

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



12 ноября 2009 г.
№ 20 (101)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ЗАЩИТИТЬ КАЖДОГО

От того, насколько принципиальную и грамотную, основанную на законе позицию займет профсоюзный комитет, зависит соблюдение трудовых прав работников в организации

В Москве прошел девятый пленум ЦК Роспрофжела, в ходе которого рассмотрены вопросы усиления профсоюзного контроля за соблюдением работодателями трудового законодательства и локальных нормативных актов, совершенствования информационной работы и ряд других вопросов.

С докладом «О мерах по усилению профсоюзного контроля за соблюдением работодателем трудового законодательства и локальных нормативных актов» на пленуме выступил председатель Роспрофжела Николай Никифоров. Он, в частности, отметил, что «начиная с 2006 года правовыми инспекторами труда профсоюза проведены 14 621 проверка. И их число растет. Так, в 2006 году проведены 3401 проверка, в 2007-м — 3769, в 2008-м — 4087, а за 9 месяцев текущего года проведены 3364 проверки. Ежегодно число проверок увеличивается на 8—10 процентов. Повышается их качество.

В ходе проверок устранено около 63 тысяч нарушений норм трудового законодательства. В рамках Соглашения о взаимодействии и сотрудничестве, заключенном между Рострудом и Роспрофжелом правовыми инспекторами совместно с государственной инспекцией труда



проведены 614 проверок, 747 раз правовые инспекторы труда оказывали помощь членам профсоюза в судебных органах, причем не только по трудовым, но и по другим делам (например, по пенсионным вопросам). Вместе с тем количество нарушений трудовых прав не снижается. Особенно много нарушений в сфере

оплаты труда — невыплата премий, надбавок, сверхурочных и иных обязательных выплат.

И все же основная роль в осуществлении профсоюзного контроля принадлежит первичным профсоюзным организациям, которым на законодательном уровне предоставлено право высказывать свое мотивированное

мнение по проектам локальных нормативных актов, т. е. осуществлять предварительный контроль при установлении новых (изменении существующих) условий труда.

И здесь на профкомах лежит большая ответственность.

Окончание на 2-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

«МЕНЮ» НА ЛЬГОТЫ И ГАРАНТИИ

Система социальной поддержки персонала (ССПП) с точки зрения председателя Роспрофжела Николая Никифорова.
Стр. 3

ВСЕ РЕШИЛ СЛУЧАЙ



Несмотря на высокую должность и большую занятость, Нина Григорьевна Алова с удовольствием занимается профсоюзной работой: три года была председателем профгруппы, а сейчас является заместителем председателя профкома.
Стр. 3, 7

ПЕРВЫЙ ОТРЯД ВСПОМИНАЕТ...



29 октября, в День рождения Ленинского комсомола, на БАМ — в Тынду и Ургал — отправился первый Всесоюзный отряд молодых эксплуатационников БАМа — посланцев комсомольских организаций страны.
Стр. 5

ВСЕ САНАТОРИИ- ПРОФИЛАКТОРИИ ОСТАЛИСЬ В ДСС

Интервью начальника Дирекции социальной сферы Валентина Войченко.
Стр. 6

ПОЗДРАВЛЯЕМ!

ЛУЧШИЕ В ОТРАСЛИ

Первое место:

- Хабаровский региональный центр связи;
- Комсомольская дистанция сигнализации, централизации и блокировки;
- Хабаровская механизированная дистанция погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций.

Второе место:

- внеклассная грузовая железнодорожная станция Хабаровск-1;
- Облученская дистанция пути;
- Хабаровский информационно-вычислительный центр.

Третье место:

- грузовая железнодорожная станция Находка;
- эксплуатационное локомотивное депо Ружино;
- ПМС-220 ст. Угловая.

МНЕНИЯ УЧАСТНИКОВ ПЛЕНУМА

Виталий БАБИЙ,
председатель дорпрофсожа,
член президиума,
член ЦК Роспрофжела:

— Вопрос об усилении профсоюзного контроля за соблюдением работодателями трудового законодательства и локальных нормативных актов был и остается актуальным. Нарушений законодательства на предприятиях более чем достаточно. Я не хочу сказать, что работодатели преднамеренно нарушают права работников. Зачастую это происходит от незнания законодательства, а порой и от равнодушия, безразличия, нежелания проконсультироваться с юристами, бесконтрольности действий подчиненных.

Что же касается самого пленума, то он прошел на достаточно высоком уровне, все выступления были интересными, актуальными. Жаль только, что «варились» мы в собственном соку. Более действенным получилось бы заседание пленума, если бы на нем присутствовали представители департаментов ОАО «РЖД», дочерних обществ, центральных дирекций и других вертикалей: кадровики, юристы, трудовики. Они услышали бы цифры, выкладки, конкретные примеры и предприняли меры для недопущения нарушений Трудового кодекса РФ, локальных актов со стороны подведомственных им руководителей.

Александр ЧЕРНОВ, мастер ПТО
станции Беркамит Тындинского
вагонного эксплуатационного
депо, член ЦК Роспрофжела:

— Члены ЦК отраслевого профсоюза обсудили ряд серьезных вопросов, связанных с соблюдением трудового законодательства в условиях реализации антикризисной программы. Особо мое внимание привлекли высказывания по поводу сохранения кадров среднего звена. Для нашей территории с экстремальными климатическими условиями эта проблема имеет важное значение. Не секрет, что объемы пассажирских перевозок падают, и если привести число мастеров в соответствие с нормативами, то придется увольнять почти две трети работников этой категории. Делать такого нельзя. Во-первых, как бы там ни было, кризис не вечен. Наступит период роста экономики, а где мы будем брать специалистов? Оставшиеся без дела железнодорожники просто уедут отсюда, другого производства здесь нет.

И потом, мастера выполняют значительный объем работы, связанный с материально-техническим обеспечением пункта технического осмотра. Имеется в виду снабжение запасными частями, расходными материалами, что в соответствии с введенной недавно системой ОСО вменено в обязанность мастерам. Убери кадры специалистов среднего звена, их обязанности придется выполнять начальнику ПТО. А у него и без того хлопот хоть отбавляй.

Об этом я говорил на заседании секции вагонного хозяйства Роспрофжела. Мое предложение принято к внесению в проект постановления пленума. Ну а главное, конечно, в том, что же будут делать люди, оказавшись на улице? Понимая это, руководство, совместно с профсоюзами, идут на неполную занятость работников, перевод на сокращенную рабочую неделю. Принимаются и другие меры. Но при этом нельзя забывать о ТК.

Евгений САНДАКОВ, председатель
филиала дорпрофсожа
на Хабаровском отделении,
член ЦК Роспрофжела:

— Вопрос, который рассматривался на IX пленуме, сегодня особенно актуален и является одной из основ нашей профсоюзной деятельности. Статьи трудового законодательства и локальных нормативных актов нарушаются постоянно. Это показывают проверки наших специалистов, проводимые на предприятиях. И если бы хоть половина из замечаний выполнялась своевременно, если бы руководители предприятий внимательнее относились к соблюдению ТК РФ и локальных актов, было бы хорошо. В свою очередь профсоюзному активу надо активно подключаться к контролю за соблюдением законодательства на их предприятиях. Этому могут способствовать проверки, рассмотрение на заседаниях профкомов исполнения предписаний, актов руководителями. Тогда и будет положительный результат.

РОССИЙСКИЙ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ СОЮЗ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНИКОВ И ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Девятый пленум

28 октября 2009 года

О проведении отчетов и выборов в организациях Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел)

В связи с истечением полномочий выборных органов организаций Профсоюза и на основании п.п. 5.4. и 10.5.20 Устава Профсоюза Центральный комитет Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей постановляет:

1. Установить единые сроки проведения отчетов и выборов в организациях Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей:

1.1. для профгруппиров, цеховых (факультетских) профсоюзных организаций, первичных профсоюзных организаций, объединяющих менее 150 членов Профсоюза — март—май 2010 года;

1.2. для первичных профсоюзных организаций, объединяющих 150 и более членов Профсоюза, объединенных первичных профсоюзных организаций — июнь—август 2010 года;

1.3. для первичных, объединенных первичных профсоюзных организаций прямого подчинения ЦК Профсоюза — сентябрь 2010 года;

1.4. для территориальных организаций Профсоюза — сентябрь—октябрь 2010 года;

1.5. для дорожных территориальных организаций Профсоюза — ноябрь—декабрь 2010 года.

2. Провести съезд Профсоюза в марте 2011 года в городе Москве.

3. Утвердить Рекомендации о проведении отчетов и выборов органов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел).

