверхурочной работы каждого работника, с целью недопущения превышения годовой нормы сверхурочной работы.

За первый квартал 2009 года оператор станционного технологического центра С. П. Волынный станции Новый Ургал отработал сверхурочно 113 часов, ДСПО станции Волочаевка-2 Н. А. Белушенко — 97 часов; ДСПО станции Волочаевка-2 В. В. Звонарева — 103 часа.

В марте 2009 года при месячной норме времени 152 часа составитель поездов станции Комсомольск-Сортировочный М. И. Комиссар отработал 210 часов (сверхурочно 58 часов), составитель А. И. Федоров — 216 часов (сверхурочно 64 часа), составитель Н. Н. Соколенко — 224 часа (сверхурочно 72 часа), регулировщик скорости движения вагонов Х. А. Гасанов — 198 часов (сверхурочно 46 часов), регулировщик скорости движения вагонов А. П. Майборода — 200 часов (сверхурочно 48 часов). У оператора станционного технологического центра станции Новый Ургал Н. В. Строкановой переработка в марте 2009 года составила 51,8 часа.

Результаты проверок были рассмотрены на заседании президиума дорпрофсожа.

УСЛОВИЯ

дорожного соревнования коллективов структурных подразделений и работников Дальневосточной железной дороги — филиала открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на 2009 год (введены в действие со 2 квартала 2009 г.) г. Хабаровск 2009 год

1. Общие положения

Несмотря на неблагоприятную обстановку для технико-экономического и социального развития предприятий железнодорожной отрасли и производственных отношений в стране, экономическое соревнование способствует повышению качества перевозок, увязывая экономическую направленность с выполнением Отраслевого соглашения по организациям железнодорожного транспорта, коллективных договоров ОАО «РЖД» и ДВОСТ ж. д. и социальным развитием.

В связи со снижением интенсивности движения соревнование ориентируется на повышение качества работы, укрепление дисциплины, создание безопасных условий труда, вывод работающих из зон, угрожающих их жизни и здоровью, обеспечение безопасности движения и сохранности перевозимых грузов.

Цель соревнования 2009 года — мобилизация всех производственных резервов, введение в действие противозатратного механизма, сокращение потерь от аварий и браков в поездной и маневровой работе, а также от несохранных перевозок.

Основанием для организации дорожного соревнования признаются пункты 4.3.12 и 6.3 коллективного договора ДВОСТ ж. д.

В дорожном соревновании могут принимать участие на принципах добровольности все трудовые коллективы и работники Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД». Перечень предприятий определен Приложением № 1.

Победителями в соревновании признаются коллективы, которые при выполнении общих и индивидуальных показателей, добьются наиболее высоких результатов в своей группе:

- 1 группа — отделения дороги;
- 2 группа — сортировочные, участковые, грузовые, железнодорожные станции;
- 3 группа — эксплуатационные локомотивные депо;
- 4 группа — ремонтные локомотивные депо, моторвагонное депо;
- 5 группа — эксплуатационные вагонные депо;
- 6 группа — дистанции пути, дорожный центр диагностики путевого хозяйства, дистанция защитных лесонасаждений;
- 7 группа — путевые машинные станции по эксплуатации и ремонту путевых машин
- 8 группа — дистанции сигнализации, централизации и блокировки;
- 9 группа — дистанции электроснабжения, дорожные электромеханические мастерские, энергосбыт;
- 10 группа — дистанции гражданских сооружений, дистанция тепловых сетей;
- 11 группа — механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций;
- 12 группа — автобазы;
- 13 группа — санатории-профилактории;
- 14 группа — дворцы, дома культуры железнодорожников, физкультурно-спортивный клуб «Локомотив»;

15 группа — Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин, Дирекция по управлению терминально-складским комплексом, Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении, Дирекция по тепловодоснабжению, Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания, Дирекция социальной сферы, Дирекция по ремонту тягового подвижного состава, Дирекция тяги.

Победителями в дорожном соревновании могут быть признаны коллективы и работники, которые при выполнении настоящих Условий вносят максимальный вклад в увеличение и привлечение дополнительных объемов работы, а также в совершенствование перевозочной работы, повышение качества и номенклатуры услуг.

На отделениях дороги и в структурных подразделениях рекомендуется продолжать и совершенствовать практику проведения внутрипроизводственного соревнования с учетом местных особенностей работы, стоящих перед коллективами в текущем году с подведением итогов и поощрением лучших коллективов не реже одного раза в квартал.

2. Условия дорожного соревнования коллективов отделений и структурных подразделений дороги

2.1. Итоги дорожного соревнования коллективов среди отделений, дирекций и структурных подразделений в составе отделений дороги, дирекций подводятся дорожной комиссией Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» и президиумом дорпрофсоюза ежеквартально и по итогам года.

2.2. При подведении итогов соревнования среди отделений, дирекций и структурных подразделений рассматривается состояние трудовой дисциплины (количество работников, совершивших прогулы, в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года).

2.3. К участию в соревновании допускаются коллективы при отсутствии участия их работников в хищениях имущества компании и грузов.

2.4. Коллективы отделений, дирекций и структурных подразделений в их составе рассматриваются кандидатами в победители в дорожном соревновании и выдвигаются кандидатами в соревнование при условии выполнения основных показателей:

Отделения дороги:

- общая погрузка грузов (по сумме месячных планов);
- оборот грузового вагона (на основании квартального бюджета производства);
- выполнение расписания движения с учетом опозданий по проследованию по станциям посадки/высадки и прибытию пассажирских поездов в процентах (не ниже среднесетевого показателя);
- выполнение задания по выручке, начисленной от всех продаж за отчетный период и с начала года;
- не превышение «права» по эксплуатационным расходам за отчет-

ный период и с начала года;

- выполнение заданий по производительности труда.

- снижение сверхурочных часов работы локомотивных бригад в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

— за отчетный квартал:

- отсутствие крушений поездов, аварий, сходов подвижного состава в пассажирских поездах и столкновений пассажирских поездов с другими поездами или подвижным составом, уходов подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон, сходов подвижного состава в грузовых поездах;

- отсутствие производственного травматизма с летальным исходом по вине работодателя, снижение производственного травматизма с тяжелым исходом в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

— за отчетный год:

- отсутствие крушений поездов, аварий, сходов подвижного состава в пассажирских поездах и столкновений пассажирских поездов с другими поездами или подвижным составом, уходов подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон, а также снижение количества сходов подвижного состава в грузовых поездах в сравнении с предыдущим годом;

- снижение количества травмированных с летальным исходом (без учета случаев травматизма, когда не установлена вина работодателя), снижение производственного травматизма с тяжелым исходом в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

Остальные коллективы участвуют в соревновании при выполнении следующих показателей (с учетом специфики их работы):

- выполнение задания по выручке, начисленной от всех продаж за отчетный период и с начала года;
- не превышение «права» по эксплуатационным расходам за отчетный период и с начала года;

- снижение убытков от несохранности перевозимых грузов;
- отсутствие крушений, аварий, сходов подвижного состава в пассажирских поездах и столкновений пассажирских поездов с другими поездами или подвижным составом, уходов подвижного состава на маршрут приема, отправления поезда или на перегон, снижение количества случаев брака за отчетный период (в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года);

- сокращение повреждений вагонов;

- отсутствие случаев производственного травматизма с летальным исходом за отчетный период, снижение производственного травматизма с тяжелым исходом за отчетный период в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

- выполнение заданий по производительности труда.

Кроме того, устанавливаются индивидуальные показатели:

Сортировочные железнодорожные станции:

- план отправления вагонов;

- норма простоя транзитных вагонов с переработкой.

Участковые железнодорожные станции:

- план погрузки грузов;
- норма простоя транзитных вагонов без переработки.

Грузовые железнодорожные станции:

- план погрузки грузов;
- норма простоя вагонов под одной грузовой операцией.

Эксплуатационные локомотивные депо:

- снижение удельного расхода электрической энергии и дизельного топлива на тягу поездов к соответствующему периоду прошлого года;
- выполнение плана технической скорости;
- снижение количества отказов технических средств на 1 млн км линейного пробега к прошлому году;
- план по производительности локомотива.

Ремонтные локомотивные депо:

- план ремонта локомотивов без выделения по видам тяги;
- выполнение программы ремонта в приведенных единицах;
- депо-ской процент неисправных локомотивов по видам тяги к заданию и к прошлому году;
- производительность труда в ремонте к отчету прошлого года.

Примечание: До момента разделения локомотивных депо справка выполнения показателей составляется по единой форме.

Моторвагонное депо:

- населенность пригородного вагона в сравнении с уровнем аналогичного периода прошлого года, (чел/вагон);

- план ремонта электросекций;
- выполнение программы ремонта в приведенных единицах;

- депо-ской процент неисправных электросекций к заданию и к прошлому году;

- снижение количества отказов технических средств на 1 млн км линейного пробега к прошлому году.

Эксплуатационные вагонные депо:

- задание по подготовке вагонов под погрузку;
- задание по подготовке цистерн под налив;

- выполнение норм простоя в текущем ремонте;

- снижение количества случаев задержек грузовых поездов по техническим неисправностям на гарантийных участках по вине эксплуатационного вагонного депо дороги в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

- снижение количества случаев задержек пассажирских и пригородных поездов из-за задержанных на гарантийных участках грузовых поездов по вине эксплуатационного вагонного депо дороги в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года.

Дистанции пути:

- план ремонта пути механизированными комплексами (планово-предупредительная выправка пути на запланированных участках);

- задание по балльной оценке;

- уменьшение неудовлетворительных километров пути (в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года).

Дорожный центр диагностики путевого хозяйства:

- проверка пути путеизмерительными и дефектоскопными вагонами;
- инструментальная проверка плана и профиля пути;
- снижение негабаритных объёмов.

Дистанция защитных лесонасаждений:

- планы всех видов рубок ухода и возобновления в лесонасаждениях;
- план лесокультурной опашки;
- использование средств в пределах заданных лимитов под установленные объемы работ.

Путевые машинные станции по эксплуатации и ремонту путевых машин:

- задание по выработке путевых машин;
- задание по ремонту путевых машин.

Дистанции сигнализации, централизации и блокировки:

- план капитального ремонта за отчетный период и в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;
- состояние устройств СЦБ по процентной балльной оценке качества технического обслуживания в сравнении с соответствующим периодом прошлого года.

Механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций:

- план по грузопереработке.

Дистанции электроснабжения:

- состояние устройств контактной сети по балльной оценке;
- удельная повреждаемость контактной сети и устройств электроснабжения (в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года).

Дорожные мастерские (Эмаст):

- план реализации выпускаемой продукции с учетом выполнения договорных обязательств по поставкам, в том числе объем ремонта соответствующей техники, изготовление и восстановление запасных частей;

- отсутствие рекламаций на качество выпускаемой продукции и произведенных работ.

Дистанции гражданских сооружений:

- не превышение плана расходов по капитальному ремонту основных фондов (включая объемы работ, выполняемые субподрядными организациями) при безусловном выполнении плана капитального ремонта основных фондов;

- не превышение предельного (планового) уровня расходов на содержание объектов жилищно-коммунального хозяйства;

- норматив подготовки объектов, находящихся на балансе дистанций гражданских сооружений к работе в зимний период.

Дистанция тепловых сетей:

- отсутствие перебоев в теплоснабжении, подаче горячей воды и аварийных ситуаций;

— отсутствие нарушения графика движения поездов и работы предприятий из-за отсутствия воды и аварийных сбросов сточных вод в водоемы;

— выработка тепловой энергии.

Автобазы:

— выполнение объема работы;

— отсутствие ДТП (случаи);

— коэффициент использования парка автомобилей (выполнение плана).

Энергосбыт:

— выполнение графика расчетов с энергосистемами за потребляемую электроэнергию;

— выполнение плана по сборам денежных средств.

Физкультурно-спортивный клуб «Локомотив»:

— выполнение плана организационно-массовой работы;

— выполнение плана по сбору денежных средств от подсобно-вспомогательной деятельности;

— участие в спартакиадах (ЦФСК, служб дороги);

— участие в городских, краевых, дорожных соревнованиях по отдельным видам спорта.

Дворцы, дома культуры железнодорожников:

— выполнение плана по сбору денежных средств от подсобно-вспомогательной деятельности;

— снижение или не превышение бюджета расходов при условии сохранения качества проводимых мероприятий;

— достижение высокой степени наполняемости клубных формирований и сохранение стабильной численности участников мероприятий.

Санатории-профилактории:

— выручка, начисленная от всех продаж;

— снижение или не превышение бюджета расходов (за отчетный период и с начала года);

— выполнение плана наполняемости санатория-профилактория (койко-дни).

Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин:

— выполнение задания по выработке путевых машин;

— выполнение задания по ремонту путевых машин.

Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении:

— задание по выручке от перевозки пассажиров в пригородном сообщении, выполненных работ и оказанных услуг предприятиям, не входящим в систему ОАО «РЖД» и населению;

— задание по получению компенсаций субъектов Российской Федерации на покрытие убытков от пригородных перевозок, возникающих вследствие государственного регулирования пригородных тарифов субъектами Российской Федерации;

— план пассажирооборота в пригородном сообщении;

— проследование пригородных поездов по графику;

— снижение удельного расхода топлива и электроэнергии к соответствующему периоду прошлого года;

— снижение количества отказов технических средств на 1 млн км линейного пробега.

Дирекция по управлению терминально-складским комплексом:

— общий объем грузопереработки;

— наличие убытков от несохранности перевозимых грузов;

— случаи коммерческого брака.

Дирекция по тепловодоснабжению:

— выполнение объема капитального ремонта;

— отсутствие аварий, отсутствие перебоев в теплоснабжении.

Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания:

— выполнение плана погрузки;

— выполнение плана выручки от перевозок;

— выполнение плана по дополнительным сборам.

Дирекция социальной сферы:

— наполняемость санаториев-

профилакториев;

— выполнение плана организационно-массовой культурной и спортивной работы.

Дирекция по ремонту тягового подвижного состава:

— выполнение плановых видов ремонта;

— снижение количества браков и отказов технических средств.

Дирекция тяги:

— выполнение плана производительности локомотива;

— снижение сверхурочных часов работы локомотивных бригад в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года;

— снижение удельного расхода топлива и электроэнергии к соответствующему периоду прошлого года.

3. Порядок подведения итогов и оформления материалов на кандидатов в победители отраслевого и дорожного соревнования

3.1. Итоги отраслевого и дорожного соревнования среди отделений дороги, дирекций, структурных подразделений подводятся за квартал и год.

При подведении итогов дорожного соревнования за год учитывается выполнение отделением дороги, дирекциями и структурными подразделениями дорожного коллективного договора.

3.2. Отделения, дирекции и структурные подразделения, проанализировав свою работу за отчетный период (квартал, год) и выяснив, что коллектив по предварительным данным выполнил условия дорожного соревнования, не позднее 6-7 числа, следующего за отчетным периодом, информируют свой отраслевой отдел и отдел управления персоналом отделения дороги, дирекции.