4. Отделу организационной и кадровой работы в срок до 1 декабря 2009 года направить Рекомендации о проведении отчетов

и выборов органов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел) в организации прямого подчинения ЦК Профсоюза.

5. Организациям Профсоюза:

5.1. использовать отчетно-выборную кампанию для анализа результатов деятельности выборных органов Профсоюза всех уровней по реализации «Основных направлений деятельности Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей на период 2006—2010 годов», принятых ХХІХ съездом Роспрофжела, кадровой и финансовой политики Профсоюза, мероприятий по мотивации профсоюзного членства, усилению роли коллективных договоров, конкретных мер по повышению эффективности работы профсоюзных организаций;

5.2. в период подготовки к отчетам и выборам организовать проведение разъяснительной работы среди членов Профсоюза о деятельности Профсоюза, конкретной профсоюзной организации и ее выборного органа по защите прав и интересов работников, используя для этого средства массовой информации, встречи с профактивом, профсоюзные собрания и др.;

5.3. принять меры по укреплению выборных органов Профсоюза инициативными, авторитетными работниками, имеющими соответствующий уровень образования, для чего:

— эффективно использовать при выдвижении на руководящие должности кадровый резерв, сформированный в соответствии с утвержденным 23 декабря 2008

года Президиумом ЦК Профсоюза Положением о подборе и подготовке кадрового резерва на руководящие выборные должности в организациях Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел);

— организовать обучение вновь избранных руководителей профсоюзных органов и актива, оказать им необходимую помощь в овладении формами и методами профсоюзной работы.

5.4. проводить отчеты и выборы в соответствии с утвержденными Рекомендациями о проведении отчетов и выборов органов Российского профессионального союза железнодорожников и транспортных строителей (Роспрофжел);

5.5. направить в соответствующую вышестоящую организацию Профсоюза:

— не позднее 10 дней до начала в организации отчетно-выборной кампании утвержденные графики проведения отчетно-выборных собраний, конференций;

— не позднее 10 дней с даты проведения отчетно-выборного собрания, конференции — информацию о проведении отчетов и выборов.

6. Считать утратившими силу Рекомендации по проведению отчетов и выборов органов Российского профсоюза железнодорожников и транспортных строителей, утвержденные Президиумом ЦК Профсоюза 21 июня 2005 года.

7. Контроль за исполнением Постановления возложить на заместителя председателя Профсоюза С. И. Чернова.

Председатель Профсоюза
Н. А. НИКИФОРОВ

В РАМКАХ СОТРУДНИЧЕСТВА

В школе-интернате № 30 на станции Комсомольск состоялась встреча учеников седьмого класса со специалистами филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении. Эта встреча явилась продолжением сотрудничества, соглашение о котором было заключено между школьниками и филиалом на торжественной линейке 1 сентября.



Специалисты филиала дорпрофсоюза рассказали ребятам об истории профсоюза железнодорожников, об этапах его становления и развития. Была затронута тема деятельности Роспрофжела на современном этапе, а рассказ о работе филиала дорпрофсоюза на Комсомольском отделении школьники слушали с неподдельным интересом.

Затем была проведена викторина, посвященная годовщинам образования ОАО «РЖД» и Хабаровского края. Разделившись на две команды, ребята увлеченно отвечали на предложенные вопросы. Надо отметить, что члены жюри были приятно удивлены продемонстрированному высокому уровню знаний учеников. Итог викторины — счастливые детские лица, отличное настроение перед скорыми каникулами и, конечно, «сладкий призовой фонд», фотография на память.

В финальной части специалисты филиала вместе с ребятами обсудили планы на ближайшее время и наметили ряд совместных мероприятий. Теперь и семиклассники, и работники филиала дорпрофсоюза с нетерпением будут ждать новых интересных встреч.

Юрий ВОЛКОВ,
специалист по оргработе филиала дорпрофсоюза
на Комсомольском отделении

СОЗДАНА НОВАЯ ПРОФОРГАНИЗАЦИЯ

Состоялась учредительная профсоюзная конференция работников созданного с 1 сентября рефрижераторного вагонного депо Уссурийск. На конференции присутствовали заместитель председателя объединенного профкома ЦДРВ Константин Запаренчук, председатель филиала дорпрофсоюза на Владивостокском отделении дороги Наталья Лямина, начальник депо Владимир Антипов.

На конференции принято решение о создании первичной профсоюзной организации депо, постановке на учет в филиал дорпрофсоюза на Владивостокском отделении. Председателем профкома избрана оператор ЭВМ Ольга Матвеева. Конференция прошла на высоком организационном уровне при стопроцентной явке делегатов, а членами Роспрофжела изъявили желание стать все работники депо, включая руководство предприятия.

Соб. инф.

ЗАЩИТИТЬ КАЖДОГО

Окончание. Начало на 1-й стр.

Действующим законодательством предусмотрено 27 случаев, когда работодатель обязан провести процедуру учета мнения. К их числу относятся такие важные для работников вопросы как введение и отмена режима неполного рабочего времени, привлечение работников к сверхурочным работам, работам в нерабочие праздничные дни, вопросы охраны труда и многое другое. Соблюдение процедуры принятия локальных нормативных актов имеет существенное значение, так как нарушение предусмотренного законом порядка согласно ст. 8 ТК РФ влечет за собой его недействительность.

Процедура получения мотивированного мнения, регламентирована ТК РФ и подробно прокомментирована в методических рекомендациях, размещенных на сайте профсоюза».

Председатель ЦК обратил внимание, что современное законодательство о труде и профсоюзах позволяет в необходимой степени осуществлять

эффективный профсоюзный контроль в сфере труда. Но только 32 процента профкомов рассматривают на своих заседаниях результаты проверок правовых и технических инспекторов труда. Есть примеры, когда нарушения трудового законодательства, выявленные инспектором в 2008 году, при повторной проверке в 2009 году были вновь установлены.

Необходимо пересмотреть систему профсоюзного обучения основам трудового законодательства профактива и прежде всего председателей профкомов, увеличив и количество часов по данной теме, и регулярность обучения. Следует ввести практику тестирования на знание основных положений ТК для всех профсоюзных руководителей. Кроме того, каждое представление, каждый акт инспектора должен быть предметом рассмотрения заседания профсоюзного комитета.

Председатели профкомов не в полной мере используют предусмотренные законом средства и методы для его отмены, вплоть до



обращения в органы прокуратуры, Государственной инспекции труда или в суд. В современных условиях необходимо выработать действенную систему профсоюзного контроля, позволяющую оперативно устранять и не допускать нарушения со стороны

работодателя. Все звенья профсоюзной структуры должны четко понимать свою роль и ответственность в осуществлении контроля.

Профкомы должны активнее использовать свое право на внесение представлений об устранении нару-

шений трудового законодательства. В настоящее время этим правом пользуются крайне редко.

Только совместная работа профсоюзных органов всех уровней позволит снизить число нарушений трудового законодательства, сделает профсоюзный контроль более эффективным, что повысит защищенность человека труда. Профсоюз это может и должен сделать.

Определив ряд направлений этой работы, выступавшие на пленуме подчеркнули необходимость ужесточения спроса с работодателя за допускаемые нарушения трудового законодательства и наметили некоторые другие меры совершенствования защиты интересов членов профсоюза.

Поддержав основные положения доклада заместителя председателя профсоюза Сергея Чернова «О совершенствовании информационной работы в Роспрофжеле», участники пленума в своих выступлениях дополнили его рядом предложений, вошедших в итоговое постановление.

Кроме того, пленум установил единые сроки проведения отчетов и выборов в организациях Роспрофжела.

Съезд профсоюза будет проведен в марте 2011 года в Москве.

«МЕНЮ» НА ЛЬГОТЫ И ГАРАНТИИ

Проходящий на ряде дорог эксперимент по внедрению системы социальной поддержки персонала (ССПП) вызвал буквально шквал обращений в ЦК Роспрофжела от членов профсоюза: а не отменяет ли это новшество существующие гарантии и льготы, предусмотренные Коллективным договором ОАО «РЖД»? Что это за «кафетерий» предлагают работникам и каковы будут цены в его «меню»? На эти и другие вопросы членов профсоюза отвечает председатель Роспрофжела Николай НИКИФОРОВ.

— Сразу отмечу, что дискуссия о том подменяет или нет ССПП коллективный договор, не имеет оснований. Выбора и противопоставления между этими понятиями, системами в данный момент нет, хотя и та, и другая содержит социальный пакет. Объясню почему.