3.3. Отделения, дирекции и структурные подразделения, выполнившие условия соревнования, готовят следующие документы:

а) оформляют «Справку о выполнении Условий отраслевого и дорожного соревнования».

Справка подписывается руководителем структурного подразделения, главным (старшим) бухгалтером, председателем профкома и заверяется печатью (Приложение № 2).

В справку заносятся основные показатели в соответствии со спецификой работы структурного подразделения.

Кроме «справки» (Приложения № 2, № 3) представляется текстовая информация, именуемая «Информация о выполнении показателей, характеризующих производственную и экономическую деятельность, социальное развитие и организацию внутрипроизводственного соревнования в (наименование структурного подразделения) за ... квартал, (год) 200... года».

Информация к справке готовится объемом не более двух страниц и подписывается руководителем структурного подразделения и председателем профкома. В информации к справке указывается выполнение показателей из Приложения № 2 и показатели условий соревнования, не вошедшие в основную справку.

б) Дополнительно к «справкам» и «информации» на кандидатов в победители дорожного и отраслевого соревнования, в управление дороги направляется «представление» руководства отделения дороги и филиала дорпрофсоюза (Приложение № 4).

3.4. Отделения, дирекции и структурные подразделения, выдвигаемые кандидатами на определение победителей в отраслевом соревновании, готовят материалы (справку с показателями и информацию) в 7 экземплярах (5 экземпляров предназначены для передачи через отделения дороги, дирекцию в управление дороги, 1 экз. для отделения дороги, дирекции и 1 экз. остается в структурном подразделении).

Полностью оформленный материал, как для определения победителем по дороге, так и в отраслевом соревновании согласовывается в отделении дороги, дирекции в отраслевом отделе, в отделе бюджетирования и финансирования и в отделе статистического учета и отчетности и направляется вместе с представлением руководства отделения дороги, дирекции и филиала дорпрофсоюза в управление дороги. В службу управления персоналом и отраслевую службу материал должен поступить для рассмотрения до 12 числа месяца, следующего за отчетным периодом.

В том случае, когда отделения, дирекции, структурные подразделения претендуют на определение победителем только в дорожном соревновании, материал следует оформлять в 4 экземплярах (2 экз. для управления дороги, 1 экз. для отделения, дирекции и 1 экз. остается в структурном подразделении).

3.5. Службы, дирекции, самостоятельные отделы, рассмотрев представленные материалы, направляют свои предложения о представлении структурных подразделений на определение победителями в дорожном и отраслевом соревнованиях с учетом мнения заместителя начальника дороги, курирующего рассматриваемые хозяйства (по объединенным группам) в дорожную комиссию по организации и подведению итогов соревнования к 14 числу месяца, следующего за отчетным периодом, предварительно согласовав справки в службах отраслевой, финансовой, экономической и корпоративной информатизации.

Дорожная комиссия по организации и подведению итогов соревнования назначается приказом начальника дороги.

В дорожную комиссию по организации и подведению итогов соревнования входят: заместитель начальника дороги по кадрам и социальным вопросам (председатель), начальник службы управления персоналом (зам. председателя), главный ревизор по безопасности движения, начальники служб: финансовой, корпоративной информации, коммерческой работы в сфере грузовых перевозок, экономической, предоставления услуг инфраструктуры в пассажирском сообщении, охраны труда и промышленной безопасности, технической политики, начальник отдела организации и оплаты труда, заведующая отделом социальной — экономической защиты дорпрофсоюза. Дорожная рабочая комиссия по организации и подведению итогов соревнования, рассмотрев материалы служб, дирекций и отделов, не позднее 18 числа месяца, следующего за отчетным периодом, вносит предложения руководству дороги и президиуму дорпрофсоюза по кандидатам на определение победителями в отраслевом и дорожном соревновании.

Итоги дорожного соревнования среди отделений, дирекций и структурных подразделений руководство дороги и президиум дорпрофсоюза подводят до 25 числа, следующего за отчетным периодом.

4. Поощрение трудовых коллективов отделений дороги, структурных подразделений — победителей дорожного соревнования, а также работников данных коллективов

4.1. Коллективы отделений дороги, дирекций, структурных подразделений, занявшие в соревновании первые, вторые и третьи места награждаются свидетельствами и премируются денежными премиями.

Для поощрения победителей в дорожном соревновании установлено определенное Приложением № 5 количество свидетельств и денежных премий.

Приложение № 5				
№ п/п	Группа	Свидетельства и первые денежные премии	Свидетельства и вторые денежные премии	Свидетельства и третьи денежные премии
1.	Отделения дороги	1	1	
2.	Железнодорожные станции: — внеклассные; — сортировочные; — грузовые (1, 2, 3 класса); — участковые (1, 2, 3 класса)	4 1 1 1	3 1 1 1	2 1 1 1
3.	Эксплуатационные локомотивные депо	1	1	1
4.	Ремонтные локомотивные депо, моторвагонное депо	1	1	1
5.	Эксплуатационные вагонные депо	1	1	
6.	Дистанции пути; Дорожный центр диагностики путевого хозяйства; Дистанции защитных лесонасаждений	1	2	2
7.	ПМС по эксплуатации и ремонту путевых машин	1		
8.	Дистанции сигнализации, централизации и блокировки	1	1	1
9.	Дистанции электроснабжения; Дорожные электромеханические мастерские; Энергосбыт	1	1	1
10.	Дистанции гражданских сооружений; Дистанция тепловых сетей	1	1	
11.	Механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций	1		
12.	Автобазы	1		
13.	Санатории-профилактории	1		
14.	Дворцы, дома культуры железнодорожников; Физкультурно-спортивный клуб «Локомотив»	1	1	
15.	Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин; Дирекция по управлению терминально-складским комплексом; Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении; Дирекция тепловодоснабжения; Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания; Дирекция социальной сферы; Дирекция по ремонту тягового подвижного состава; Дирекция тяги	1	1	

4.2. Коллективы — победители в дорожном и отраслевом соревновании могут дополнительно представляться к наградам руководства дороги, ОАО «РЖД»; работники, внесшие наибольший вклад в выполнение производственных заданий — к государственным наградам.

Награды победителям дорожного соревнования вручаются на общих собраниях коллективов отделений, дирекций и структурных подразделений.

Вручение свидетельств производится не позднее месячного срока после принятия решения о награждении.

Дипломы и свидетельства вручают: начальник дороги, его заместители, члены президиума дорпрофсоюза, начальники служб, самостоятельных отделов.

5. Начисление и расходование премиальных средств

5.1. Выплата денежных премий отделениям дороги, дирекциям, структурным подразделениям — победителям в дорожном соревновании производится за счет средств, предусмотренных в платежных балансах, с отнесением указанных расходов на себестоимость.

5.2. Размеры премий трудовым коллективам-победителям (в зависимости от их численности) определя-

ются из расчета на 1 работника — за 1 место — 115 рублей, за 2 место — 70 рублей, за 3 место — 45 рублей. Для отделений дороги при расчете премии за квартал учитывается 1/4 часть указанной суммы.

Размер премии коллективу-победителю соревнования не может быть ниже минимального размера оплаты труда в Российской Федерации на текущий момент.

5.3. При определении размера денежной премии коллективам учитывается среднесписочная численность работающих в основной деятельности.

5.4. При подведении итогов дорожного соревнования среди коллективов, перечисленных в Приложении № 1 настоящих Условий, добившихся наивысших результатов по итогам дорожного соревнования за год, размеры всех денежных премий установленных на квартал увеличиваются на 50 процентов.

5.5. При расчете денежной премии по итогам соревнования одновременно отделению дороги, дирекции и структурным подразделениям размер денежной премии коллективу отделения, дирекции в целом определяется без учета численности работников коллективов, которым присуждена денежная премия за этот же отчетный период.

5.6. Коллективу-победителю в отраслевом и дорожном соревновании одновременно за один отчетный

период дорожная денежная премия не выплачивается.

5.7. Коллективу-победителю соревнования за 4 квартал и год премиальное вознаграждение выплачивается только за год.

5.8. На денежную премию за победу в дорожном соревновании не начисляются выплаты по районному регулированию.

5.9. Размер премии руководителям структурных подразделений дороги, кроме руководителей с индивидуальной оплатой труда в виде фиксированной заработной платы (денежного

вознаграждения), коллективы которых признаны победителями соревнования с присуждением 1, 2, 3 места, определяются в размере 20, 15 и 10 процентов должностного оклада соответственно.

Руководителям, оплата труда которых осуществляется в виде фиксированной заработной платы (денежного вознаграждения) присвоение коллективу призового места и его иерархия учитывается при формировании индивидуальной обобщающей оценки трудовой деятельности по бальной шкале во втором месяце квартала, следующего за отчетным.

Приложение № 1

Перечень структурных подразделений, участвующих в дорожном соревновании

- Отделения дороги
1. Сортировочные железнодорожные станции (внеклассные; 1 класса).
 2. Участковые железнодорожные станции (внеклассные; 1, 2, 3 класса).
 3. Грузовые железнодорожные станции (внеклассные; 1, 2, 3 класса).
 4. Эксплуатационные локомотивные депо.
 5. Ремонтные локомотивные депо.
 6. Моторвагонное депо.
 7. Эксплуатационные вагонные депо.
 8. Дистанции пути.
 9. Дорожный центр диагностики путевого хозяйства.
 10. Дистанция защитных лесонасаждений.
 11. Путевые машинные станции по эксплуатации и ремонту путевых машин.
 12. Дистанции сигнализации, централизации и блокировки.
 13. Дистанции электроснабжения.
 14. Дорожные электромеханические мастерские.
 15. Энергосбыт.
 16. Дистанции гражданских сооружений.
 17. Дистанция тепловых сетей.
 18. Механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.
 19. Автобазы.
 20. Санатории-профилактории.
 21. Дворцы, дома культуры железнодорожников.
 22. Физкультурно-спортивный клуб «Локомотив».
 23. Дирекция по эксплуатации и ремонту путевых машин.
 24. Дирекция по управлению терминально-складским комплексом.
 25. Дирекция по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении.
 26. Дирекция по тепловодоснабжению.
 27. Дорожный центр фирменного транспортного обслуживания.
 28. Дирекция социальной сферы.
 29. Дирекция по ремонту тягового подвижного состава.
 30. Дирекция тяги.

Приложение № 3

№ п/п	Показатели, предусмотренные условиями отраслевого и дорожного соревнования	За отчетный квартал (год)	За соответствующий период предыдущего года
1.	Крушения, аварии, сходы подвижного состава в пассажирских поездах		
2.	Общее количество случаев брака в работе		
3.	Количество случаев общего производственного травматизма		
4.	Количество случаев травматизма с летальным исходом		
5.	Сумма убытков от несохранности перевозимых грузов (руб.)		
6.	Случаи хищения работниками предприятия материальных ценностей		
7.	Число поврежденных вагонов по вине работников предприятия		
8.	Количество работников, совершивших прогулы		
9.	Процент отношения количества работников, совершивших прогулы, к числу всех работников на предприятии		

Показатели, учитываемые при подведении итогов дорожного соревнования

10.	Выполнение плана внедрения новой техники, технологии		
11.	Экономический эффект от использования рационализаторских предложений и изобретений		

Примечания: 1. Следует указывать наличие нарушений — цифрой, отсутствие нарушений словом «нет»;

2. Структурное подразделение считается выполнившим Условия соревнования, если по пунктам 1, 4, 6 нарушений зафиксировано не будет, а по пунктам 2, 3, 5, 7, 8 будет улучшено положение по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года.

лективов бригад, колонн, участков и смен организуется начальниками отделений дороги, руководителями структурных подразделений совместно с соответствующими комитетами профсоюза и по согласованию с трудовыми коллективами.

6.1. В дорожном соревновании могут принимать участие на добровольных началах все бригады, участки, смены, цеха, околотки, локомотивные колонны, промежуточные станции, работники массовых профессий, мастера и руководители среднего звена.

Примечание: В дальнейшем бригады, участки, смены, цеха, околотки, локомотивные колонны, промежуточные станции именуются одним словом «бригада».

6.2. Соревнование между бригадами, работниками массовых профессий, мастерами и руководителями среднего звена организуется руководителями отделений, дирекций, структурных подразделений совместно с соответствующими комитетами профсоюза, филиалами дорпрофсожа по показателям, разрабатываемым на местах.

Для выявления лучших по профессии работников массовых профессий рекомендуется один раз в год проводить среди них конкурсы профессионального мастерства на уровне бригад.

Эти конкурсы следует проводить до Дня железнодорожника или в августе—октябре с тем расчетом, чтобы кандидатуры победителей конкурса в ноябре могли быть выдвинуты по итогам года на определение победителями соревнования по профессии по отделению дороги, дирекции, по дороге и сети железных дорог.

6.3. Победителями в дорожном соревновании трудовых коллективов бригад, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена признаются коллективы и работники, внесшие наибольший вклад в обеспечение перевозок

Приложение № 2

Справка о выполнении условий соревнования

Наименование: Комсомольская дистанция электроснабжения
Комсомольское отделение Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»
Начальник _____ (ФИО полностью)
Председатель профкома _____ (ФИО полностью)
Адрес: г. Комсомольск, ул. Привокзальная, 1
Среднесписочная численность — 235 человек

№ п/п	Наименование показателей	Единица измерения	За ___ кв. 200_ г.			Выполнение плана, %	
			план	выполнение	%	к соотв. периоду пред. года	с начала года
1.	Состояние устройств контактной сети по бальной оценке	балл					
2.	Удельная повреждаемость: — контактной сети; — устройств электроснабжения	кол-во на 100 км разв. длины кол-во на 100 км экспл. длины					
3.	Эксплуатационные расходы: — за отчетный период; — сначала года	тыс. руб. тыс. руб.	право				
4.	Случаи брака за отчетный период (в сравнении с соответствующим периодом предыдущего года)	случаи					
5.	Производственный травматизм с тяжелым исходом	случаи					
6.	Производительность труда	%					
7.	Выручка, начисленная от всех продаж: — за отчетный период; — с начала года	тыс. руб.					

Начальник дистанции _____
Председатель профкома _____
Главный бухгалтер _____
согласовано: _____
НОДБФ
НОДУ
НОДЭ

М.П.

Приложение № 4

Представление начальника отделения дороги и филиала дорпрофсожа на кандидатов в победители отраслевого и дорожного соревнования

Начальнику Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»
М. М. Заиченко;
председателю дорпрофсожа на ДВОСТ ж. д.
В. И. Бабию

Руководство Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД» и филиал дорпрофсожа на отделении представляют для рассмотрения и определения победителями в отраслевом и дорожном соревновании за ___ квартал (год) следующие коллективы:

- локомотивное депо Облучье;
- грузовую станцию Биробиджан;
- шестую Хабаровскую дистанцию пути;
- Хабаровскую дистанцию гражданских сооружений;
- Хабаровскую дистанцию сигнализации, централизации и блокировки;
- эксплуатационное вагонное депо Хабаровск-2;
- Бикинскую дистанцию пути.

Начальник Хабаровского отделения Дальневосточной железной дороги — филиала ОАО «РЖД»
П. Е. Нехаев;

председатель филиала дорпрофсожа на НОД-1
Е. Н. Сандаков

М.П.