Система социальной поддержки работников, прописанная в Коллективном договоре ОАО «РЖД», давно воспринимается как данность, нечто само собой разумеющееся. Мы провели ряд опросов работников железнодорожных структурных подразделений и убедились, что люди осведомлены, какие гарантии им положены и чего они вправе ожидать, просить, требовать от работодателя, пока работают в компании. Но то, что именно коллективный договор гарантирует им этот социальный пакет, эти конкретные льготы и гарантии, известно далеко не всем.

Поэтому социальные гарантии работника, определенные договором, порой ошибочно воспринимаются как акт доброй воли работодателя. Работник, как правило, не видит той колоссальной работы, длительных, непростых переговоров, требований, дебатов между работодателем и профсоюзом, которые сопровождают подготовку этого документа.

— И что представляет собой данный документ?

— Коллективный договор — правовой акт, имеющий огромный юридический вес. По структуре его можно условно разделить на два больших раздела: социально-трудовые отношения и социальные гарантии. В раздел социально-трудовые отношения входят пункты, определяющие оплату и нормирование труда, рабочее время и

время отдыха, принципы охраны труда, регулирование численности, гарантии работника при сокращении и другие.

Социальные гарантии также неоднородны. Финансовая поддержка работника — на свадьбу или в связи с рождением ребенка, на реабилитацию и лечение или когда подступит беда. Традиционно — бесплатный проезд. Плюс к этому добровольное медицинское страхование, негосударственное пенсионное обеспечение, ипотека, санаторно-курортное лечение и организация отдыха детей работников, помощь неработающим пенсионерам.

Еще ряд пунктов коллективного договора связан непосредственно с производством: техническая учеба, повышение квалификации, медицинские осмотры, бесплатное питание на «окнах», торговое обслуживание отдаленных станций, аттестация рабочих мест и т. д.

Отмечу, что в коллективном договоре около 90 пунктов, дополняющих гарантии работникам ОАО «РЖД» по сравнению с положениями Трудового кодекса РФ.

— Существует мнение, что если все одновременно воспользуются всеми льготами, то расходы компании по выполнению договорных обязательств могут превысить ее бюджет...

— Такой вывод может сделать только человек, не державший в руках коллективный договор. Каждый пункт договора составлен исходя из целесообразности и реальных потребностей работника, который может жить и работать как в большом городе, так и в отдаленной станции. Поэтому в договоре нет избыточных, потребительских пунктов, все они сугубо целевого назначения. Каждая льгота — избирательна, не требуется всем и повсеместно, зависит от производственной ситуации или личной потребности работника.

Например, льготная путевка — это мера медицинской реабилитации конкретного работника; детский отдых — поддержка семей железнодорожников, где есть дети; бытовое топливо — забота о тех, кто живет и работает на линии, отдаленных станциях. Согласитесь, не все семьи членов профсоюза сегодня живут на отдаленных станциях, имеют детей до 14 лет и работают на вредных производствах, когда требуется регулярная реабилитация здоровья. В то же время кто-то из железнодорожников

проходит курсы повышения квалификации, кто-то протезирует зубы, проходит процедуры в клиниках, а кто-то нуждается в бесплатной поездке к месту работы. То есть каждая льгота призвана решить целевые проблемы членов профсоюза, которые у всех разные.

В этом-то и состоит принципиальная разница коллективного договора и социальной системы поддержки персонала, которая апробируется сегодня в компании.

Коллективный договор оптимизирован по затратам, потому что практически никто не может без достаточных оснований воспользоваться теми или иными гарантиями и льготами. А ССПП разработана, скорее, как определенный мотивационный механизм повышения производительности труда, привлекательности профессии. Система поддержки рассчитана на определенные группы железнодорожников, отобранных по профессиональному, возрастному принципу. Например, не хватает в Курской области монтеров пути — принимается решение сформировать дополнительный социальный пакет для того, чтобы набрать работников, заполнить вакансии на определенных предприятиях. Таким образом, ССПП не несет целевой социальной нагрузки, а является, по сути, системой мотивации для узких групп работников. Например, в этом году в порядке эксперимента работник получает социальный пакет на 13 тысяч рублей, которые вправе потратить на определенные услуги — оплату доступа в Интернет или мобильной связи, фитнес или дополнительные условия добровольного медицинского страхования. Наиболее дальновидные могут подумать о дополнительных взносах в негосударственный пенсионный фонд. Но в этом социальном пакете не предусмотрены насущные потребности простых работников: не заложена финансовая помощь на случай беды или если нужно поправить здоровье, отправить ребенка на отдых или поддержать работника денежными выплатами при выходе на пенсию, сокращении.

— Иными словами, ССПП и коллективный договор могут существовать параллельно, так как не являются дублирующими системами поддержки персонала?

— Пока ССПП — только пилотный проект. Но если эта система будет приня-

та в качестве базовой для дополнительной мотивации персонала ОАО «РЖД», то есть опасность, что она оттянет часть средств из фондов оплаты труда и средств, выделяемых на выполнение коллективного договора. Это значит, что пункты колдоговора, определяющие целевую социальную поддержку работников, будут либо существенно урезаны, либо вообще не войдут в договор.

Это недопустимо по многим причинам. Во-первых, работники компании живут и работают в разных условиях. Кто-то жить не может без фитнеса и Интернета, а кто-то не может остаться без ипотеки, выплат при выходе на пенсию, зимнего топлива, которым необходимо обогревать собственный дом.

Во-вторых, сам коллективный договор работает, как составная часть трудовых отношений, но его выполнение — закон для работодателя. ССПП же регламентируется локальными актами. Сегодня деньги есть — соцпакет работнику выделяется, заветра денег у компании нет — и пакета нет.

Хочу подчеркнуть, что роль и значение колдоговора становится заметным для работника при его отмене или отсутствии. При переходе работника в дочернее общество, аутсорсинговую структуру, где нет профсоюза, нет колдоговора или отраслевого соглашения, он сразу чувствует степень своей социальной незащищенности. Если по колдоговору (давайте возьмем самый скорбный случай) в помощь на похороны работнику полагается от 5 до 10 минимальных заработных плат, то в соответствии с социальным пакетом некоторых аутсорсинговых компаний — тысячи рублей или вообще такой выплаты нет.

В-третьих, сегодня непонятно, как



система ССПП будет реализовываться. Предполагается корпоративная платежная карта, ведение индивидуального счета. А это дополнительные расходы на разработку самой системы, а ее функционирование потребует еще больше средств и отвлечение персонала компании. Но все это можно получить проще — через увеличение заработной платы, что намного дешевле, так как отсутствуют расходы на учет и контроль, как и на какие нужды работник потратит деньги.

Подчеркну, профсоюз не против дополнительной материальной мотивации работника, но это никак не касается его требований, принятых в коллективном договоре.

Социальный пакет, по сути, — это заработная плата, выданная в натуральном, не денежном выражении, а коллективный договор — система коллективного страхования. Надо спросить у самих работников, как они отнесутся к тому, что часть заработной платы будут получать в виде оплаты Интернета, мобильного телефона и т. д. Или же им ближе право приобрести на собственную заработную плату то, что хочется, а не то, что навязывают.

Беседовала
Наталья ПАШКАЛОВА



Фото автора

Прежде чем стать начальником отдела планирования и формирования сводного заказа Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания, Нине Аловой пришлось пройти длинный нелегкий путь по служебной лестнице.

На железную дорогу, как при-

компанию решила подать документы еще и туда. Просто интересно стало — поступлю или нет? И поступила на факультет «Эксплуатация железной дороги» да так и осталась. Несмотря на то, что учеба давалась очень легко, я несколько раз пыталась ее бросить, все-таки медицина тянула со страшной силой. И каждый раз меня кто-то останавливал: то мой декан,

то мама, то школьный товарищ.

Зато когда после окончания вуза Нина Григорьевна пошла работать оператором сортировочной горки на роспуске вагонов станции Хабаровск-2, она ни разу потом не пожалела о выборе профессии.

— Поняла, конечно, работать было сложно. Ведь передо мной стояла такая ответственность, связанная прежде всего с безопасностью движения поездов. Однако тогда, да и всегда потом, на моем пути встречались замечательные люди, которые учили, делились опытом и поддерживали, когда, казалось, не оставалось сил. Я всегда вспоминаю добрым словом дежурного по станции Анатолия Бородинского и дежурного по горке Александра Нещерова, которые проявляли огромное терпение.

После удачного «боевого крещения» Нина Григорьевна работала сменным инженером по приему грузов на открытом подвижном составе станции Хабаровск-2, дежурным по графику. А после декретного отпуска стала работать приемосдатчиком груза и багажа

на грузовом дворе. Затем одна за другой последовали должности дежурного по парку и сменного инженера.

— На этом этапе мне здорово помогла тогда еще заведующая грузовым двором Галина Григорьевна Шварцфельд. Она меня тогда очень поддержала, ведь у меня было двое маленьких детей. И именно от нее я научилась быть более организованной и ответственной. Как мне это пригодилось потом в жизни и работе!

Потом Нина Григорьевна и сама стала заведующей грузовым двором, а позже — начальником грузового района механизированной дистанции ст. Хабаровск-2, вскоре последовало приглашение работать рядовым инженером отдела планирования перевозок груза в управлении дороги, и Нина Григорьевна согласилась.

Она признается, что адаптироваться к работе на новом месте было сложно, но и здесь ей на пути встретились достойные люди, готовые прийти на помощь, например, тогдашний начальник отдела планирования

перевозок груза Владислав Иванович Студеникин, который оказался чутким руководителем, умеющим выслушать, подсказать и направить.

Нина Григорьевна за неимением нездоровых амбиций даже не стремилась к продвижению вверх, тем не менее профессиональный уровень, удивительную работоспособность, аккуратность и ответственность не скроешь ни от руководства, ни от коллектива. И вновь последовала смена должностей: ведущий инженер, затем начальник сектора и, наконец, начальник отдела планирования и формирования сводного заказа.

— Я прошла все ступени, знаю работу, можно сказать, изнутри, — говорит Нина Григорьевна, — поэтому могу сесть за любое рабочее место в отделе и сделать любую работу, чем нередко и пользуюсь, когда вижу, что кто-нибудь из инженеров «зашивается» или заболел. Да и вообще все сотрудники профессионально взаимозаменяемы, что исключает какой-либо риск и незапланированные ситуации в рабочем процессе.

Окончание на 7-й стр.

ВСЕ РЕШИЛ СЛУЧАЙ

РУКОВОДИТЕЛИ ОТДЕЛЕНИЯ НА ПРЕЗИДИУМ НЕ ЯВИЛИСЬ

А между тем на заседании президиума филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении дороги обсуждался актуальный вопрос — о подготовке предприятий отделения к работе в зимних условиях

29 октября 2009 года в филиале дорпрофсожа на Владивостокском отделении прошло заседание президиума, на котором был рассмотрен вопрос о подготовке хозяйств и кадров Владивостокского отделения дороги, других структурных подразделений дороги и ОАО «РЖД» к работе в зимних условиях в 2009-2010 годах. По непонятным причинам руководство отделения дороги и руководители структурных подразделений, приглашенные для заслушивания и дачи пояснений, на президиум не явились. Представителем отделения дороги был начальник технического отдела О.Ю. Гнилицкий, который очень кратко доложил о проделанной работе по подготовке предприятий и отделения к работе в зимних условиях.

После информации технических инспекторов о существующем положении дел по подготовке к зиме и выявленных ими недостатках оказалось, что не у кого спросить, почему ряд структурных подразделений не готов к работе в зимних условиях и как руководители этих предприятий, отделов, отделения дороги будут исправлять ошибки и упущения. Что же отметили технические инспектора по результатам своих проверок?

Значительные работы проведены по подготовке путевого хозяйства, железнодорожных узлов, решающих припортовых станций, железнодорожных переходов. Произведена очистка станций от деталей верхнего строения пути, проведены работы по подготовке локомотивов, ССПС и другой техники к работе в зимних условиях. Сделаны нормативные запасы оборудования, запчастей, инвентаря, ГСМ. Разработаны приказы по подготовке предприятий к работе в зиму. Созданы комиссии, составлены мероприятия. Первозимники закреплены за опытными работниками, проведено их обучение. Проводится обучение перевозимников, принявших на работу в сентябре, октябре 2009 года, подготовлены здания, цеха, производственные участки, утеплены двери, ворота, окна. Проведена большая работа по приведению в хорошее состояние пунктов обогрева во Владивостокской и Партизанской дистанциях пути. Ведется ремонт цехов и бытовых помещений во Владивостокской дистанции энергоснабжения, на станции Владивосток и ряде других предприятий.

В то же время подготовка предприятий к работе в зимних условиях проведена в неполном объеме. В соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» № 138 от 30.06.06 не решен вопрос по организации питания работников, привлекаемых на снегоборьбу. На станциях Владивосток, Находка, Первая Речка, Угольная, Артем-Приморский-1, Гайдамак, Мыс Чуркин, в локомотивных эксплуатационных депо Смоляниново, Партизанск, проработком участке НГЧ-5 отсутствуют распоряжения с перечнем работников, направляемых на очистку стрелочных переводов от снега, в нарушение распоряжения ОАО «РЖД» № 138 от 30.06.06 не проведено обучение



На станции Первая Речка

работников, которые будут участвовать в очистке стрелочных переводов.

На момент проверки Владивостокской дистанции пути, 18 сентября 2009 года, в нарушение приказа № 676/НОД пункт 6 от 10.09.09 не прошли обучение старшие групп по очистке стрелочных переводов, привлекаемые со смежных предприятий: локомотивного депо Смоляниново, филиала локомотивного депо Партизанск, моторвагонного депо Первая Речка, ПМС-220, ПМС-320, ШЧ-8, РЦС-3, МЧ-3, ЛВЧД-3, Трансконтейнера, работники ПТО вагонов. После направления представления в адрес Владивостокской дистанции пути обучение было организовано, но по состоянию на 22.10.09 не обучены старшие групп станции Гайдамак, на станциях Угольная, Артем-Приморский-1, Мыс Чуркин обучение прошли по одному человеку, т. е. в случае их отсутствия по какой-либо причине старшего не будет.

В Партизанской дистанции пути на момент проверки отсутствовала какая-либо информация по обучению старших групп работников, привлекаемых со смежных предприятий на очистку стрелочных переводов, в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» № 1338 от 30.06.06 не организовано. Не утверждены инструкции по охране труда при очистке стрелочных переводов. В адрес начальника дистанции пути было направлено представление с указанием всех выявленных недостатков.

Но только 02.11.09 с дистанции поступил протокол от 01.11.09 по проверке знаний старших групп по очистке стрелочных переводов, в котором значатся 18 человек, прошедших проверку знаний, что явно недостаточно. Только по станциям Находка и Находка-Восточная на очистку стрелочных переводов своих работников направляют по пять предприятий. Если от каждого предприятия пройдет обучение всего по два старших группы, то должно быть 20 человек. И где же остальные?

У мастеров и бригадиров дистанций пути на околотках отсутствуют списки обученных старших групп по очистке стрелочных переводов. Как же определить, что к пришел подго-

товленный к работе старший группы, а не любой, кого отправили. Такое уже было прошлой зимой, когда технические инспекторы отстраняли от работы по очистке стрелочных переводов старших групп и других работников, не прошедших обучение.

Не полностью произведена очистка междупутей станций от деталей верхнего строения пути. На станции Первая Речка не убраны шпалы, на станции Владивосток не убраны рельсы в районе Казанского моста. На станции Находка не полностью закрыта водоотводная канава в междупутье 37 и 38 путей. В ремонтном тупике ПТО Находка не оборудовано место для обогрева слесарей. В ПТО вагонов Находка определена очистка от снега трех стрелочных переводов на станции Тихоокеанская, но на станции Тихоокеанская вагонник работает только в дневное время и в одно лицо. Порядок его работы по очистке стрелок в дневное время не определен, т. к. работа в одно лицо на стрелочных переводах запрещена. Кто будет чистить стрелки в ночное время — не установлено.

На предприятиях, станциях отсутствуют запасы песка для отсыпки служебных проходов при гололедных явлениях. А на отделении дороги из года в год работники получают на работе травмы при падении на лед, и именно на служебных проходах.

В отделе подвижного состава не предъявлено ни одного акта по проверке работниками отдела локомотивных депо по подготовке хозяйств к работе в зимний период. Какая работа была проведена работниками отдела для организации своевременной и качественной подготовки хозяйства локомотивных и вагонных депо в зиму, кроме сбора справочной информации, не известно.

В отделе перевозок из 10 решающих станций, подлежащих проверке в соответствии с приказом начальника дороги № 361/Н от 09.06.09, проверено всего три станции. Других актов нет.

В отделе пути не представлены акты проверок, проведенных руководством отдела пути по подготовке дистанций пути к работе в зимних условиях. Согласно справки отдела пути по обеспечению инвентарем и инструментом выясняется неприглядная картина: обеспеченность дистанций железными лопатами составляет

72 процента, лопатами деревянными — 54, метлами березовыми — 23, метлами синтетическими — 50 процентов.