6. Условия ежегодного соревнования мастеров, руководителей среднего звена, работников массовых профессий, трудовых коллективов бригад, колонн, участков и смен

Порядок подведения итогов и поощрение победителей этого соревнования.

Соревнование мастеров, руководителей среднего звена, работников массовых профессий, трудовых кол-

грузов и пассажиров, стабилизацию финансового положения структурного подразделения, качественное выполнение и перевыполнение производственных заданий, а также обеспечившие:

- высокое качество работ;
- безопасность движения;
- сохранность подвижного состава и перевозимых грузов;
- внедрение новой техники и технологии, прогрессивные методы труда;
- соблюдение трудовой дисциплины

лины и техники безопасности.

6.4. Итоги дорожного соревнования среди бригад, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена подводятся управлением дороги и дорпрофсоюзом по итогам года.

В управление дороги для определения победителями в дорожном и отраслевом соревновании представляются коллективы и работники, наиболее отличившиеся в соревновании на отделениях дороги, дирекциях — победители конкурсов профессионального мастерства.

6.5. Материалы на бригады, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена оформляются представлением.

В представлении описываются достижения коллектива в соответствии с требованиями условий отраслевого и дорожного соревнования, указываются: наименование структурного подразделения, фамилия, имя, отчество, должность руководителя бригады, его стаж на железнодорожном транспорте, с какого времени руководит данным коллективом, численность членов бригады (вместе с руководителем). Оформляется краткая характеристика, в которой отражается: стабильность выполнения производственных показателей в течение последних трех лет (по годам), участие работников в рационализаторской работе, смотрах-конкурсах профессионального мастерства, освоении новых технологий и передового опыта, повышении квалификации, наставничестве.

На каждого работника по профессии, мастера и руководителя среднего звена оформляется характеристика, в которой отражается стабильность выполнения производственных показателей в течение последних трех лет (по годам), участие в рационализаторской работе, смотрах-конкурсах профессионального мастерства, освоении новых технологий и передового опыта, повышении квалификации, наставничестве.

6.6. Кандидатуры представленных бригад, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена обсуждаются в трудовых коллективах (на собраниях, заседаниях профкомов).

В представлениях на бригады, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена делается об этом запись.

Пример № 1: «Кандидатура т. Иванова И. А. на определение победителем в отделенческом (дорожном, отраслевом) соревновании трудовым коллективом поддерживается, протокол собрания № 10 от 20 сентября 2009 г.».

Пример № 2: «Представление бригады слесарей, возглавляемой т. Смирновым В. И., на определение победителем в отделенческом (дорожном, отраслевом) соревновании на заседании профсоюзного комитета (собрании работников цеха депо) поддержано, протокол № 15 от 25 сентября 2009 г.».

6.7. Справки о деятельности бригад, характеристики на работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена — кандидатов на определение победителями в отраслевом и дорожном соревновании за подписями руководителя структурного подразделения и председателя профсоюзного комитета представляются в управление дороги (в соответствующие службы, дирекции или службу управления персоналом) в 5 экземплярах.

Вместе со справками и характеристиками отделение дороги, дирекция направляют представление руководства отделения дороги, дирекции и филиала дорпрофсоюза в 2 экземплярах.

6.8. Материалы на кандидатов в управление дороги представляются до 2 декабря текущего года, в связи с чем итоги соревнования бригад,

работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена в структурных подразделениях должны быть подведены по результатам 11 месяцев.

6.9. Установить квоты на претендентов в победители среди трудовых коллективов бригад, колонн, участков и смен, среди работников массовых профессий, а также мастеров и руководителей среднего звена по отраслевому принципу по приложениям 6, 7 и 8 соответственно.

Управление дороги и дорпрофсоюз итоги соревнования бригад, работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена подводят до 8 декабря текущего года.

Приказы на выплату премии издаются начальником дороги, начальниками структурных подразделений по согласованию с профсоюзными организациями.

6.10. Коллективы бригад — победители в дорожном соревновании награждаются дипломами управления дороги и дорпрофсоюза и денежными премиями.

6.11. Работникам массовых профессий, мастерам и руководителям среднего звена — победителям в дорожном соревновании присваивается звание «Лучший по профессии на Дальневосточной железной дороге», «Лучший мастер на Дальневосточной железной дороге», «Лучший руководитель среднего звена на Дальневосточной железной дороге», они награждаются дипломами и денежными премиями.

6.12. Работникам, удостоенным звания:

— «Лучший мастер на Дальневосточной железной дороге» и «Лучший руководитель среднего звена на Дальневосточной железной дороге», выплачивается денежная премия в размере 10 месячных тарифных ставок рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД»;

— «Лучший по профессии на Дальневосточной железной дороге», выплачивается денежная премия в размере 5 месячных тарифных ставок рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД»;

— лучшие трудовые коллективы бригад, смен, колонн и участков — победители в соревновании награждаются дипломами; каждому члену коллективов выплачивается денежная премия в размере месячной тарифной ставки рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».

Премирование мастеров, руководителей среднего звена, работников массовых профессий, трудовых коллективов бригад, колонн, участков и смен производится за счет средств, предусмотренных в платежных балансах, с отнесением этих расходов на себестоимость.

6.13. Работники, признанные победителями в дорожном соревновании, могут быть представлены в ОАО «РЖД» на присвоение звания «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте», «Лучший мастер на железнодорожном транспорте», «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте».

Работники, добившиеся наилучших результатов и представленные кандидатами на соискание призовых мест в отраслевом соревновании от дороги, но не прошедшие отбор центральной комиссии из-за большого количества претендентов, представляются на награждение именными часами начальника дороги.

Передовые работники дороги — победители в дорожном и отраслевом соревновании, могут быть представлены на награждение именными часами президента ОАО «РЖД»,

почетной грамотой ОАО «РЖД», знаком «Почетный железнодорожник», а работники, добившиеся наиболее весомых трудовых успехов, выдвигаются кандидатами к награждению государственными наградами.

В числе работников, представляемых к награждению дорожными, отраслевыми и государственными наградами, могут быть также члены бригад, завоевавших первенство в дорожном или отраслевом соревновании.

6.14. Дипломы, ценные подарки коллективам бригад и работникам массовых профессий, мастерам и руководителям среднего звена — победителям в дорожном и отрасле-

вом соревнованиях вручают на рабочих собраниях, планерках начальники служб и отделов управления, отделений и дирекций, их заместители, члены дорпрофсоюза и его филиалов, руководители и председатели профсоюзных комитетов структурных подразделений.

Итоги соревнования работников массовых профессий, мастеров и руководителей среднего звена, бригад, смен, участков — победителей дорожного и отраслевого соревнований, передовой опыт их работы широко освещаются в структурных подразделениях, отделениях, дирекциях, службах управления дороги (на экранах, стендах, средствах массовой информации).

Приложение № 6

Квоты на победителей среди трудовых коллективов бригад, колонн, участков и смен

Хозяйство	Численность (чел.)	Квота
Д	5130	4
Т	11656	8
В	3118	3
ДМ	915	2
П	11168	8
ДПМ	807	1
Ш	2439	3
Э	2659	3
НГС	2316	3
ДТВ	1431	1
Лприг	580	1
ДЦФТО	700	1
МАБ	983	1
РБ	717	1
<i>Всего</i>	<i>44633</i>	<i>40</i>

Приложение № 7

Квоты на победителей среди работников массовых профессий

Хозяйство	Численность (чел.)	Квота
Д	5130	8
Т	11656	12
В	3118	6
М	1491	4
ДМ	915	3
П	11168	11
ДПМ	807	2
Ш	2439	4
Э	2659	4
НГС	2316	4
ДТВ	1431	2
МАБ	983	2
Лприг	580	2
ДЦФТО	700	2
РБ	717	2
Энергосбыт	206	—
<i>Всего</i>	<i>45509</i>	<i>68</i>

Приложение № 8

Квоты на победителей среди мастеров и руководителей среднего звена

Хозяйство	Численность (чел.)	Квота	
		мастера	руководители
Д	5130		5
Т	11656	3	3
В	3118	2	1
ДПМ	807	1	1
ДМ	915	1	1
П	11168	3	3
Ш	2439		2
Э	2659		3
НГС	2316	1	1
ДТВ	1431	1	1
Лприг	580	1	
ДЦФТО	700		1
Энергосбыт	206		1
РБ	717	1	
<i>Всего</i>	<i>43842</i>	<i>14</i>	<i>23</i>

7. Показатели соревнования мастеров на звание «Лучший мастер на железнодорожном транспорте» и руководителей среднего звена на звание «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте»

7.1. По хозяйству перевозок

7.1.1. Поездные диспетчеры:

— выполнение плана приема и сдачи вагонов;

— высокий уровень выполнения графика движения поездов, заданий по среднесуточной производительности локомотивов и участковой скорости;

— выполнение нормы простоя местного вагона на промежуточных станциях;

— эффективное использование локомотивного, вагонного парка, других технических средств;

— недопущение случаев нарушения установленной продолжительности непрерывной работы локомотивных бригад.

7.1.2. Станционные, маневровые диспетчеры:

— выполнение установленных норм приема, отправления, роспуска вагонов;

— выполнение графика движения и плана формирования поездов;

— сокращение против нормы простоя вагонов на станциях;

— формирование поездов повышенного веса и длины;

— эффективное использование локомотивного, вагонного парка, других технических средств.

7.1.3. Дежурные по железнодорожным станциям, сортировочным горкам:

— выполнение установленных норм приема, отправления и роспуска вагонов;

— выполнение графика движения и плана формирования поездов;

— сокращение против нормы простоя вагонов на станциях;

— формирование поездов повышенного веса и длины;

— эффективное использование локомотивного, вагонного парка, других технических средств;

— отсутствие изъятых талонов в Формуляре дежурного по станции и фактов лишения предупредительного талона по охране труда.

7.1.4. Начальники станционно-технологических центров обработки поездной информации и перевозочных документов:

— выполнение установленных норм приема, отправления вагонов;

— выполнение плана формирования поездов;

— выполнение установленных норм простоя вагонов на станциях;

— недопущение задержки поездов по отправлению из-за несвоевременной подготовки перевозочных документов;

— отсутствие случаев нарушения технологии работы с перевозочными документами, а также разъединения документов от вагонов;

— внедрение новых технологий и передовых методов обработки перевозочных документов.

7.2. По локомотивному хозяйству

7.2.1. Машины-инструкторы локомотивных бригад:

— отсутствие крушений, аварий и особых случаев брака в поездной и маневровой работе;

— выполнение графика движения;

— экономия топлива и электроэнергии;

— отсутствие неудовлетворительной оценки по итогам работы за месяц в течение всего года;

— внедрение прогрессивных методов вождения поездов;

— повышение квалификации и профессионального мастерства машинистов и помощников машинистов, в том числе подготовка машинистов из числа действующих помощников;

— проведение работы с общественными инспекторами по безопасности движения.

7.2.2. Дежурные локомотивных депо:

— качественное выполнение сменно-суточных планов и оперативных плановых заданий;

— отсутствие срывов выдачи локомотивов и обеспечение явки локомотивных бригад под поезда;

— обеспечение безопасности движения поездов на деповских путях.

7.2.3. Старшие мастера и мастера локомотивных депо:

— выполнение плана ремонта;

— обеспечение высокого качества ремонта;

— снижение порч, неисправностей и неплановых ремонтов;

— внедрение новых технологий.

7.3. По вагонному хозяйству

7.3.1. Старшие мастера и мастера вагонных депо:

— выполнение плана ремонта вагонов (грузовых, рефрижераторных);

— высокое качество работ, гарантирующее безотказную эксплуатацию вагонов в межремонтный период и обеспечение безопасности движения на гарантийных участках;

— обеспечение наивысшей выработки продукции на одного работающего и рациональное использование материальных ресурсов;

— повышение профессионального мастерства работников.

7.3.2. Начальники пунктов технического обслуживания вагонов:

— выполнение задания по проследованию поездов через пункт технического обслуживания;

— выполнение планов по подготовке вагонов к перевозкам;

— снижение отцепок и задержек вагонов по техническим неисправностям на гарантийном участке.

7.4. По хозяйству пути

7.4.1. Дорожные мастера, начальники участков по текущему содержанию пути, мостовые мастера:

— содержание пути и искусственных сооружений на закрепленном участке в отличном и хорошем состоянии;

— отсутствие неудовлетворительных километров пути;

— снижение количества предупреждений по сравнению с предыдущим периодом;

— повышение срока службы элементов пути и конструкций инженерных сооружений за счет совершенствования организации труда и максимальное использование отремонтированных старогонимых материалов;

— повышение уровня механизации на основе максимального использования машин и механизмов.

7.4.2. Мастера по эксплуатации и ремонту путевых машин:

— выполнение заданий ремонта путевой техники;

— внедрение ресурсосберегающих технологий и совершенствование организации труда;

— повышение уровня механизации на основе максимального использования машин и механизмов.

7.4.3. Начальники путевых машин:

— выполнение задания по выработке путевых машин;

— безотказная работа путевых машин;

— экономное расходование топлива и смазочных материалов.

7.5. По восстановительным поездкам

7.5.1. Мастер восстановительного поезда:

— своевременное выполнение аварийно-восстановительных работ;

— сокращение времени на подему подвижного состава;

— обеспечение безопасности движения и охраны труда;

— обеспечение бесперебойной работы технических средств и механизмов восстановительных поездов при ликвидации сходов подвижного состава и проверках, повышение уровня механизации;

— экономия расхода топлива и смазочных материалов;

— выполнение графика планово-предупредительных ремонтов крановой, тяговой техники, подвижного состава.

7.6. По хозяйству автоматики и телемеханики

7.6.1. Старшие электромеханики СЦБ (как руководители бригад):

— обеспечение бесперебойной работы обслуживаемых устройств (отсутствие браков в работе и снижение числа отказов в работе технических средств к соответствующему периоду);

— внедрение предложений по повышению надежности и отличному содержанию обслуживаемых устройств.

7.6.2. Начальники участков производства дистанции сигнализации, централизации и блокировки:

— обеспечение на закрепленном участке технического обслуживания, ремонта и бесперебойного действия устройств СЦБ (отсутствие браков в работе и снижение числа отказов технических средств к соответствующему периоду);

— выполнение организационно-технических мероприятий по обеспечению безопасности движения и повышению надежности работы устройств;

— выполнение в полном объеме планов подготовки участка к работе в зимних условиях.

7.6.3. Начальники автоматизированных и механизированных сортировочных горок:

— обеспечение качественного технического обслуживания, ремонта и бесперебойного действия горочных устройств СЦБ, компрессорных установок и воздухопроводной сети (отсутствие браков в работе и снижение числа отказов технических средств к соответствующему периоду);

— отсутствие случаев нарушения безопасности роспуска составов и маневровых передвижений;

— повышение надежности и модернизации устройств, внедрение вновь разработанных горочных устройств СЦБ, аппаратуры и схемных решений.