Из года в год не решается вопрос по освещению стрелочных переводов. По сообщению дистанций пути на 3 ноября этого года отсутствует освещение стрелочных переводов на ст. Красноармейский (стр. НР 6, 8, 3, 5, 9); Партизанск (стр. НР 9, 23, 51 и пункт обогрева в четной горловине); Лозовый (все стрелочные переводы в четной горловине и стр. НР 5, 7, 11); Кузнецово (четная и нечетная горловина); Находка-Радиостанция (стр. 138, 140, 148, 152, 6, 8, 12, 2, 4, 10, 130, 132, 168, 148); Рыбники (стр. НР 1, 3); Крабовая (нечетная горловина); Мыс Астафьева (стр. НР 4, 6, 8, 10, 16, 1, 3); Хмыловский (сортировка стр. НР 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13); Находка-Восточная (стр. НР 59, 61, 63, 65, 67, 69, 10, 12, 14).

Ниже установленной нормы освещенность стрелочных переводов на ст. Владивосток, НР Первая Речка, Угольная, Угольная, Гайдамак, Океанская, Вторая Речка, Кипарисово, Надеждинская, Артем-Приморский.

По состоянию на 14 сентября обеспечение зимней спецодеждой составляло во Владивостокской дистанции энергоснабжения 16 процентов, в том числе курток ватных заявлено 27 штук, не получено ни одной, брюки ватные при заявке 27 штук не получены вообще, костюм энергетика при необходимости 153 штуки получено 49. В цехе движения узла Владивосток обеспечение составляет 9 процентов, в том числе из 210 заявленных валенок получено 15, сапог утепленных — 15 (заявлено 198), костюмов «движенец» — 9 (необходимо 140), костюмов приемосдатчика получено 15 (73), полушубков — 7 (83). Грузовой цех узла Владивосток обеспечен на 14 процентов, цеха движения и грузовой Уссурийского узла соответственно на 11 и 0 процентов, ДС ст. Гродеково на 23, локомотивное депо ст. Сибирцево на 28 процентов.

Плохое положение с обеспечением всепогодной спецодеждой. По состоянию на 15 сентября всепогодной спецодеждой обеспеченность грузового цеха Уссурийского узла составляет 0 процентов, цеха движения Уссурийского узла — 20 процентов, работников станции Уссурийск — 19 процентов. И этот список можно продолжить.

После создания ЛПШ и передачи станций в подчинение грузового отдела и отдела движения работники станций получают спецодежду на складах ПМТС Владивосток и Уссурийск, а организация и контроль по данному вопросу со стороны грузового отдела и отдела движения недостаточны.

В ходе проверок от работников поступают замечания на качество брезентовых рукавиц, кирзовых сапог, изготовленных на фабрике Санкт-Петербурга, но ни одного акта-претензии на низкое качество изготовления на предприятиях не составлено.

Думаю, что многих замечаний можно было бы избежать, если бы руководители ведомственных отде-

лов подошли ответственно к вопросу организации контроля за ходом подготовки предприятий к работе в зимний период, а не сводили весь контроль к изучению справок, полученных с предприятий. Чаше появлялись бы на предприятиях, подсказывали и требовали устранения недостатков.

Непонятна и позиция председателей профсоюзных комитетов. Не включили их в состав комиссий по подготовке предприятий к работе в зимних условиях — ну и хорошо. Но кто, как не профсоюзные комитеты, председатели профкомов обязаны побеспокоиться о своевременном утеплении производственных и бытовых помещений, проверить обеспеченность работников зимней спецодеждой и обувью. Просматривая протоколы заседаний профсоюзных комитетов по вопросу подготовки хозяйств в зиму, я не нашел ни одного критического замечания в адрес администрации по данным вопросам.

Практически все профкомы были удовлетворены докладами главных инженеров и поставили хорошую оценку ходу подготовки к зиме. Создается впечатление что ни председатели, ни члены профкома, ни члены совместных комиссий по охране труда не обследуют подразделения предприятий, не ходят по территории и цехам, не проверяют ведение документов. И самое неприятное — не хотят реагировать на предупреждения, поступающие из филиала дорпрофсожа.

Многие руководители говорят о совместной работе с профсоюзами, о помощи, которую должен оказывать профсоюз руководителям. Это правильно, совместная работа поможет избежать и своевременно устранить многие ошибки. Но нас, технических инспекторов, ни разу не пригласили на заседания штаба и селекторные совещания по подготовке к работе в зимних условиях, на которые мы могли бы своевременно рассказать присутствующим руководителям о выявляемых нами недостатках, подсказать, как их исправить и избежать повторения этих замечаний на других предприятиях. Может быть, есть смысл включать в состав отделенческого штаба по подготовке к работе зимой и технических инспекторов?

Такая же картина наблюдается и на предприятиях. В протоколах заседаний комиссий по подготовке к зиме нет председателей профкомов. Чтобы поставить в известность руководство отделения дороги о состоянии дел с ходом подготовки в адрес начальника отделения было направлено представление, в котором отражены все выявленные в ходе проверок недостатки.

В этом году природа еще раз дает нам возможность исправить все ошибки, которые были допущены в ходе подготовки к работе зимой, так давайте воспользуемся этой возможностью.

Александр ЛЫСАК,

технический инспектор труда филиала дорпрофсожа на Владивостокском отделении

ПЕРВЫЙ ОТРЯД ВСПОМИНАЕТ...

(Зарисовки с вечера, посвященного юбилею первого Всесоюзного отряда молодых эксплуатационников магистрали)

1979 год. Строящейся Байкало-Амурской железнодорожной магистрали требуются эксплуатационники. И вот, как не раз уже случалось в истории страны, свое слово сказала молодежь. Юноши и девушки — сверстники тех, кто строил новую дорогу, — вызвались осваивать ее. 29 октября, в День рождения Ленинского комсомола, на БАМ — в Тынду и Ургал — отправился первый Всесоюзный отряд молодых эксплуатационников БАМа — посланцев комсомольских организаций страны. Сохранилась статистика: из 550 бойцов 228 владели железнодорожными специальностями, у 136 человек было высшее и среднее техническое образование, 50 — члены КПСС, 468 — комсомольцы.

«В добрый путь, молодые герои!»

— Провожали их из Москвы торжественно. И три Героя Социалистического Труда — зачинатель стахановского движения на транспорте Петр Кривонос, машинист Елена Чухнюк, бесстрашно водившая поезд по фронтовым дорогам, и строитель линии Абакан—Тайшет и БАМа Геннадий Галуцкий — вручили отряду Красное знамя.

На БАМ поезд специального назначения пришел 5 ноября 1979 года. Двери и окна вагонов были распахнуты, пассажирам не терпелось увидеть: какая она, Тьнда? А смотреть-то было не на что. Ни перрона, ни вокзала — как на захолустном полустанке. Вдали за рекой серые сопки и редкие желтые островки-девятиэтажки. Вот и вся столица БАМа... — ведущая вечер методист Дворца культуры железнодорожников Вера Наченская сделала акцент на дате прибытия поезда в тогда еще поселок Тындинский. Этим самым она как бы подчеркнула, что именно сегодня, 6 октября 2009 года, через тридцать лет и один день, собрались в Тынде на встречу, посвященную юбилею, бойцы прославленного отряда. За три десятка лет они повзрослели (слово «постарели» я никак не смог применить к полному задору юности людям), труд их удостоен высоких государственных наград. Здесь они обрели семьи, детей, многие из которых продолжают дело своих родителей — работают на железной дороге.

Память возвращает бывших бойцов в тот далекий день. Ведущая продолжает рассказ:

— ...Прибывшие высypали из вагонов. И встречающие ахнули: девушки были в капроне, туфельках, тонких шинелях и белых перчатках. А ветер свистал ледяной, колючий. Руководители попрятали в карманы приготовленные речи и, подойдя к микрофону, говорили коротко:

— Вот и прибыл на БАМ первый отряд молодых эксплуатационников.



Алексей Сорокин (слева) принимает подарок от председателя филиала дорпрофсожа Виктора Сверкунова

Мы вас ждали, мы вам рады! Примите у строителей эстафету и будьте хозяевами новой дороги!..

И, чтобы окончательно ребят не заморозить, их рассадили по автобусам. Повезли в общежитие, да какое! Новенькая девятиэтажка еще пахла краской. На такое роскошное общежитие со всеми удобствами они и не рассчитывали. Среди встречавших отряд была и журналистка Тамара Андреева. Она поведала читателям газеты «Гудок» о своем знакомстве с командиром отряда Борисом Устюжаниным и комиссаром Алексеем Сорокиным. Оба широкоплечие, коренастые, разве что Борис повыше ростом. Оба сибиряки. В обоих чувствовалась спокойная уверенность. В общежитской комнате они сразу почувствовали себя как дома: Борис достал большую банку варенья, чайник, кружки.

— Давайте чай пить...

Варенье было домашнее. Неужто вез с собой семь суток?

— Да нет, — улыбнулся Устюжанин. — Мои в Тайге нагрузили...

Отряд встречали митингами едва ли не на всех станциях Транссиба. А в Тайге и Тайшете особенно тепло. Бориса провожали родные и друзья. А в Тайшете вышла к поезду Люба, жена Алексея Сорокина, с двухмесячной Иринкой на руках. В родных депо с обоими парнями прощались с сожалением. Еще бы! Уезжала гордость двух соседних дорог, лауреаты премии Ленинского комсомола, почетные железнодорожники.

Алексей, чтобы друзьям настроение поднять, сказал:

— Не прощайтесь, а говорю: «До свидания!»

Далась дорога нелегко

Но потом это свидание год за годом будет откладываться. Не отпуская БАМ. И вот сейчас приехавший из Алдана Анатолий Доля, прибывший на торжество из Санкт-Петербурга Виктор Иванов, живущие в Тынде Софья Шефер, Анна Ибрагимова вспоминали, как нелегко давалась им эта сложная дорога — много кривых, профиль

тяжелый, подъемы, спуски. Один Янканский перевал чего стоил. И перед Становым хребтом 30 с лишним километров сложного подъема. Вообще на БАМе гляди в оба — путь на вечной мерзлоте, а у той вечно какие-нибудь каверзы: то наледь на рельсы выпрет, то земполотно вдруг просядет.

Случаев разных было много. Однажды косолапый на рельсы вышел — пришлось ему от тепловоза улепеть тывать. Другой раз с разъезда Якутский дежурная сообщила машинисту: «Не могу выйти поезд встретить — на перроне медведь! Боюсь...» Вот такие были неожиданные «пассажиры».

И все же бойцы освоились быстро. Старались к делу относиться по-хозяйски. Борис Устюжанину, например, достался старенький тепловоз. Прямо скажем, из-под забора. Целый месяц он вместе с Юрием Мацюпой и Павлом Руденко над этим локомотивом колдовал. Потом его отдраили. Борис купил в хозмаге нитрозмаль и кисточки. И стал тепловоз как новенький. Заезжает Борис в депо, а навстречу знаменитый машинист Иван Иванович Рябов. Спрашивает: «Когда это в депо новый тепловоз пришел?» А Борис улыбается: «На номер, Иван Иванович, посмотрите!» Тот глянул и глазам своим не поверил: «Ну дают комсомольцы!»

С того локомотива, кстати, и началось соревнование за тепловоз высокой культуры. А потом появились и другие добрые починки: гарантийный паспорт ремонта, субботники между рейсами в строящемся локомотивном депо, поезда на экономном топливе.

Все это объединилось позже в движение «Я — хозяин магистрали!» Думали над ним долго в отряде и в штабе ЦК ВЛКСМ, в городском комитете комсомола. А потом на собрании встал машинист тепловоза Николай Лысенко и сказал, что у молодых строителей есть движение «Я — хозяин стройки», а хорошие традиции надо перенимать...

1 января 1981 года стало днем рождения самой молодой в стране Байкало-Амурской железной дороги. А летом 1984-го ей было присвоено имя Ленинского комсомола. Осенью того же года открылось сквозное движение поездов по магистрали. В Тынде встретились два поезда, вышедшие из Усть-Кута и Комсомольска-на-Амуре. Один из них привел комиссар первого отряда молодых железнодорожников Алексей Сорокин.

Нашли себя в профсоюзе

Алексей Александрович неоднократно выступал на вечерах. Не получилось у него только вначале. Перехватило горло и на глазах предательски выступили слезы — первый тост комиссар поднял за тех, кого уже нет на этой земле, в том числе и за командира отряда. Борис Устюжанин ушел из жизни несколько лет назад. Собравшиеся молча стоя

помянули своих друзей.

Дело отца продолжают дети. Сын Устюжанина Алексей окончил Тындинский техникум железнодорожного транспорта, работает в скоростемерном цехе эксплуатационного локомотивного депо, без отрыва от производства получает высшее образование. Дочь Елена после завершения учебы в Дальневосточном государственном университете путей сообщения работает на Тындинском отделении Дальневосточной железной дороги.

Это один из многочисленных примеров преемственности традиций в семьях бойцов отряда, приведенных на вечерах. Детям, а сейчас уже и внукам, есть с кого брать пример. Такую мысль высказал в приветственном слове председатель филиала дорпрофсожа на Тындинском отделении Виктор Сверкунов. К слову сказать, профсоюзный лидер был основным инициатором организации и проведения встречи ветеранов отряда молодых эксплуатационников БАМа.

— Тридцать лет вы работали, эксплуатировали дорогу, — подчеркнул он. — Удержались в непростые 90-е годы. Вам есть, чем гордиться, есть, чему учить молодежь!



Супруги Карпенко принимают поздравление

Комиссар первого отряда согласился с тем, что бойцы, с которыми он прибыл сюда тридцать лет назад, состоялись как хозяева своей судьбы. Буквально несколько примеров. Валентина Федоровна Пузанова работает сейчас инженером участка эксплуатации эксплуатационного вагонного депо Тьнда. Она — член профсоюзного комитета предприятия, отвечает за производственный сектор. Активистом профкома локомотивного депо является и ее супруг Иван Леонидович. Он работает машинистом-инструктором.

Думается, есть резон подробнее рассказать о самом Сорокине как председателе профкома эксплуатационного локомотивного депо Тьнда. На этом посту он работает уже десять лет. Алексей Александрович многое сделал для улучшения условий труда и оздоровления локомотивщиков, постоянно уделял внимание развитию физкультуры и спорта на предприятии. Спортсмены депо — лучшие на отделении практически по всем видам спорта. Бросили они вызов и коллегам из других отделений, неоднократно занимая призовые места среди родственных предприятий Дальневосточной железной дороги.

Несколько лет тому назад профком и руководство депо много времени уделяли проводимому тогда конкурсу по повышению технической и участковой скорости на отделении. Это был очень важный момент в жизни деповчан. Успешно велась в коллективе и техническая учеба. Новые теп-

ловозы и дизели требовали иного подхода к ним и хороших знаний. С освоением техники осваивались и удлиненные плечи вождения. И самую активную роль в этих процессах играл почетный железнодорожник кавалер ордена Октябрьской революции и «Знак Почета», обладатель медали «За строительство Байкало-Амурской магистрали» комиссар первого отряда молодых железнодорожников Алексей Александрович Сорокин.

Любовь не ждет...

...Вскоре после приезда на БАМ в столовой «Эльга» состоялась первая комсомольско-молодежная свадьба. Виктор — составитель поездов и приемсдатчица Люба создали новую семью Карпенко, и вот уже скоро тридцать лет идут по жизни

— Перед женитьбой произошел такой случай, — вспоминает Виктор. — Жили мы в общежитии. А там, естественно, по несколько человек в комнате. Побить вместе нам было негде. Сидим мы с Любой на общей кухне, разговариваем. Вдруг появляется командир отряда: «Вы что тут делаете? — грозно вопрошает. — На время посмотрите. Пора уже по комнатам!» «Боря, — взмо-

лился я. — Не гони ты нас. Мы сегодня заявление в загс подали!» «Ну что ж вы молчите!», — возмутился Борис и исчез в своей комнате, откуда вскорости вышел с папачкой в руках. Несмотря на поздний час, он направился по комнатам. И получаса не прошло, вернулся с головным убором, куда были наложены деньги. «Вот вам подарок на свадьбу!» Через некоторое время мы получили комнату в общежитии.

В настоящее время у четы Карпенко двое детей, внук и внучка. А сейчас в преддверии юбилея, выйдя перед собравшимися и вспомнив молодость, они крепко поцеловались, как тогда, на своей первой комсомольско-молодежной свадьбе.

Тепло и очень душевно прошла юбилейная встреча. Особый колорит придали ей выступления детских творческих коллективов ДКЖ, руководимых Анной Земляной, образцового хореографического ансамбля «Россияне» Ирины Дюкаревой. Мой блокнот буквально распух от записей, каждая из которых может стать темой рассказа о судьбах замечательных людей, молодостью которых действует в составе Дальневосточной и Восточно-Сибирской железных дорог уникальная стальная магистраль. По ней идут составы с углем и лесом, следует порожняк от Тихого океана в Сибирь. Пусть не обижаются на меня те, о ком я не смог из-за ограниченности газетной площади поведать читателям. Я расскажу о вас. Чуть позже.