7.7. По хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок

7.7.1. Мастера, начальники участков (производства):

— выполнение плановых заданий по грузопереработке;

— выполнение задания по производительности труда;

— обеспечение сохранности подвижного состава и грузов при производстве погрузочно-разгрузочных работ.

7.7.2. Начальники грузовых районов:

— выполнение плана погрузки, выгрузки вагонов;

— выполнение технологической нормы простоя вагонов;

— выполнение плана по статнагрузке.

7.8. По хозяйству электрификации и электроснабжения

7.8.1. Начальники районов контактной сети:

— обеспечение бесперебойной работы контактной сети и других обслуживаемых устройств;

— содержание контактной сети с отличной оценкой.

7.8.2. Начальники районов электроснабжения:

— обеспечение бесперебойного

электроснабжения потребителей, отсутствие повреждений обслуживаемых устройств.

7.8.3. Начальники тяговых подстанций:

— обеспечение бесперебойного электроснабжения тяги поездов, устройств СЦБ и других транспортных потребителей, отсутствие повреждений обслуживаемых устройств;

— экономия электроэнергии на собственные нужды тяговой подстанции.

7.8.4. Начальники ремонтно-резионных участков:

— обеспечение качественного выполнения профилактических работ в устройствах электроснабжения, отсутствие повреждений обслуживаемых устройств.

7.8.5. Начальники мастерских:

— выполнение заданий по ремонту транспортных средств и изготовлению деталей и узлов, применяемых в хозяйстве электроснабжения, снижение себестоимости выпускаемой продукции;

— обеспечение безаварийной работы транспортных средств дистанции электроснабжения.

7.8.6. Энергодиспетчеры (включая старших):

— обеспечение бесперебойного электроснабжения тяги поездов, устройств СЦБ и других транспортных потребителей;

— обеспечение пропуски поездов по графику по устройствам электроснабжения и предоставление «окон» для ремонта устройств электроснабжения;

— применение наиболее экономичных режимов работы оборудования по расходу электроэнергии;

— обеспечение безопасного допуска бригад для работы на линии, отсутствие случаев травматизма по вине энергодиспетчера.

7.8.7. Старшие электромеханики дистанций электроснабжения (как руководители бригад):

— обеспечение бесперебойной работы обслуживаемых устройств, оборудования и аппаратуры, отсутствие повреждений и передержки «окон»;

— содержание контактной сети с отличной оценкой (для бригад контактной сети).

7.9. Энергосбыт

7.9.1. Начальники линейных отделов:

— соблюдение техники безопасности и производственной санитарии;

— выполнение плана реализации электроэнергии;

— снижение дебиторской задолженности к предыдущему периоду.

7.10. По хозяйству гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения

7.10.1. Мастера, производители работ (старшие прорабы, прорабы):

— выполнение производственных заданий в срок, с высоким качеством в соответствии с требованиями СНиП и ГОСТов;

— отсутствие рекламаций на качество продукции;

— внедрение новых технологий и прогрессивных материалов;

— обеспечение безаварийной работы обслуживаемых объектов, сооружений и оборудования.

7.11. По дорожному центру фирменного транспортного обслуживания

7.11.1. Начальник агентства фирменного транспортного обслуживания (АФТО):

— выполнение общего плана погрузки грузов по АФТО;

— выполнение плана взыскания выручки от грузовых перевозок по АФТО;

— фирменное обслуживание грузоотправителей, грузополучателей (отсутствие жалоб клиентов).

8. Показатели соревнования работников массовых профессий на звание «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте»

8.1. По хозяйству перевозок

8.1.1. Составители поездов:

— выполнение нормативных заданий по формированию и расформированию поездов;

— выполнение плана формирования поездов;

— формирование поездов повышенного веса и длины;

— использование передовых методов работы;

— обеспечение сохранности подвижного состава и перевозимых грузов.

8.1.2. Регулировщики скорости движения вагонов:

— выполнение нормативных заданий по расформированию и формированию поездов;

— обеспечение сохранности подвижного состава и перевозимых грузов.

8.1.3. Старшие операторы и операторы станционных технологических центров обработки поездной информации и перевозочных документов:

— недопущение задержки поездов по отправлению из-за несвоевременной и некачественной подготовки перевозочных документов на прибывшие и отправляемые поезда, отсутствие случаев разъединения документов от вагонов;

— внедрение передового опыта работы, прогрессивной технологии.

8.1.4. Старшие дежурные и дежурные стрелочного поста:

— выполнение установленной нормы отправления или формирования поездов;

— четкое и своевременное приготовление маршрутов;

— отличное содержание стрелочных переводов, инвентаря, сигналов, помещения и территории обслуживаемого стрелочного поста.

8.2. По локомотивному хозяйству

8.2.1. Машинисты и помощники машинистов локомотивов и моторвагонного подвижного состава:

— выполнение графика движения;

— вождение длинносоставных и тяжеловесных поездов;

— отсутствие отказов тяговой техники по вине локомотивных бригад;

— экономия топлива и электроэнергии;

— применение передовых приемов вождения поездов;

— повышение профессионального мастерства.

8.2.2. Бригадиры локомотивных депо:

— выполнение плана ремонта;

— обеспечение высокого качества ремонта;

— экономия трудовых и материальных ресурсов;

— снижение порч, неисправностей и неплановых ремонтов;

— внедрение новых технологий.

8.2.3. Слесари, занятые на ремонте и осмотре подвижного состава:

— выполнение плановых заданий в срок и с высоким качеством;

— отсутствие случаев брака на линии и захода локомотивов на неплановый ремонт в межремонтный период по вине работника.

8.2.4. Токари по обточке колесных пар:

— выполнение сменных заданий с высоким качеством.

8.3. По вагонному хозяйству

8.3.1. Бригадиры вагонных депо:

— выполнение плана ремонта вагонов;

— высокое качество работ, гарантирующее безотказную эксплуатацию вагонов в межремонтный период и обеспечение безопасности движения на гарантийных участках;

— обеспечение наивысшей выработке продукции на одного работающего и экономия материальных ресурсов;

— повышение профессионального мастерства работников.

8.3.2. Старшие осматрщики, осматрщики и осматрщики-ремонтники вагонов:

— своевременный высококачественный ремонт и техническое обслуживание вагонов, обеспечивающие проследование поездов по гарантийному участку (плечу) без задержек и отцепок вагонов по техническим неисправностям;

— выполнение задания по производительности труда;

— внедрение прогрессивных методов ремонта и технического обслуживания вагонов.

8.3.3. Слесари по ремонту подвижного состава:

— выполнение плана по ремонту вагонов и их узлов;

— надежная эксплуатация вагонов в течение гарантийного срока;

— достижение наивысшей производительности труда (выпуск однотипной продукции в смену) при ремонте и техническом обслуживании вагонов;

— на пунктах технического обслуживания — проследование поездов по обслуживаемому участку (плечу) без задержек и отцепок вагонов в пути следования, восстановление наивысшего количества недействующих узлов и деталей грузовых вагонов;

— выполнение норм выработки и установленных заданий.

8.3.4. Токари по обточке колесных пар:

— выполнение сменных плановых заданий при высоком качестве.

8.3.5. Промывальщики-пропарщики цистерн:

— своевременная подготовка цистерн под налив нефтепродуктов, не превышение установленных норм простоя при промывке и пропарке;

— высокое качество подготовки, исключающее возврат цистерн с наливных эстакад из-за нарушения требований ГОСТа и других нормативных документов, обеспечивающее проследование цистерн до пункта слива без потерь груза;

— экономное расходование материальных ресурсов.

8.3.6. Дефектоскописты по магнитному и ультразвуковому контролю:

— отсутствие браков и рекламаций в работе;

— эффективное использование средств неразрушающего контроля;

— участие в рационализаторской работе и распространение передового опыта.

8.3.7. Проводники вагонов:

— содержание прикрепленных вагонов в соответствии с санитарными нормами и сохранность их оборудования, соблюдение теплового режима в вагонах;

— отсутствие нарушений Правил перевозок на железнодорожном транспорте;

— отсутствие актов, жалоб;

— наличие благодарностей.

8.4. По хозяйству пути

8.4.1. Бригадиры по текущему содержанию пути, мостовые бригадиры по текущему содержанию искусственных сооружений:

— снижение балльной оценки состояния пути и искусственных сооружений на прикрепленных участках (дать сведения за последние три года);

— снижение количества предупреждений по сравнению с предыдущим периодом;

— повышение уровня механизации на основе максимального использования машин и механизмов;

— повышение срока службы элементов пути и конструкций

ботки продукции на одного работающего и экономия материальных ресурсов;

— повышение профессионального мастерства работников.

8.3.2. Старшие осматрщики, осматрщики и осматрщики-ремонтники вагонов:

— своевременный высококачественный ремонт и техническое обслуживание вагонов, обеспечивающие проследование поездов по гарантийному участку (плечу) без задержек и отцепок вагонов по техническим неисправностям;

— выполнение задания по производительности труда;

— внедрение прогрессивных методов ремонта и технического обслуживания вагонов.

8.3.3. Слесари по ремонту подвижного состава:

— выполнение плана по ремонту вагонов и их узлов;

— надежная эксплуатация вагонов в течение гарантийного срока;

— достижение наивысшей производительности труда (выпуск однотипной продукции в смену) при ремонте и техническом обслуживании вагонов;

— на пунктах технического обслуживания — проследование поездов по обслуживаемому участку (плечу) без задержек и отцепок вагонов в пути следования, восстановление наивысшего количества недействующих узлов и деталей грузовых вагонов;

— выполнение норм выработки и установленных заданий.

8.3.4. Токари по обточке колесных пар:

— выполнение сменных плановых заданий при высоком качестве.

8.3.5. Промывальщики-пропарщики цистерн:

— своевременная подготовка цистерн под налив нефтепродуктов, не превышение установленных норм простоя при промывке и пропарке;

— высокое качество подготовки, исключающее возврат цистерн с наливных эстакад из-за нарушения требований ГОСТа и других нормативных документов, обеспечивающее проследование цистерн до пункта слива без потерь груза;

— экономное расходование материальных ресурсов.

8.3.6. Дефектоскописты по магнитному и ультразвуковому контролю:

— отсутствие браков и рекламаций в работе;

— эффективное использование средств неразрушающего контроля;

— участие в рационализаторской работе и распространение передового опыта.

8.3.7. Проводники вагонов:

— содержание прикрепленных вагонов в соответствии с санитарными нормами и сохранность их оборудования, соблюдение теплового режима в вагонах;

— отсутствие нарушений Правил перевозок на железнодорожном транспорте;

— отсутствие актов, жалоб;

— наличие благодарностей.

8.4. По хозяйству пути

8.4.1. Бригадиры по текущему содержанию пути, мостовые бригадиры по текущему содержанию искусственных сооружений:

— снижение балльной оценки состояния пути и искусственных сооружений на прикрепленных участках (дать сведения за последние три года);

— снижение количества предупреждений по сравнению с предыдущим периодом;

— повышение уровня механизации на основе максимального использования машин и механизмов;

— повышение срока службы элементов пути и конструкций

инженерных сооружений за счет совершенствования организации труда и максимальное использование отремонтированных старогодних материалов.

8.4.2. Дорожные бригады по ремонту пути:

— выполнение задания ремонтно-путевых работ при отличном и хорошем качестве;

— повышение уровня механизации на основе максимального использования машин и механизмов;

— внедрение прогрессивной ресурсосберегающей технологии и совершенствование организации труда;

— выполнение плана по производительности труда.

8.4.3. Монтеры пути на текущем содержании:

— выполнение заданий по балльной оценке пути (сведения за последние три года);

— выполнение норм выработки с высоким качеством работы;

— экономное расходование материалов.

8.4.4. Монтеры пути на капитальном ремонте:

— выполнение заданий ремонтно-путевых работ с высоким качеством;

— экономное расходование материалов.

8.4.5. Машинисты путевых машин:

— выполнение заданий по выработке машин;

— безотказная работа путевых машин;

— экономное расходование топлива и смазочных материалов.

8.4.6. Операторы дефектоскопных тележек:

— 100-процентное выявление острodefектных рельсов, принятие активных мер по обеспечению безопасности движения поездов;

— выполнение плана проверки пути по графику;

— содержание дефектоскопов в исправном состоянии;

— внедрение прогрессивных методов труда.

8.5. По восстановительным поездам

8.5.1. Машинист крановой и тяговой техники:

— выполнение графика планово-предупредительного ремонта вверенной техники, аварийно-восстановительного оборудования;

— содержание вверенной техники в технически исправном и эстетическом состоянии, рабочего места — с соблюдением санитарных норм;

— экономия расхода топлива и смазочных материалов;

— отсутствие нарушений технологической дисциплины.

8.6. По хозяйству автоматики и телемеханики

8.6.1. Электромеханики СЦБ:

— обеспечение бесперебойной работы обслуживаемых устройств, отсутствие брака в работе и снижение числа отказов в работе технических средств к соответствующему периоду;

— внедрение предложений по повышению надежности и отличному содержанию обслуживаемых устройств;

— экономное расходование материальных ресурсов;

— отсутствие нарушений трудовой и технологической дисциплины;

— отсутствие случаев нарушений Правил по охране труда.

8.6.2. Электромеханики (включая старших), электромонтеры по ремонту и обслуживанию аппаратуры:

— обеспечение бесперебойной работы обслуживаемого оборудования, отсутствие отказов в работе устройств;

— снижение простоев в ремонте;

— экономное расходование материальных ресурсов;

— внедрение предложений по повышению надежности обслужи-

ваемой техники, эффективного ее использования.

8.7. По хозяйству коммерческой работы в сфере грузовых перевозок

8.7.1. Машинисты (крановщики), водители погрузчиков и автокранов, механизаторы комплексной бригады:

— выполнение заданий по погрузке и разгрузке вагонов;

— выполнение норм выработки;

— отличное техническое содержание механизмов;

— экономия топливно-энергетических ресурсов;

— обеспечение сохранности грузов.

8.7.2. Грузчики и рабочие комплексных бригад:

— выполнение заданий по погрузке и разгрузке вагонов;

— выполнение норм выработки;

— сокращение простоя вагонов;

— обеспечение сохранности грузов.

8.7.3. Старшие приемосдатчики и приемосдатчики груза и багажа:

— улучшение использования грузоподъемности и вместимости вагонов по сравнению с установленными техническими нормами загрузки;

— недопущение нарушений плана формирования мелких отправок и контейнеров и задержек их при отправлении;

— выполнение заданий по выгрузке, обеспечение полной очистки грузовых вагонов и контейнеров после выгрузки и качественного оформления коммерческой документации;

— обеспечение сохранности груза при перевозке и хранении, недопущение разъединения груза и перевозочных документов;

— соблюдение требований технических условий погрузки и крепления грузов.

8.7.4. Водители грузовых автомобилей:

— выполнение заданий по завозу-вывозу грузов;

— экономия топливных ресурсов;

— обеспечение сохранности перевозимых грузов.