Геннадий АСТАХОВ

Фото автора



Юбиляров поздравляют юные артисты

ВСЕ САНАТОРИИ-ПРОФИЛАКТОРИИ ОСТАЛИСЬ В ДСС

После выхода в нашей газете № 17 материала «Надежда» просит защиты» в редакцию обратился начальник Дирекции социальной сферы Валентин Войченко с просьбой разъяснить нашим читателям, как развивается система оздоровительных учреждений, что удалось сделать в этом году и каковы перспективы оздоровления и организации отдыха железнодорожников и их детей.

— Валентин Иванович, в этом году решался вопрос о том, какие санатории-профилактории останутся на Дальневосточной дороге, а от каких будут избавляться. Что на самом деле происходит?

— Вопрос с санаториями-профилакториями дороги решен положительно. В ОАО «РЖД» создано дочернее общество в сфере санаторно-курортного обслуживания. Но о включении в состав этой «дочки» наших санаториев-профилакториев речи не идет. Все они сохранены в составе нашей дирекции, в том числе и санаторий-профилакторий «Надежда». Так что беспокоиться работникам Тындинского отделения железной дороги практически не о чем!

— А как строятся ваши взаимоотношения с этими учреждениями?

— Дирекция социальной сферы имеет свой бюджет, отсюда и все санатории-профилактории, оздоровительные лагеря имеют тоже свой бюджет. В него заложены расходы и на приобретение оборудования, и на ремонт, оздоровительные учреждения имеют возможность обновлять материально-техническую

базу. Немало уже сделано. В той же «Надежде» отремонтировали третий этаж, приобрели новую технику, оборудование, инвентарь, выделили микроавтобус, заменили окна на пластиковые, поставили новую сантехнику, отремонтировали полы. В планах 2010 года ремонт второго этажа. В «Железнодорожнике» провели ремонт, заменили окна в медицинском корпусе, оборудовали комфортные номера, приобрели микроавтобус. В «Горячем ключе» (Тумнин) полностью отремонтировали первый корпус, улучшили номера, заменили часть мебели, приобрели телевизоры, холодильники. В «Экспрессе» отремонтирована кровля, заменены 70 процентов окон, планируется отремонтировать ограждение территории в этом году. Так что делается многое.

Что же касается оздоровительных лагерей, то в этом году все они сработали безубыточно со стопроцентной наполняемостью. На нынешний год на санаторно-курортное лечение работников, членов их семей дороге было выделено столько же средств, что и в прошлом году, а расходы на все возросли. Поэтому было оплачено столько путевок, на сколько хватило денег. В то же самое время компания требует полной наполняемости, поэтому приходится реализовывать путевки «на сторону».

— Валентин Иванович, сегодня нередко можно услышать от работников дороги, что они не знают, к кому обратиться за путевками. Подскажите, пожалуйста, нашим читателям, как поступить?

— С января 2006 года распределением путевок занимались кадры дороги, вернее его сектор оздоровительной работы, отделений, предприятий. В 2007 году была создана дирекция социальной сферы, и с тех пор основную работу по распределению путевок дирекция проводит сама. Ежегодно в коллективный договор вносятся изменения, в которых имеются как план распределения путевок, так и смета расходования средств. Любой желающий может с этими документами ознакомиться, тем более что коллективный договор с изменениями размещен на сайте дорпрофсожа.

В коллективном договоре оговорен и порядок обеспечения путевок работников дороги и членов их семей. По отделениям дороги, дирекциям, филиалам дороги составляются конкретные планы с учетом заявок предприятий и имеющимся количеством путевок. Любой работник в своем отделе кадров может узнать, сколько путевок и куда выделено. Кроме того, мы создали свою систему менеджмента. Так, например, по вопросам приобретения путевок в детские оздоровительные лагеря можно обратиться в Хабаровске к Елене Владимировне Синаторовой (телефон 5-23-09, добавочный 109), которая находится в ДКЖ на ст. Хабаровск-2, в Ружино непосредственно в ДОЛ или по телефону 2-32-16 к Валентине Михайловне Лопатко, по вопросам приобретения путевок в ДОЛ «Наречное» — к Марине Игоревне Гнилицкой в ДКЖ на ст. Владивосток или по телефону 4-

53-74, в ДОЛ Пивань к Юлии Александровне Синициной в ДКЖ на ст. Комсомольск или по телефону 3-37-43, так и в саму дирекцию по телефонам 4-58-15, 4-72-99.

— Как сегодня ведется реабилитация машинистов и их помощников?

— На дороге существует приказ начальника дороги, регламентирующий реабилитацию работников локомотивных бригад. Реабилитация проходит во всех санаториях-профилакториях. В плане распределения путевок тоже есть путевки на реабилитацию по отделениям, а в отделениях распределяются по депо. Именно там и можно узнать количество выделенных путевок на каждый заезд, месяц, год. И работники отделов кадров строго следят за исполнением плана.

— Все, о чем вы сейчас рассказали, касается путевок с частичной или полной оплатой дорогой. А если человек решит сам приобрести путевку для себя или членов семьи?

— Это тоже не вопрос. Можно обратиться в нашу дирекцию социальной сферы в сектор реализации молодежных и оздоровительных программ ((4212) 38-58-15; 4-58-15, 4-72-99 (жд)), либо непосред-



ственно в санатории-профилактории. Путевки с частичной оплатой действительно всем желающим не хватает. Ведь это все финансовые средства, а их бесконечного количества быть не может. Хотя если говорить об обеспечении путевокми количественно, то в 2005 году сумма, выделяемая на приобретение путевок, позволяла обеспечить одного человека путевкой на оздоровление раз в 17 лет. Сегодня этот срок сократился до 12 лет.

Беседовала
Антонина ПИВНЕВА

ВЕХИ ИСТОРИИ

О РАБОТЕ С ПИОНЕРАМИ

Продолжение. Начало в № 17 и 18

Четырнадцатого октября 1949 года на президиуме дорпрофсожа рассматривался вопрос о результатах детской оздоровительной кампании в 1949 году. Докладывал заведующий культотделом дорпрофсожа тов. Номероцкий. На заседание были приглашены начальник пионерского лагеря ст. Бикин тов. Городилова и врачи пионерских лагерей тов. Кириченко и Гамарник. Президиум дорпрофсожа отметил, что «детская оздоровительная кампания в 1949 году проведена более организованно и лучше, чем в прошлые годы. Пионерские лагеря были подготовлены к открытию своевременно и начали свою работу в сроки, установленные ВЦСПС. Кадры руководящих работников и воспитательский персонал также были укомплектованы лучше, что дало возможность правильно организовать в пионерских лагерях учебно-воспитательную и пионерскую работу».

Наряду с этим в детской оздоровительной кампании 1949 года профсоюзные организации дороги допустили ряд недостатков, и, в частности, райпрофсожи и МК недостаточно широко популяризовали летний отдых детей в лагерях и плохо занимались распространением путевок. По этой причине установленный план пропуска детей через пионерские лагеря был выполнен в целом по дорпрофсожу на 78,2 процента, из 1560 человек в лагерях побывали 1220. Хуже всего план выполнен Хабаровским отделением (председатель РПС тов. Ирошников) — 72 процента и Комсомольским отделением (председатель РПС тов. Комаров) — 65 процентов. Отбор детей для направления

в пионерские лагеря со стороны медицинских работников также имел существенные недостатки: дети направлялись в пионерские лагеря без всестороннего осмотра. Это касается райпрофсожей и врачебно-санитарных участков Облучевского и Хабаровского отделений дороги. Хозяйственная работа, особенно в пионерском лагере ст. Унгун, имела серьезные недостатки, не был должным образом поставлен учет ценностей — штат хозяйственных работников плохо контролировался со стороны бухгалтерии пионерского лагеря.

Президиум дорпрофсожа постановил утвердить отчет по детской оздоровительной кампании за 1949 год и финансовые отчеты пионерских лагерей станций Унгун и Бикин. Для улучшения работы пионерских лагерей в 1950 году было решено просить начальника дороги ассигновать средства за счет фонда дирекции на строительство бассейна в пионерском лагере ст. Унгун, а для создания должных условий работы техперсоналу лагеря включить в план ремонта 1950 года частичный ремонт здания интерната ст. Унгун — для устройства в нем общежития сотрудников лагеря.

Было решено просить ЦК союза для работы пионерских лагерей в 1950 году планировать оздоровление 1200 детей в лагере общего типа, ввиду того, что материальная база пионерского лагеря общего типа на ст. Унгун (жилые корпуса) позволяют разместить одновременно только 400 детей. Также просить ЦК союза ассигновать в 1950 году средства на строительство пионерского лагеря санаторного типа на 150 человек в смену, так как дор-

профсож не располагает помещением для пионерлагеря санаторного типа; также ассигновать средства по бюджету соцстраха на 1950 год на приобретение жесткого инвентаря в пионерские лагеря: 100 тыс. рублей — для оборудования лагерей тумбочками, столами, стульями, а также 9 тыс. рублей — на приобретение грузовой автомашины в пионерлагерь ст. Унгун.