8.8. По хозяйству электрификации и электроснабжения

8.8.1. Электромонтеры района контактной сети:

— выполнение заданий с высоким качеством работы;

— содержание контактной сети с отличной балльной оценкой, отсутствие повреждений;

— внедрение рационализаторских предложений;

— экономное расходование материалов.

8.8.2. Электромеханики дистанции электроснабжения:

— обеспечение бесперебойной работы обслуживаемых устройств, оборудования и аппаратуры, отсутствие повреждений, снижение простоев в ремонте;

— внедрение рационализаторских предложений, передовых методов и приемов труда;

— экономное расходование материалов.

8.9. По хозяйству гражданских сооружений, тепловодоснабжения

8.9.1. Каменщики, штукатуры, маляры, плотники, столяры:

— выполнение заданий по выработке с высоким качеством;

— экономное использование материалов;

— соответствие выполняемых работ нормам СНиПа.

8.9.2. Машинисты железнодорожного тепловодоснабжения, мастера железнодорожного водоснабжения, слесари, слесари-сантехники, слесари-ремонтники:

— обеспечение безаварийной работы водопроводно-канализационных сетей, сооружений и оборудования.

8.10. По Дорожному центру фирменного транспортного обслуживания

8.10.1. Агенты системы СФТО:

— обеспечение своевременного и качественного оформления перевозочных документов;

— своевременное взыскание провозных платежей и сборов (доходов);

— сервисное обслуживание грузополучателей и грузоотправителей (отсутствие жалоб).

8.11. По механизированным автобазам

(Распространяется на водителей автомобилей хозяйственного отдела управления дороги).

8.12.1. Водители автомобилей:

— коэффициент выхода автомобилей на линию (КИП), не менее 0,75;

— коэффициент технической готовности автомобилей (КТГ), не менее 0,8;

— отсутствие дорожно-транспортных происшествий (случ.);

— экономия материальных и топливных ресурсов.

9. Условия дорожного соревнования за достижение наилучших результатов в развитии технического творчества

Дорожное соревнование проводится с целью привлечения специалистов, рабочих и служащих дороги к разработке и использованию высокоэффективных изобретений и рационализаторских предложений, а также новых организационных решений, направленных на снижение эксплуатационных расходов и повышение безопасности движения поездов, техники безопасности и охраны труда, сохранение окружающей среды, экономию сырья, материалов и топливно-энергетических ресурсов.

9.1. Условия дорожного конкурса за достижение лучших показателей в техническом творчестве среди отделений, служб, структурных подразделений, организаций, общественных конструкторских бюро, отдельных изобретателей, рационализаторов и организаторов технического творчества дороги.

9.1.1. Победителями в дорожном соревновании по результатам работы за год признаются коллективы отделений, дирекций, структурных подразделений, служб:

— выполнившие задания по производительности труда, достижению экономии от использования изобретений и рационализаторских предложений и имеющие снижение эксплуатационных расходов;

— обеспечившие увеличение числа изобретателей и рационализаторов, использованных изобретений и рационализаторских предложений и экономии от их использования по сравнению с прошлым годом;

— достигнувшие лучших результатов по основным показателям технического творчества на 100 человек среднесписочного штата;

— добившиеся внедрения не менее 60 % рацпредложений с подсчетом экономического эффекта.

Результаты оформляются справками (Приложение № 9).

9.1.2. Победителями в дорожном соревновании среди общественных конструкторских бюро (ОКБ), признаются коллективы, добившиеся следующих показателей:

— наибольшее количество разработанных тем по решению наиболее актуальных проблем из тематики структурного подразделения;

— наибольшее количество конструкторских разработок по изобретениям и рационализаторским

предложениям и техническим новшествам из источников информации;

— наибольшее количество использованных самостоятельно разработанных изобретений и рационализаторских предложений (не менее 5 предложений на одного члена ОКБ);

— годовой экономический эффект от использованных самостоятельно разработанных изобретений и рационализаторских предложений не менее 10 тыс. рублей на одного члена ОКБ;

Результаты оформляются справками (Приложение № 10).

9.1.3. Звание «Лучший рационализатор на Дальневосточной железной дороге» присваивается работникам Дальневосточной железной дороги — авторам рационализаторских предложений, внедрение которых внесло существенный вклад в развитие железнодорожного транспорта (высокий экономический эффект, повышение производительности труда, улучшение качества продукции, условий труда, техники безопасности и т. д.), ведущим многолетнюю (не менее 5 последних лет) активную и плодотворную рационализаторскую деятельность по тематике железнодорожного транспорта и являющимся активными инициаторами технического прогресса в своих организациях.

Ходатайство о присвоении званий «Лучший рационализатор на Дальневосточной железной дороге» возбуждается руководством и профсоюзным комитетом структурного подразделения. К ходатайству прилагаются следующие документы:

— перечень внедренных рацпредложений за последние 5 лет, с указанием регистрационных номеров, даты и места внедрения, суммы экономического эффекта, приходящегося на долю данного автора (нескольких авторов) рацпредложений;

— характеристика производственной и общественной деятельности кандидата.

9.1.4. Звание «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» присваивается руководителям отделений, дирекций, структурных подразделений, служб, работникам технических отделов, уполномоченным по изобретательству и рационализации служб, структурных подразделений, коллективы которых добились значительных результатов в техническом творчестве за год, активным инициатором технического прогресса, способствующим формированию в коллективах мотивации к развитию технического творчества, внедрению результатов интеллектуальной деятельности, передового опыта, развитию изобретательской и рационализаторской деятельности.

Звание «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» может присваиваться работникам Дальневосточной железной дороги повторно, но не ранее чем через три года после предыдущего присвоения.

Ходатайство о присвоении звания возбуждается руководством и комитетом профсоюза. К ходатайству прилагаются следующие документы: справка (Приложение № 9), характеристика производственной и общественной деятельности кандидата.

9.1.5. Итоги дорожного соревнования за достижение наилучших результатов в развитии технического творчества среди отделений, дирекций, структурных подразделений, служб, ОКБ и работников подводятся по итогам за год.

Отделения, дирекции, структурные подразделения, службы и ОКБ, выполнившие условия соревнования, не позднее 15 января после отчетного года направляют справки результатов соревнования и ходатайства о присвоении званий «Лучший рационализатор на Дальневосточной железной дороге» и «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» (по 2 экземпляра) в отделение дороги, дирекцию.

Руководство отделений, дирекций, структурных подразделений совместно с филиалами дорпрофсожа, рассмотрев материалы, направляют представления с приложением справок не позднее 25 января в службу технической политики.

Представленные в службу технической политики материалы соревнования рассматриваются дорожной комиссией под председательством главного инженера дороги.

Итоги соревнования утверждаются на совместном заседании президиума дорпрофсожа и руководства дороги.

9.1.6. Коллективы отделений дороги, дирекций, структурных подразделений, служб, ОКБ — победители соревнования по техническому творчеству за год награждаются денежными премиями:

Вид премии	Отделения		Дирекции, службы		Подразделения		ОКБ	
	Кол-во	Премия (тыс. руб.)	Кол-во	Премия (тыс. руб.)	Кол-во	Премия (тыс. руб.)	Кол-во	Премия (тыс. руб.)
I	I	60	I (служба)	15	I	30	I	10
II	-	-	II (дирекция, служба)	10	III	25	I	5
III	-	-	-	-	V	20	-	-

— характеристика производственной и общественной деятельности кандидата.

9.1.4. Звание «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» присваивается руководителям отделений, дирекций, структурных подразделений, служб, работникам технических отделов, уполномоченным по изобретательству и рационализации служб, структурных подразделений, коллективы которых добились значительных результатов в техническом творчестве за год, активным инициатором технического прогресса, способствующим формированию в коллективах мотивации к развитию технического творчества, внедрению результатов интеллектуальной деятельности, передового опыта, развитию изобретательской и рационализаторской деятельности.

Звание «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» может присваиваться работникам Дальневосточной железной дороги повторно, но не ранее чем через три года после предыдущего присвоения.

9.1.5. Итоги дорожного соревнования за достижение наилучших результатов в развитии технического творчества среди отделений, дирекций, структурных подразделений, служб, ОКБ и работников подводятся по итогам за год.

Отделения, дирекции, структурные подразделения, службы и ОКБ, выполнившие условия соревнования, не позднее 15 января после отчетного года направляют справки результатов соревнования и ходатайства о присвоении званий «Лучший рационализатор на Дальневосточной железной дороге» и «Лучший организатор технического творчества на Дальневосточной железной дороге» (по 2 экземпляра) в отделение дороги, дирекцию.

Руководство отделений, дирекций, структурных подразделений совместно с филиалами дорпрофсожа, рассмотрев материалы, направляют представления с приложением справок не позднее 25 января в службу технической политики.

Представленные в службу технической политики материалы соревнования рассматриваются дорожной комиссией под председательством главного инженера дороги.

Итоги соревнования утверждаются на совместном заседании президиума дорпрофсожа и руководства дороги.

9.1.6. Коллективы отделений дороги, дирекций, структурных подразделений, служб, ОКБ — победители соревнования по техническому творчеству за год награждаются денежными премиями:

— премии, присуждаемые общественным конструкторским бюро, распределяются между членами этих коллективов по их соглашению.

Премия, присуждаемая службе, самостоятельному отделу, структурному подразделению выплачивается работникам аппарата, активно способству-

Юлия Попова

ющим развитию технического творчества на основании представления.

Передовые работники дороги — победители в дорожном соревновании за достижение наилучших результатов в развитии технического творчества могут быть представлены к награждению именными часами президента ОАО «РЖД», знаком «Почетный железнодорожник», к присвоению званий «Лучший рационализатор на железнодорожном транспорте», «Лучший организатор технического творчества на железнодорожном транспорте», а работники, добившиеся наиболее весомых трудовых успехов, представляются к присвоению звания «Заслуженный рационализатор Российской Федерации», к награждению государственными наградами.

Итоги соревнования публикуются в газетах «Дальневосточная магистраль» и «Профсоюзная жизнь».

9.2. Условия дорожного конкурса на разработку и использование высокоэффективных рационализаторских предложений на Дальневосточной дороге по итогам года.

Конкурс проводится с целью систематического привлечения внимания руководителей дороги, отделений, структурных подразделений к оперативному рассмотрению заявлений на рационализаторские предложения, принятию решений и ускорению внедрения высокоэффективных рационализаторских предложений, направленных на дальнейшее техническое развитие дороги, совершенствование организации эксплуатационной работы, технологии и повышения эффективности работы дороги и в целях более полного использования творческого потенциала работников дороги.

Целью смотра является также повышение роли инженерно-технических работников, рабочих и служащих к созданию и использованию высокоэффективных рационализаторских предложений, направленных на снижение эксплуатационных расходов и стабилизацию финансово-экономического положения дороги, повышение надежности технических средств, сокращение ручного труда, охрану окружающей среды, экономию материалов и топливно-энергетических ресурсов, обеспечение безопасности труда.

9.2.1. На конкурсе рассматриваются не только предложения, имеющие технико-экономические решения, а также новые для структурного подразделения организационные решения, дающие экономию трудовых, сырьевых, топливно-энергетических и других материальных или финансовых ресурсов, или улучшение условий труда и экологии, признанные в установленном порядке рационализаторскими и использованные в течение указанного периода.

На конкурс направляются копии заявлений на рационализаторские предложения на бланке новой формы, введенной на Дальневосточной железной дороге, оформленные с соблюдением следующих правил:

- в заявлении должны быть перечислены все, без исключения, авторы, творческим трудом которых создано предложение;
- наименование предложения должно характеризовать назначение объекта рационализации, например: «Приспособление...», «Прибор...», «Способ...», «Изменение конструкции...», «Изменение технологии...», «Изменение состава вещества...» и т. д.;
- в разделе «Описание предложения» должны быть изложены недостатки существующего объекта рационализации, цель предложения, содержание предложенного решения, включая данные, достаточные для практического осуществления, а также сведения об экономическом или ином положительном эффекте;

- при отсутствии экономического эффекта от использования рационализаторского предложения к заявлению прилагается расчет-обоснование размера вознаграждения за рационализаторское предложение, не создающее экономии, оформленный установленным порядком;

- графические материалы: чертежи, эскизы, схемы, графики и т. п. (прилагаются к описанию в необходимых случаях для пояснения сущности предложения) должны быть подписаны всеми авторами, указанными в заявлении;
- указанные материалы заполняются без помарок и исправлений чернилами или пастой от руки или в печатном виде.

9.2.2. Материалы на дорожный конкурс структурные подразделения направляют в отделения дороги, дирекции — в соответствующие службы в следующие сроки:

- по итогам прошедшего года — до 1 января следующего года;
- отобранные отделениями и службами материалы направляются в службу технической политики до 15 января следующего года. Все поступившие на конкурс рационализаторские предложения предварительно рассматриваются соответствующими службами управления дороги, определяется их ценность и представляются предложения о премировании для рассмотрения на дорожной комиссии.

Размеры премии определяются в зависимости от полученной экономии (прибыли) и других технико-экономических показателей использованного предложения.

За лучшие рационализаторские предложения установлены следующие премии:

- одна первая премия — 20 000 рублей;
- две вторых — 15 000 рублей;
- три третьих — 10 000 рублей;
- четыре поощрительных — 5000 рублей.

Премия, полученная автором конкурсного рационализаторского предложения, не учитывается при выплате авторского вознаграждения за использование данного предложения.

9.2.3. На денежную премию не начисляются выплаты по районному регулированию.

9.2.4. Итоги конкурса подводит дорожная комиссия в срок до 25 января и представляет материалы на совместное заседание руководства дороги и Президиума дорпрофсожа.

Дорожная комиссия организуется в следующем составе:

- главный инженер дороги — председатель комиссии;
- начальник службы технической политики — заместитель председателя.

Члены комиссии:

- начальник экономической службы;
- заместитель начальника службы технической политики;
- начальник финансовой службы;
- главный инженер службы вагонного хозяйства;
- главный инженер дирекции по эксплуатации и ремонту путевых машин;
- главный инженер службы пути;
- главный инженер службы локомотивного хозяйства;
- главный инженер службы автоматики и телемеханики;
- главный инженер службы перевозок;
- главный инженер службы электрификации и электроснабжения;
- главный инженер службы гражданских сооружений, водоснабжения и водоотведения;
- инженер отдела перспективного развития, новой техники и управления интеллектуальной собственностью службы технической политики;
- представитель дорпрофсожа (по согласованию).

Справка

о результатах соревнования по развитию технического творчества за 200__ год

Наименование структурного подразделения _____

Среднесписочный контингент основной деятельности _____ человек.

№ п/п	Показатели	Предш. период		Отчетный период		% роста	на 100 работающих	
		План	Факт	План	Факт		прошед. период	отчетн. период
1.	(тыс. прив. ткм/чел) Производительность труда							
2.	Число рационализаторов					-		
3.	Кол-во использованных рацпредложений					-		
4.	Экономия от использования рацпредложений (тыс. руб.)					-		
5.	Процент рацпредложений с подсчитанным экономическим эффектом							
6.	От использования рацпредложений сэкономлено:					-		
	— электроэнергии (кВт/ч)					-		
	— топлива (т.у.т.)					-		
	— металла (т)					-		
7.	Расходы эксплуатации (млн руб.)							

М.П.

Руководитель _____

Главный бухгалтер _____

Председатель комитета профсоюза _____

Приложение № 10

Справка

о результатах соревнования по развитию технического творчества за 200__ г.

Общественное конструкторское бюро _____

наименование структурного подразделения _____

Руководитель ОКБ _____

фамилия, имя, отчество, должность _____

№ п/п	Показатели	Прошедший период	Отчетный период	Отчетный период в % к предыдущему периоду
1.	Количество самостоятельно разработанных тем в т. ч. из дорожного тематического плана изобретательской и рационализаторской работы и новой техники предприятия			
2.	Количество конструкторских разработок по изобретениям и рацпредложениям			
3.	Количество использованных самостоятельно разработанных изобретений и рационализаторских предложений			
4.	Экономический эффект от использования самостоятельно разработанных изобретений и рацпредложений, тыс. рублей			

М.П.

Руководитель структурного подразделения _____

Главный бухгалтер _____

Председатель комитета профсоюза _____

10. Условия дорожного соревнования за звание «Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов», «Лучший совет общественных инспекторов» и «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения»

Обеспечение безопасности движения поездов, добросовестное выполнение Правил технической эксплуатации каждым железнодорожником — является основой четкой и слаженной работы дороги.

Условия дорожного соревнования за звание «Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов», «Лучший совет общественных инспекторов» и «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения» вводятся с целью дальнейшего повышения безопасности движения, укрепления трудовой и производственной дисциплины.

Основными задачами в деятельности общественного контроля являются:

- привлечение к контролю за обеспечением безопасности движения поездов и к борьбе с аварийностью широкого круга железнодорожников;
- контроль за выполнением ПТЭ, инструкций, приказов и указаний ком-

пани и дороги по вопросам обеспечения безопасности движения, должностных обязанностей работниками, связанными с движением поездов;

- контроль за техническим состоянием пути, подвижного состава, сооружений и устройств, правил погрузки грузов на открытом подвижном составе;

- принятие мер к ускорению устранения выявленных недостатков и нарушений.

10.1. В соревновании за звание «Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов» участвуют предприятия дороги, связанные с движением поездов: станции, локомотивные депо, вагонные депо, дистанции пути, путевые машинные станции, дистанции сигнализации, централизации и блокировки, механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ, дистанции электроснабжения.

Победителем в соревновании будет считаться коллектив предприятия, добившийся выполнения требований Условий дорожного соревнования по выполнению плановых заданий и при этом не допустивший крушений, аварий, транспортных происшествий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта событий, улучшивший состояние трудовой и производственной дисциплины среди работников.

10.2. В соревновании за звание

«Лучший совет общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения» участвуют все советы общественных инспекторов.

Победителем в соревновании будет считаться совет, добившийся на предприятии отсутствия крушений, аварий, транспортных происшествий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, уменьшения количества случаев отказов технических средств, улучшения трудовой дисциплины и кроме этого обеспечивший активное участие членов совета и общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения в проведении профилактической и воспитательной работы по предупреждению нарушений ПТЭ, укреплению трудовой и производственной дисциплины и сделавший не менее одной комплексной проверки в месяц.

10.3. В соревновании за звание «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения» участвуют все общественные инспекторы по контролю за обеспечением безопасности движения предприятий дороги, связанных с движением поездов.

Победителями в соревновании будут считаться общественные инспекторы, добившиеся отсутствия браков в работе, нарушений ПТЭ и должностных инструкций, трудовой и производ-

твенной дисциплины, принимающие активное участие в контроле по предупреждению нарушений безопасности движения и сделавшие не менее двух плановых проверок в месяц.

Подведение итогов соревнования

10.4. Победители соревнования по отраслям хозяйств: перевозок, локомотивному, вагонному, пути, грузовой и коммерческой работы, электрификации и электроснабжения, автоматики и телемеханики определяются:

— среди предприятий по итогам работы за год;

— среди общественных инспекторов ежеквартально и по итогам работы за год;

— среди советов общественных инспекторов по итогам работы за полугодие и год.

Подведение итогов и выдвижение кандидатов в победители по каждому отделению дороги, дирекции (предприятие, совет, общественный инспектор от каждого из перечисленных хозяйств) определяется по одному представителю от каждого хозяйства.

Для определения победителей по итогам за год представляются лучшие общественные инспектора, которым в течение года не менее двух раз присваивалось звание «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения».

10.5. Итоги соревнования за год подводятся на предприятиях до 5 января, в отраслевых отделах отделения к 8 января, в комиссии отделения дороги, дирекции к 15 января.

Итоги соревнования среди общественных инспекторов за квартал подводятся на предприятиях до 5 числа месяца, следующего за отчетным периодом; в отраслевых отделах отделения к 8 числу месяца, следующего за отчетным периодом; в комиссии отделения дороги к 15 числу месяца, следующего за отчетным периодом.

10.6. Руководство отделения дороги, дирекции совместно с филиалом дорпрофсожа на заседании президиума рассматривают итоги соревнования за год (полугодие) и представляют материалы на лучшие предприятия, советы общественных инспекторов и общественных инспекторов в дорожную комиссию не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным периодом. Итоги соревнования среди общественных инспекторов подводятся ежеквартально и представляются в дорожную комиссию не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным периодом.

В представлении должна быть отражена проделанная лучшим предприятием, советом общественных инспекторов, лучшими общественными инспекторами работа, приведены данные о количестве проведенных проверок.

10.7. Итоги работы общественных инспекторов по контролю за обеспечением безопасности движения подводятся только по проверкам, проведенным в нерабочее время согласно путевки-задания (раздел V, п. 26 Положения об организации контроля, утвержденного распоряжением ОАО «РЖД» 04.03.2009 № 438р) и оцениваются следующими показателями-коэффициентами:

Коэффициент участия:

$U = \frac{\text{количество общественных инспекторов}}{\text{количество работающих в коллективе}}$

Коэффициент активности:

$A = \frac{\text{кол-во проверок, провед. общ. инспекторами}}{\text{количество общественных инспекторов}}$

Коэффициент эффективности:

$E = \frac{\text{количество обнаруженных нарушений}}{\text{количество проверок}}$

Коэффициент результативности:

$R = \frac{\text{количество устраненных нарушений}}{\text{количество обнаруженных нарушений}}$

10.8. Дорожная комиссия организуется в следующем составе:

Председатель дорожной комиссии:

— главный ревизор по безопасности движения;

Члены дорожной комиссии:

— первые заместители начальников служб: перевозок, локомотивной, вагонной, пути, автоматики и телемеханики, электроснабжения, грузовой и коммерческой работы, пассажирской или дорожной дирекции по обслуживанию пассажиров в пригородном сообщении;

— начальник службы управления персоналом;

— главный технический инспектор дорпрофсожа.

Награждение победителей соревнования

Руководство дороги и президиум дорпрофсожа, рассмотрев материалы дорожной комиссии, принимают решение о победителях соревнования.

Победители дорожного соревнования награждаются:

«Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов» — почетной грамотой управления дороги и дорпрофсожа и денежной премией:

в размере 10 000 рублей:

— станции внеклассные, I класса;

— локомотивные депо;

— вагонные депо.

в размере 8000 рублей:

— станции II класса;

— дистанции пути;

— путевые машинные станции;

— дистанции сигнализации, централизации и блокировки;

— дистанции электроснабжения;

— механизированные дистанции погрузочно-разгрузочных работ;

в размере 5000 рублей:

— станции III и IV класса;

— дистанции контактной сети

дистанции электроснабжения;

— пункты технического обслуживания вагонных депо.

«Лучший совет общественных инспекторов» — почетной грамотой управления дороги и дорпрофсожа и денежной премией в соответствии с приведенной шкалой:

Численность работников в совете	Размеры премии (в руб.)
от 10 до 20 человек	Две месячных тарифных ставки рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».
от 20 до 40 человек	Три месячных тарифных ставки рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».
от 41 до 60 — человек	Четыре месячных тарифных ставки рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».
от 61 до 80 — человек	Пять месячных тарифных ставок рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».
81 и более человек	Шесть месячных тарифных ставок рабочего первого разряда оплаты труда, оплачиваемого по первому уровню оплаты труда в ОАО «РЖД».

«Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения» — денежной премией в размере 50 процентов месячной тарифной ставки (должностного оклада) по итогам работы за квартал и в размере месячной тарифной ставки (должностного оклада) по итогам работы за год.

10.9. Итоги соревнования в десятидневный срок доводятся до трудовых коллективов через газеты

«Дальневосточная магистраль» и «Профсоюзная жизнь», широко освещаются на предприятиях, в отделениях, дирекциях дороги на стендах, экранах и в стенной печати.

11. Условия дорожного соревнования за наибольший вклад в экономию топлива и электроэнергии на тягу поездов

Реализация всего комплекса организационных и технологических мер в топливно-, энергосбережении является одной из важнейших экономических задач Дальневосточной железной дороги.

В общих расходах, которые несет дорога за использование топлива и электроэнергии, около 90 % расходов приходится на тягу поездов.

Важнейшей мерой, позволяющей добиваться положительных результатов в экономии расходов топлива и электроэнергии, является организация соревнования.

11.1. Дорожное соревнование за наибольший вклад в экономию топлива и электроэнергии на тягу поездов организуется между следующими коллективами:

Локомотивными бригадами, колоннами — за счет рационального использования мощности локомотивов и отличного их теплотехнического состояния.

Эксплуатационными локомотивными депо — за счет рационального использования мощности локомотивов и их исправного технического содержания, внедрения рационализаторских предложений, направленных на экономию топлива и электроэнергии.

11.2. Важнейшим условием соревнования за достижение наибольшей экономии топлива и электроэнергии на тягу поездов является хорошо налаженный учет и гласность в подведении итогов соревнования.

В этих целях необходимо вести систематический учет экономии топлива и электроэнергии по сравнению с установленными нормами и их расхода бригадами, колоннами, локомотивными депо, в целом отде-

луется подводить ежеквартально, за первое полугодие и в целом за год. Итоги рассматриваются на комиссиях по организации соревнования.

Итоги соревнования на отделениях дороги следует проводить ежеквартально, за первое полугодие и в целом за год, а в управлении дороги — по результатам первого полугодия и за год. Для этого организуются соответствующие комиссии.

11.4. В дорожную комиссию по организации соревнования и подведению итогов входят: заместитель начальника дороги по локомотивному и вагонному хозяйству — председатель, начальник службы локомотивного хозяйства — заместитель председателя, начальник дорожного топливно-энергетического центра и представитель дорпрофсожа.

11.5. Представление материалов по подведению итогов соревнования за квартал, первое полугодие и год производится в следующем порядке:

Комиссии локомотивных депо, рассмотрев итоги соревнования среди колонн и локомотивных бригад и согласовав их с руководителями депо и профсоюзными комитетами, к 10 числу каждого месяца, следующего за отчетным периодом, представляют материалы в отделениях дороги.

11.6. Комиссии отделений дороги, рассмотрев итоги соревнования и согласовав их с руководством отделений и филиалами дорпрофсожа, к 14 числу направляют предложения в дорожный топливно-энергетический центр. В материалах указываются кандидаты на определение победителями в дорожном соревновании среди локомотивных бригад, колонн и локомотивных депо с кратким описанием достигнутой ими экономии топлива и электроэнергии и передового опыта их работы. В управление дороги, кроме этого, направляется список других локомотивных колонн и депо, которые также выполнили условия дорожного соревнования (все материалы направляются в одном экземпляре).

11.7. Дорожный топливно-энергетический центр, рассмотрев предложения всех отделений дороги, не позднее 16 числа месяца, следующего за отчетным периодом, направляет материалы в дорожную комиссию.

Дорожная комиссия рассматривает материалы, представленные службой не позднее 18-19 числа месяца, следующего за отчетным периодом.

11.8. Руководство дороги и президиум дорпрофсожа на совместном заседании заслушивают председателя дорожной комиссии о результатах подведения итогов соревнования и принимают соответствующее постановление.

11.9. Итоги соревнования в десятидневный срок доводятся до трудовых коллективов через газеты «Дальневосточная магистраль» и «Профсоюзная жизнь».

Итоги соревнования локомотивных бригад, колонн, локомотивных депо, достижения победителей

широко освещаются на экранах, страницах стенной печати в локомотивных депо, отделениях дороги, управления дороги.

Для поощрения победителей дорожного соревнования по результатам первого полугодия и в целом за год устанавливаются:

— для локомотивных депо — 1 почетная грамота с денежной премией 100 тыс. рублей;

— для локомотивных колонн — 2 почетные грамоты с денежной премией 50 тыс. рублей;

— для локомотивных бригад — 2 почетные грамоты с денежными премиями в размере 5 тыс. рублей машинисту и 4 тыс. рублей помощнику машиниста.

На денежную премию не начисляются выплаты по районному регулированию.

Почетные грамоты коллективам вручают: руководители службы локомотивного хозяйства, начальники отделений дороги и их заместители, начальники отделов локомотивного хозяйства отделений, их заместители, руководители локомотивных депо.

Подведение итогов по всем номинациям Условий дорожного соревнования обеспечивается в установленные сроки и по определенной периодичности.

Обобщение материалов к работе дорожных комиссий, формирование протоколов заседаний, приказов по результатам совместно принятых руководством дороги и президиумом дорпрофсожа решений, оформление дипломов, свидетельств, ценных подарков коллективам бригад и работникам массовых профессий, мастерам и руководителям среднего звена и почетных грамот возложить на:

— службу управления персоналом — по соревнованию коллективов отделений и структурных подразделений дороги, мастеров, руководителей среднего звена, работников массовых профессий, трудовых коллективов бригад, колонн, участков и смен, номинаций «Лучший мастер на железнодорожном транспорте», «Лучший руководитель среднего звена на железнодорожном транспорте», «Лучший по профессии на железнодорожном транспорте»;

— службу технической политики — по соревнованию за достижение наилучших результатов в развитии технического творчества и конкурса на разработку и использование высокоэффективных рационализаторских предложений;

— аппарат главного ревизора по безопасности движения поездов — по соревнованию за звание «Лучшее предприятие по обеспечению безопасности движения поездов», «Лучший совет общественных инспекторов» и «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения»;

— дорожный топливно-энергетический центр — по соревнованию за наибольший вклад в экономию топлива и электроэнергии на тягу поездов.

Организаторы Впервые РОСПРОФЖЕЛ представляет

Молодёжные игры 2009

15 региональных соревнований и СУПЕРФИНАЛ в МОСКВЕ!

Участники: работники ОАО «РЖД», учреждений ОАО «РЖД», ДЗО и студенты железнодорожных высших учебных заведений.

Условия участия: стремление работать в команде, желание идти в ногу со временем и побеждать!

Программа этапа:

- стрельбе многоборье
- альпинизм и скалолазание
- силовое многоборье
- мини-гольф
- настольный бильярд
- пейнтбол
- покер

Стать участником «Молодёжных игр 2009»!

Для участия мастер-классы, мастер-классы, мастер-классы

информационная поддержка: www.kidplay.ru

Молодёжные Игры 2009

Москва 26 сентября

Санкт-Петербург 19 сентября

Калининград 12 сентября

Ярославль 12 сентября

Нижний Новгород 5 сентября

Липецк 29 августа

Саратов 15 августа

Екатеринбург 6 июня

Самара 8 августа

Челябинск 30 мая

Ростов-на-Дону 22 августа

Новосибирск 13 июня

Красноярск 20 июня

Иркутск 27 июня

Хабаровск 11 июля

Омско-Сакалинск

ИМЕНА НА ГРАНИТЕ

Почти 40 лет Корея находилась под властью японских милитаристов. Но ее свободолюбивый народ не смирился, вел непрестанную борьбу за свое освобождение. Руку помощи корейскому народу протянула Советская армия.

Бои на территории Кореи в 1945 году вели части 25-й армии 1-го Дальневосточного фронта, а также морская пехота и корабли Тихоокеанского флота. Активную поддержку сухопутным и морским силам оказывали военно-воздушные силы, наносившие мощные удары по японским кораблям береговой обороны и портам. К концу августа советские войска изгнали японцев из Северной Кореи. Корейский народ был освобожден от японской оккупации. Население Кореи горячо встретило советских воинов

Всего в боях за освобождение Кореи погибло около 10 тысяч солдат и офицеров Советской армии. Одна из них — санитарка 355-го отдельного батальона морской пехоты Тихоокеанского флота Мария Цуканова. 14 августа 1945 года батальон в первом эшелоне морского десанта высадился на крупной базе ВМФ Японии — в корейском городе Сейсин (ныне Чхончжин). В сражении девушка была ранена, но продолжала оказывать помощь пострадавшим бойцам. Она вынесла с поля боя 52 тяжелораненых воина. В ходе контратаки японцев Мария Цуканова получила от осколка мины еще одно, теперь уже тяжелое ранение.

Ослабевшая от ран и потери крови, без сознания, девушка попала в руки самураев... Враги зверски пытали девушку: выкололи ей глаза, самурайскими ножами искололи тело... Когда морские пехотинцы овладели высотой, Маши Цукановой уже не было в живых... Боевые друзья похоронили свою Машеньку в братской могиле со всеми воинскими почестями. На самой высокой сопке вблизи Чхончжина установлен обелиск, увенчанный красной звездой. На памятнике — надпись на русском и корейском языках: «Здесь похоронены 25 русских героев, павших смер-

тью храбрых за освобождение Кореи от японских захватчиков». К слову сказать, в ходе Сейсинской операции в августе 1945 года в ожесточенных боях погибли более тысячи морских пехотинцев. Марии Цукановой посмертно было присвоено звание Героя Советского Союза.

В честь солдат-освободителей во многих местах Северной Кореи ее жители воздвигли мемориалы. В Чхончжине — героям-гвардейцам морской пехоты, в Вонсане — в память о воинах Военно-Морского флота, павших в боях за освобождение Кореи. Захоронения наших соотечественников имеются в пяти провинциях КНДР — 15 братских могил и 344 отдельные могилы (самые крупные, кроме Чхончжина и Вонсана, расположены в Пхеньяне, Хамхыме, Раджине, Синийджу). Общая численность погребенных — 969 человек. Имена 579 из них, несмотря на проводимую посольством и аппаратом военного атташе в КНДР поисковую работу, остались неизвестными.



Возложение цветов к подножию памятника

Сейчас их число уменьшилось. В честь 60-летия Победы на русском кладбище в Пхеньяне, где нашли вечный приют 750 советских граждан — военнослужащих, а также гражданских лиц, живших и работавших в Корею после войны, была установлена



Русское кладбище в столице КНДР

мемориальная доска с фамилиями 17 солдат и офицеров, павших в 1945 году в боях за освобождение Кореи. Их имена стали известны благодаря поисковой работе, проведенной российским посольством совместно с

честь Советской армии. На нем на корейском и русском языках начертано: «Великий советский народ разгромил японских империалистов и освободил корейский народ. Кровью, пролитой советскими воинами при освобождении Кореи, еще более укрепились узы дружбы между корейским и советским народами. В знак всенародной благодарности воздвигнут этот памятник. 15 августа 1945 г.». На другой стороне памятника написано: «Вечная слава великой Советской армии, освободившей корейский народ от ига японских империалистов и открывшей ему путь к свободе и независимости! 15 августа 1945 г.».

Ежегодно по случаю Дня Победы сотрудники российского посольства и аппарата военного атташе в КНДР возлагают цветы к памятникам советским воинам в Пхеньяне, Синийджу, Вонсане, Хамхыне, Нампхо, в других городах КНДР. Девятого мая 2009 года состоялась церемония возложения венков к Монументу Освобождения — памятнику советским воинам, павшим при освобождении Кореи. В городах Раджине и Чхончжине цветы к могилам советским воинам были возложены сотрудниками российского генконсульства.

КНДР — это страна, где в высшей степени трепетно и почитательно относятся к памяти о советских воинах, погибших в боях с Квантунской армией за освобождение Кореи. Там никому и в голову не придет (как это нередко случается с нашими «братьями»: украинцами и прибалтами) снести монумент солдату-спасителю, демонтировать его или перенести куда-нибудь в безлюдное место, чтобы глаза не мозолил.

Я не раз бывал в дружественном государстве, в составе различных делегаций возлагал цветы к подножию Монумента Освобождения на сопке Моран и видел, в каком идеальном порядке он содержится. Во время последней поездки, в апреле этого



Минута молчания

года, мне довелось посетить русское кладбище в Пхеньяне. Пригласившие нас в страну сотрудники Корейской ассоциации работников общественных наук любезно предоставили такую возможность.

А накануне состоялась беседа с нынешним чрезвычайным и полномочным послом России в КНДР Валерием Сухининым. Он рассказал, что власти Северной Кореи, активисты Общества корейско-российской дружбы продолжают внимательно следить и активно участвуют в том, чтобы места русских захоронений содержались в образцовом порядке. Выделяет на это средства и МИД России. В прошлом году совместными усилиями реконструировано кладбище в Хамхыне. Недавно с помощью пескоструйного устройства облагородили внешний вид памятника на Моранбоне. Продолжается работа по восстановлению имен пока безымянных героев, сложивших головы в боях на Дальнем Востоке.

Так вот, на кладбище, расположенном в районе Содон столицы КНДР, мы увидели множество аккуратных каменных надгробий, среди которых неторопливо ходили пхеньянцы, в основном женщины и дети. На видном месте невысокая стела с надписью: «Слава солдатам и офицерам Советской армии, павшим в борьбе за освобождение и свободу нашей Родины». Здесь же, чуть поодаль направо — мемориальная доска с фамилиями 17 доселе считавшимися неизвестными воинов. На ней начертано «Вечная память героям, отдавшим жизнь за освобождение Кореи». В глубине — высокий каменный крест с лаконичной надписью «Соотечественникам». Доска и крест появились, как уже говорилось выше, благодаря усилиям посольства России в КНДР. За порядком здесь следит Народный комитет Пхеньяна.

Вечный покой усопших нарушает лишь пение птиц, обитающих на деревьях. Одну такую птаху удивительного ультрамаринового цвета мне удалось сфотографировать. Как она называется, никто не знал. Уже в Тынде мой друг, переводчик лесозаготовительного предприятия Чжон Ен Хек пояснил, что это разновидность синицы и по-корейски она называется паксэ.

По оплошности, за которую не раз корил себя, на кладбище мы появились без цветов. Наши пхеньянские товарищи быстро сориентировались и принесли откуда-то несколько стеблей чернобрицев. Ярко-желтые лепестки на граните памятника бросались в глаза издали. Их было очень хорошо видно через стекло автомобиля, увозившего нас к самолету на Родину. Оставайтесь с миром, дорогие соотечественники! Прах ваш здесь никто и никогда не потревожит!

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора
Пхеньян, КНДР



Памятник на сопке Моран в Пхеньяне

ЭТОТ ПРАЗДНИК С СЕДИНОЮ НА ВИСКАХ



— **Внимание, хабаровчане и гости города, на первую платформу прибывает ретро-поезд! — так диспетчер оповестила собравшихся на платформе станции Хабаровск-1 о начале торжественного мероприятия, посвященного 64-й годовщине окончания Великой Отечественной войны.**



Петр Федотович Выродов

Ее слова немедленно подтвердились мощными гудками магистрального паровоза серии Ем, которые в годы войны производились в США по чертежам советских конструкторов и затем поставлялись в СССР. К этой торжественной поездке локомотив готовили ветераны-железнодорожники локомотивного депо Вяземская, которые и стали в этот день его машинистами.

Собравшийся народ — ветераны с орденами и медалями, нарядные женщины, детишки с разноцветными шарами, молодые люди, многочисленные журналисты — все дружно подались навстречу поезду. Горожане просили ветеранов сфотографироваться с ними на фоне паровоза. Ветераны с удовольствием это делали, не отказывая никому: где еще получишь столько позитивного общения, как ни на этом общении для всех нас празднике?!

С одним из ветеранов до отправления поезда мне удалось побеседовать. Петр Федотович Выродов попал на фронт практически сразу — в ноябре 1941 года.

— Не скрою, порой было страшно, — говорит Петр Федотович, — но цель была одна — отстоять Родину!

Вот эту медаль «За отвагу», видите (показывает он мне награду), мне дали за то, что я вместе с боевыми товарищами обезвредил около двадцати тысяч немецких противотанковых мин на Курской дуге!

После войны Петр Федотович стал работать кочегаром-машинистом на станции Хабаровск-2.

Тем временем объявили об отправке ретро-состава до конечного пункта — станции Хабаровск-2, где у мемориала Славы на площади у хабаровского Дворца культуры железнодорожников

должен состояться торжественный митинг и, непосредственно, сам праздник. Пассажиры дружно потянулись к вагонам. В течение всей

поездки ретро-поезд приветствовали все без исключения хабаровчане, встречающиеся по пути: улыбаясь, махали руками, фотографировали на мобильные телефоны, снимали на видеокамеры. В ответ паровоз ликующе гудел, выпуская пар.

На перроне станции Хабаровск-2 пассажиров приветствовал духовой оркестр маршем «Прощание славянки», после чего все дружной колонной двинулись ко Дворцу культуры железнодорожников. Многие несли в руках цветы, чтобы возложить на мемориале Славы.

Возле ДКЖ — огромное количество людей. Здесь немало юношей и девушек, одетых и в парадную форму, и в форму военных лет. Здесь же разместилась ретро-выставка техники того времени, которая вызвала большой интерес у собравшихся.

Почетных ветеранов заботливо усадили на заранее приготовленные стулья, и митинг, посвященный 64-й годовщине Великой Победы, начался. С поздравлениями и благодарственными речами, обращенными прежде всего к ветеранам, выступили начальник Хабаровского отделения Павел Нехаев, председатель филиала дорпрофсожа на Хабаровском отделении Евгений Сандаков, председатель совета ветеранов отделения Анатолий Степанец и другие, после чего был торжественно зажжен Огонь Славы, и ветераны возложили цветы к мемориалу. Прогремевший салют оповестил об окончании торжественной части мероприятия.

Ветераны отправились на полевую кухню выпить фронтовые сто граммов и закусить знаменитой солдатской кашей, которая, по их отзывам, оказалась необыкновенно вкусной,



а я тем временем познакомилась с удивительным человеком, фронтовиком, почетным железнодорожником, имеющим медаль «За трудовую



Алексей Георгиевич Сменяйлов (слева) и Валентин Николаевич Калашников

доблесть», который после войны 21 год отработал составителем поездов на станции Хабаровск-2. Алексей Георгиевич Сменяйлов в свои 85 (!) лет ведет активную общественную

жизнь. Выступает в хоре «Россияне» при хабаровском Дворце культуры железнодорожников, очень любит петь сам, аккомпанируя на гитаре, не прочь продемонстрировать зрителям на концертах зажигательную четотку. Сокрушается, что на время придется приостановить любимую концертную деятельность — началась огородная пора.



немцев шел жестокий обстрел, и вдруг по окопу ползет почталыон. Я кричу ему: «Ты куда, не видишь, опасно!» А он молча протягивает мне конверт и ползет дальше. В этом конверте и

была благодарность, которая до сих пор бережно хранится у меня дома, пожелтела уже вся. Еще одно яркое воспоминание: все закончилось, мы шли домой, а когда проходили через Будапешт, нам из окон кидали цветы. Тогда мы почувствовали: да, мы настоящие победители!

Так, за разговорами мы не заметили, как подошли к полевой кухне, где ветераны уже заканчивали свою нехитрую, но такую значимую для каждого фронтовика трапезу. Здесь-то я и встретилась с Валентином Николаевичем Калашниковым, 36 лет отработавшим директором стадиона «Локомотив», мастером спорта по биатлону. На вопрос, давала ли психологическую поддержку в боях знаменитая фамилия, отвечает:

— Конечно. Вот если бы в то время еще и оружие, изобретенное однофамильцем, было у нас в руках, вообще хорошо было бы. Ни для кого сегодня не секрет, что в ту пору ощущалась острая нехватка оружия, были случаи, когда на троих приходилась одна винтовка, вот так и воевали. Но, видно, сила духа, любовь к Родине у нас особенные, поэтому и победили!

Праздник Победы, как известно, это радость со слезами на глазах. В этот день даже погода подтвердила знаменитую фразу. Но если в начале дня в Хабаровске немного поплакал дождик, то к началу торжества неожиданно улыбнулось солнце, как будто решив таким образом лично от себя поздравить наших ветеранов с великим праздником. Спасибо вам за все и долгих лет жизни!

Юлия ВОЛКОВА

Фото автора

ПОКЛОНИМСЯ ВЕЛИКИМ ТЕМ ГОДАМ



Вечная память героям войны

В годы Великой Отечественной войны тысячи железнодорожников воевали на фронтах, защищая родину от фашистских захватчиков. Многие из них сложили головы на полях сражений. Железнодорожники всей России свято чтут память об этих героях. В их честь воздвигнуты памятники, обелиски, памятники не только на отделениях, но и на предприятиях. В День Победы возле этих памятных мест проходят торжества, на которых чествуют участников войны, вернувшихся живыми и продолжавшими трудиться на предприятиях дороги, тружеников тыла, вносивших свой вклад в дело Победы, вспоминают павших...

Уссурийский узловой совет ветеранов проводит большую работу



Равнение на знамя!



Фото на память: председатель филиала дорпрофсожа Н. И. Лямина и почетный железнодорожник, орденосец, ветеран из локомотивного депо Уссурийск И. Е. Бондаревский



На праздничном митинге руководство Владивостокского отделения дороги, филиала дорпрофсожа, города и городского совета ветеранов



Даже дошколята пришли поздравить ветеранов



В одном строю с ветеранами

по восстановлению памяти о павших в боях в годы Великой Отечественной войны, не забывают ныне здравствующих. А в День Победы в Уссурийске был проведен большой праздник у памятника воинам-железнодорожникам. Поздравить с праздником пришли представители городской администрации, отделения дороги, руководства филиала дорпрофсожа. Не забыли о старших товарищах, с которыми связывает тесная дружба, и школьники. Рядовые горожане тоже не остались в стороне — они собрались на привокзальной площади и вместе с организаторами мероприятия чествовали ветеранов.

Фото Татьяны Буряк

А ГОДЫ ЛЕТЯТ, НАШИ ГОДЫ КАК ПТИЦЫ ЛЕТЯТ...

В годы Великой Отечественной войны из Уссурийской дистанции пути были призваны в армию 113 человек, они воевали на разных фронтах нашей страны. Родина высоко оценила их ратный подвиг, наградив орденами и медалями. Тридцать один воин награжден медалью «За победу над Германией», двое воинов — орденом Красного Знамени, пятеро — орденом Красной Звезды. Трое воинов имеют орден Отечественной войны. Среди наград наших ветеранов есть медали «За доблестный труд в Великой Отечественной войне», «За отвагу», «За боевые заслуги», «За взятие Берлина», «За оборону Москвы», «За оборону Сталинграда» и другие.

Идут годы, уходят из жизни и наши воины. Сегодня в дистанции здравствуют всего пять участников Великой Отечественной войны.

Надежда Ивановна Василенко (1925 года рождения) проработала на железнодорожном транспорте 21 год. Ветеран труда, участница Великой Отечественной войны, она служила в ВЗО № 31 (воен-

но-эксплуатационное отделение — спецпоезд) с 7 апреля 1944 года по сентябрь 1945 в должности путевого рабочего. В поезде работали около 1500 человек — железнодорожники всех специальностей: монтеры пути, вагонники, машинисты локомотивов, связисты, медики.

Участники спецпоезда были разбросаны по многим городам Белоруссии: Гомель, Слуцк, Барановичи, Осиповичи и другим. До Белоруссии добиралась 26 суток под бомбежками, жили в эшелоне в вагонах, спали на нарах без постелей. В спецпоезде была своя пекарня, кухня, клуб, прачечная. Каждый выполнял свою работу: под бомбежками, обстрелом круглосуточно работали по восстановлению разрушенного железнодорожного полотна.

За заслуги Надежда Ивановна награждена медалью Жукова, нагрудным знаком «Фронтовик 1941—1945 гг.», юбилейной медалью «50 лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», юбилейной медалью «60

лет Победы в Великой Отечественной войне 1941—1945 гг.», памятным знаком ОАО «РЖД» «Ветерану железнодорожнику в честь 60-летия Победы». За время трудовой деятельности имеет более 40 благодарностей и поощрений.

Это очень жизнерадостный человек, активистка, не пропускает ни одного вечера встреч с ветеранами, прекрасно поет и танцует, интересуется жизнью дистанции пути, любит поэзию и сама пишет стихи. Она вырастила и воспитала четверых детей. В настоящее время Надежда Ивановна проживает у дочери в поселке Новошахтинский, где пользуется большим авторитетом и принимает активное участие в жизни поселка.

Иван Михайлович Сатаров (1918 года рождения) вышел на пенсию в 1978 году с должности бригадира пути. Проработал на железнодорожном транспорте более 35 лет. Очень ответственный и добросовестный работник. Ветеран труда. Хороший семьянин.

Он воевал с Японией, награжден орденом Отечественной войны II степени, медалью Жукова, медалями «За победу над Японией», «70 лет Вооруженных сил СССР», юбилейными медалями в честь Победы в Великой Отечественной войне. Многократный победитель соцсоревнований.

Николай Сергеевич Раздвогин (1926 года рождения) работал путевым обходчиком. Трудовой стаж на железнодорожном транспорте составляет 36 лет, почетный ветеран Дальневосточной железной дороги. Воевал в Маньчжурии. Имеет личную благодарность от Верховного главнокомандующего И. Сталина. Награжден орденом Отечественной войны II степени, медалями Жукова, «За победу над Японией», юбилейными медалями «70 лет Вооруженных сил», «30 лет Советской армии», в честь 40- и 50-летия Победы в Великой Отечественной войне, нагрудным знаком «Фронтовик 1941—1945 гг.».

Иван Макарович Борисов (1927

года рождения) в дистанции пути работал мастером и бригадиром. На пенсию ушел в 1987 году. Трудовой стаж составляет 21 год. Ветеран труда. Очень ответственный и добросовестный работник. Принимал активное участие в жизни коллектива.

Воевал в Маньчжурии в 69-м погранотряде (стрелок). Имеет орден Отечественной войны II степени, медали Жукова, «За победу над Германией», нагрудный знак «Отличный пограничник».

Виталий Павлович Слинко (1926 года рождения) трудился в ВРД. Трудовой стаж его составляет 38 лет. Ветеран труда, войны, воевал с конца 1943 по 1945 год. Награжден медалями «50 лет Победы в Великой Отечественной войне», «60 лет Победы в Великой Отечественной войне», «За доблестный труд в Великой Отечественной войне».

Галина МИНАЕВА,
председатель профкома
Уссурийской дистанции пути

О ПРОФИЛАКТИКЕ КЛЕЩЕВОГО ЭНЦЕФАЛИТА

Клещи заражают человека во время присасывания или их раздавливания в местах поврежденной кожи, т. е. при трансмиссивном механизме передачи. Возможно заражение человека алиментарным путем при употреблении в пищу сырого молока коз (реже коров).

Заражение КВЭ происходит с апреля по сентябрь, с весенне-летним пиком во время наибольшей активности перезимовавших клещей. Первые признаки заболевания могут появиться на 3—30 день после укуса клеща, чаще на 7—14 день. При пищевом пути заражения клинические симптомы появляются раньше, чем при трансмиссивном.

Пострадавшим от укуса клеща необходимо помнить о необходимости:

— немедленного обращения к врачу для удаления клеща и решения вопроса о выборе средства профилактики;

— немедленного обращения за медицинской помощью в случае возникновения отклонений в состоянии здоровья в течение трех недель после укуса (повышение температуры тела, общее недомогание, головная боль, кожные проявления — сыпь, эритема).

При себе необходимо иметь медицинские документы со све-

дениями о полученных прививках против клещевого энцефалита (прививочный сертификат, справка, медицинская амбулаторная карта).

Основными средствами специфической профилактики клещевого вирусного энцефалита служат вакцинация или экстренная профилактика человеческим иммуноглобулином.

На дороге ежегодно против клещевого энцефалита прививаются около 11—12 тысяч человек прикрепленного населения, из них в первую очередь контингенты ОАО «РЖД», работающие в природных очагах клещевого энцефалита. Это около 10—11 тысяч человек.

Для экстренной профилактики используют человеческий иммуноглобулин против КВЭ. Препарат вводят лицам, не привитым против КВЭ, получившим неполный курс прививок, имеющим дефекты в вакцинальном курсе, не имеющим документального подтверждения о профилактических прививках, а также привитым с множественными укусами.

Введение человеческого иммуноглобулина против КВЭ рекомендуется не позднее четвертого дня после присасывания клеща. Возможно повторное применение препарата по истечении месяца после предыдущего введения

иммуноглобулина.

Не следует забывать об индивидуальных средствах неспецифической защиты от клещей:

— проведение само- и взаимосмотров при нахождении на опасной в отношении клещей территории, после возвращения из леса;

— ношение специальной одежды, либо однотонной и светлой одежды, брюки заправлять в сапоги, гольфы или носки с плотной резинкой, верхнюю часть одежды — в брюки, манжеты рукавов должны плотно прилегать к руке, ворот рубашки и брюки не должны иметь застёжки или иметь плотную застёжку, под которую не может проползти клещ, на голову надевать капюшон, пришитый к рубашке, куртке или заправлять волосы под косынку, шапку;

— применение специальных химических средств индивидуальной защиты от клещей: acaricidных средств (предназначены для обработки верхней одежды, применение на кожу недопустимо) и репеллентных средств (предназначены для обработки верхней одежды, применение на кожу возможно для защиты от кровососущих двукрылых). Применять средства необходимо в соответствии с прилагаемой инструкцией.

МЕДПОМОЩЬ НА ОСТРОВНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

Передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров» впервые отправился на Сахалин. Медицинский поезд вышел из Хабаровска 16 мая, паромом переправился на остров и приступил к работе 18 мая от станции Холмск.

Эта поездка «Терапевта Матвея Мудрова» организована по просьбе руководства Сахалинской железной дороги. Инициативу железнодорожников поддержал губернатор Сахалинской области Александр Хорошавин. В маршруте движения «поликлиники на колесах» предстоят рабочие остановки на 12 станциях, где врачами будут приняты все нуждающиеся в квалифицированной медицинской помощи. Поездка по Сахалину, завершится 28 мая.

Сахалинцы уже знакомы с передвижной формой медицинской помощи — ранее по линии железной дороги острова курсировал медпоезд. Однако в связи с техническими и бытовыми проблемами, которые невозможно было решить из-за конструктивных особенностей обычных пассажирских вагонов, работу поезда пришлось прекратить.

Передвижной консультативно-диагностический центр «Терапевт Матвей Мудров» создан специально для организации медицинской помощи и имеет соответствующую лицензию. Здесь предусмотрены благоприятные условия для эффективной работы медиков и бытовые удобства для пациентов. Поезд оснащен современным медицинским оборудованием, телемедицинской спутниковой связью и, что очень важно для Сахалина, он может функционировать в автономном режиме энергообеспечения.



Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (ОАО «РЖД»)

РАСПОРЯЖЕНИЕ

20 марта 2009

г. Москва

№ 550р

О внесении изменений в Порядок компенсации расходов, связанных с приобретением бытового топлива в ОАО «РЖД»

В целях совершенствования системы обеспечения бытовым топливом в ОАО «РЖД»:

1. Внести в Порядок компенсации расходов, связанных с приобретением бытового топлива в ОАО «РЖД», утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 1 апреля 2008 года № 656р, следующие изменения:

1) пункт 2 дополнить абзацем следующего содержания:

«В исключительных случаях допускается компенсация расходов, связанных с приобретением дров в сторонних организациях»;

2) пункт 5 изложить в следующей редакции:

«5. Не производится компенсация расходов, связанных:

— с приобретением бытового топлива для отопления дачных и садовых домов;

— с отдельной доставкой бытового топлива, приобретенного сверх установленных норм выдачи;

— с приобретением бытового топлива лицами, члены семьи которых пользуются льготами, предоставляемыми органами исполнительной

власти, соответствующих субъектов Российской Федерации, при приобретении бытового топлива на всю отопляемую площадь помещения, в котором проживает эта семья»;

3) пункт 8 изложить в следующей редакции:

«8. При расчете компенсации расходов отпускная стоимость единицы бытового топлива (одной тонны для угля, одного складского кубического метра для дров) с учетом налога на добавленную стоимость включает затраты на его закупку и транспортно-заготовительные расходы от пункта погрузки до пункта распыления или до пункта его выдачи (в зависимости от пункта назначения, указанного в документах на транспортные расходы), в том числе затраты, связанные с хранением и погрузкой топлива получателю в пункте его выдачи.

При этом указанные затраты включаются в размере, установленном на квартал, в котором планируется выдача топлива.

При определении стоимости бытового топлива используется закупочная цена, действующая в соот-

ветствующем филиале или структурном подразделении филиала ОАО «РЖД», осуществляющем выдачу бытового топлива.

В случае если отпускная стоимость бытового топлива, определенная в соответствии с настоящим пунктом, превышает стоимость бытового топлива, установленную органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации, то отпускная стоимость бытового топлива принимается в размере стоимости, установленной этим субъектом Российской Федерации.

Если органом исполнительной власти соответствующего субъекта Российской Федерации стоимость бытового топлива, в том числе конкретной марки угля, не установлена, то отпускная его стоимость определяется в соответствии с настоящим пунктом.

Пунктом распыления является станция железной дороги, на которую производится отгрузка угля организациями-поставщиками для последующего его распределения (переадресовки) на пункты выгрузки»;

4) пункт 9 дополнить абзацем следующего содержания:

«При приобретении дров в сторонних организациях компенсация соответствующих расходов производится в соответствии с настоящим Порядком без замены материальной помощью»;

5) абзацы пятый и шестой подпункта 2 пункта 12 заменить текстом следующего содержания:

«Плановая отпускная стоимость тонны угля (с учетом налога на добавленную стоимость) включает плановые затраты на его закупку и транспортно-заготовительные рас-

ходы от пункта погрузки до пункта распыления, в том числе связанные с хранением и погрузкой получателю угля в пункте его выдачи.

Плановые затраты на закупку угля рассчитываются на основе среднегодовых плановых закупочных цен, информацию о которых на централизованно закупаемый уголь Росжелдорснаб доводит до сведения филиалов ОАО «РЖД» до 15 декабря года, предшествующего расчетному. Плановые затраты на транспортно-заготовительные расходы, в том числе связанные с хранением и погрузкой получателю угля в пункте его выдачи, рассчитываются на основе установленных на 4 квартал текущего года соответствующих затрат с учетом прогнозируемого уровня инфляции»;

6) пункт 15 изложить в следующей редакции:

«15. Компенсация расходов, связанных с приобретением, доставкой и выгрузкой бытового топлива получателем, производится при предъявлении лицами, имеющими право на эту компенсацию, выданных в пункте выдачи бытового топлива (или в сторонних организациях — для дров) квитанций об оплате топлива, полученного в пределах установленных норм, а также квитанций об оплате услуг по его доставке и выгрузке получателем»;

7) пункт 17 дополнить абзацем следующего содержания:

«При этом размер компенсации расходов, связанных с доставкой и выгрузкой бытового топлива получателю, не может превышать стоимость этих услуг, установленную в соответствующем филиале ОАО «РЖД»;

8) пункт 2 приложения № 1 к ука-

занному Порядку дополнить абзацем следующего содержания:

«Лица, получившие материальную помощь, должны представить в филиал, структурное подразделение филиала или другое структурное подразделение ОАО «РЖД», в котором она была оказана, квитанцию об оплате бытового топлива»;

9) пункт 5 приложения № 2 к указанному Порядку изложить в следующей редакции:

«5. Выплата благотворительной помощи каждому лицу, имеющему на нее право, осуществляется Фондом через кредитные организации (банки) и через почтовые отделения ФГУП «Почта России» одновременно, один раз в расчетный год, на основании имеющихся у Фонда сведений о неработающих пенсионерах и размере благотворительной помощи на момент выплаты. Сроки выплаты благотворительной помощи определяются ежегодно отдельным распорядительным документом.

О размере выплаченной благотворительной помощи Фонд уведомляет каждого неработающего пенсионера в месячный срок после осуществления выплаты».

2. Начальникам железных дорог и руководителям других филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» довести до сведения структурных подразделений Порядок компенсации расходов, связанных с приобретением бытового топлива в ОАО «РЖД», с внесенными в него изменениями и обеспечить контроль за их применением.

Старший вице-президент

ОАО «РЖД»

Ф. Б. АНДРЕЕВ

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА. Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза. Отпечатано в Хабаровской краевой типографии. Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31. Заказ № 2440 Тираж 4790 экз.