На этом же заседании президиума дорпрофсожа было поручено главному бухгалтеру ДК тов. Гофман оформить и передать в следственные органы материал по недостатку продуктов у кладовщика пионерского лагеря ст. Унгун тов. Григорьевой на сумму 3,8 тыс. рублей и недостатке мягкого инвентаря у сестры-хозяйки тов. Арской на сумму 6,1 тыс. рублей. Позднее, 12 января 1950 года, на заседании президиума дорпрофсожа был рассмотрен акт ревизии бухгалтерских документов пионерского лагеря ст. Унгун. Было установлено, что сестра-хозяйка пионерлагеря тов. Арская и кладовщик тов. Григорьева в период своей работы в лагере «халатно относились к своим обязанностям, несмотря на ряд предупреждений об этом со стороны руководства пионерлагеря и руководящих работников в дорпрофсоже. Вследствие чего они допустили недостачу ценностей, переданных им на ответственное хранение: сестра-хозяйка тов. Арская — на сумму 6396 рублей 40 копеек, а кладовщик тов. Григорьева — на 3434 рублей 47 копеек. Президиум дорпрофсожа постановил акт ревизии бухгалтерских документов пионерского лагеря ст. Унгун о недостатке у сестры-хозяйки тов. Арской постельных принадлежностей и продуктов у кла-

довщика тов. Григорьевой передать прокурору ДВЖД для привлечения Арской и Григорьевой к ответственности».

Было решено обязать зав. культотделом ДК тов. Номероцкого представить в ЦК союза подробную заявку на оборудование пионерских лагерей в 1950 году, провести в течение четвертого квартала изыскание для строительства пионерлагеря санаторного типа и представить на утверждение президиума дорпрофсожа.

Пятнадцатого ноября 1949 года на заседании дорпрофсожа утверждался проект профбюджета и бюджета государственного социального страхования на 1950 год. Принято решение просить ЦК союза отпустить за счет средств государственного социального страхования 273,6 тыс. рублей на приобретение оборудования в пионерские лагеря Унгун и Бикин ввиду того, что оборудование лагерей пришло в негодность и нуждается в серьезном пополнении. Также было решено просить ЦК союза отпустить на строительство дорожного пионерского лагеря санаторного типа на 150 человек в смену 200 тыс. рублей.

Тридцатого декабря 1949 года на заседании дорпрофсожа был утвержден акт от 5 июня 1949 года на сумму 600 рублей, израсходованных на приобретение 1400 метров проводов для радификации пионерского лагеря Унгун.

С 27 марта по 1 апреля 1950 года, в весенние школьные каникулы, в соответствии с постановлением секретариата ВЦСПС от 22 февраля и ЦК Союза от 7 марта 1950 года проводилась Неделя детской книги. Накануне, 24 марта 1950 года, этот вопрос обсуждался на засе-

дании президиума дорпрофсожа, который обязал РПС и правления клубов организовать в библиотеках ознакомление детей с лучшими произведениями детской литературы, провести детские утренники, литературные вечера, читательские конференции. Также были даны задания привести в порядок книжные фонды, детские полки в библиотеках, создать литературные переплетные кружки при библиотеках, организовать проведение детских киноутренников с демонстрацией лучших детских кинофильмов. Райпрофсоюзам и правлениям клубов было поручено организовать совместно со школами смотры детской художественной самодеятельности, провести совместно с директорами школ родительские собрания по вопросам внешкольного воспитания детей, привития им навыков чтения художественной литературы. Дорпрофсож обязал райпрофсожи и МК в течение апреля-мая провести общие профсоюзные собрания с постановкой вопроса организации внешкольной работы среди детей, почетной роли родителей в воспитании подрастающего поколения; привлечь докладчиками на собрания педагогический персонал железнодорожных школ. Правления клубов обязали усилить работу по организации при клубах различного рода кружков для детей, систематически проводить совместно со школами детские утренники с выступлениями детской художественной самодеятельности школ и клубов.

По материалам фондов Государственного архива Хабаровского края подготовила
Нина САЛЬНИКОВА

Окончание следует

ХОРОШО ЗАБЫТОЕ

Были ли объединения людей в кооператив в начале прошлого столетия прототипом профсоюзов — вопрос спорный. Одни считают это началом профсоюзного движения, его нелегальной формой, другие такое понятие отрицают. Одно опровергнуть нельзя — кооперативы объединяли людей на основе общности материальных интересов. Здесь проводились собрания, принимались решения, существовали взносы, обязательные для всех пайщиков. Причины, побуждавшие население к организации потребительских кооперативов, являлись борьба со спекуляцией, с частной торговлей и желание избавиться от посредников.

Обследование, проведенное инструкторами Забайкальского кооперативного союза в 1917 году о причинах образования кооперативов, дает следующую картину: всего были обследованы 173 кооператива, из них 76 созданы по причине жесткой эксплуатации со стороны частных торговцев, 63 — в силу недостатка товаров, 13 — в силу отсутствия торговли вообще, 13 — для «сознания пользы самостоятельности» и «стремления к кооперации».

Характерно, что первые потребительские общества появились не в дальневосточной деревне, а на железных дорогах вслед за вводом их в эксплуатацию. Объясняется это тем, что с постройкой железных дорог укрепились экономические связи с другими регионами страны.

В 1898 году образовались потребительские общества на Уссурийской железной дороге, а в 1899-м — на Забайкальской. Эти потребительские общества были организованы по инициативе администраций железных дорог и находились под их опекой и контролем. Положительное значение их организации состоит в том, что они стали пионерами движения в целом. Подобно первым потребительским обществам Уссурийской и Забайкальской железных дорог развивались общества потребителей и на других дорогах, возникнув несколько позднее.

Наиболее бурной была деятельность потребительского кооператива Забайкальской железной дороги, позволившая ему занять одно из ведущих мест не только на Дальнем Востоке и в Сибири, но даже и в общероссийском масштабе. Администрация железной дороги положительно отнеслась к этому начинанию, так как потребительское общество позволило закрепить на железной дороге наиболее квалифицированные кадры рабочих и служащих. Первая лавка была открыта в Чите при читинских железнодорожных мастерских. Для обслуживания линейных служащих администрация выделила вагон-лавку. Таким образом, с первых шагов потребительское общество попало в зависимость от администрации, а впоследствии, с получением ссуды, эта зависимость была закреплена в уставе.

Кооперативное движение Дальнего Востока в начале XX века переживало трудности становления. Кооперация была недостаточно сильной материально, ей часто не хватало самостоятельности; пассивность рядовых членов, мелочная регламентация и политическое недоверие со стороны властей не давали возможности в полной мере реализоваться мощному социально-экономическому потенциалу, который был у кооперативного движения. Со временем потребительские кооперативы постепенно и вовсе прекратили свою деятельность.

Сегодня на многих дорогах действуют кредитные потребительские кооперативы граждан. Главной целью их является совместное сбережение средств и предоставление из этих средств займов друг другу на взаимной основе, не прибегая к услугам банков и финансовой поддержке государства. Есть такой кооператив и в дорпрофсоже на Дальневосточной железной дороге — КПКГ «Фонд взаимопомощи железнодорожников и транспортных строителей». Через неделю ему исполняется пять лет. С чем мы и поздравляем пайщиков кооператива, которых на сегодня насчитывается 1674 человека. Заключен 21 договор личного вклада. За пять лет выданы 2910 кредитов. Только с начала этого года кооператива воспользовались 720 человек.

Антонина ПИВНЕВА

ВСЕ РЕШИЛ СЛУЧАЙ

Окончание. Начало на 3-й стр.

— Своим небольшим коллективом я очень довольна. У нас царит полная демократия, при этом никто никогда не ругается, не конфликтует, все находится в достаточно дружеских отношениях, что не может не влиять положительно на работу.

Несмотря на занятость, Нина Григорьевна с удовольствием занимается профсоюзной работой: три года была председателем профгруппы, а сейчас является заместителем председателя профкома Дальневосточного территориального центра фирменного транспортного обслуживания Елены Ивановой.

— Я очень довольна работой моего заместителя, — признается Елена Викторовна, — она очень справедливая, мудрый человек, более опытный. Никогда не откажет, поможет советом, дельным предложением. Особенно трепетно относится к нашим ветеранам. С каждым поговорит, каждого выслушает, постарается помочь.

— Профсоюз для меня — это все, — в свою очередь говорит Нина Григорьевна, — у меня никогда даже мысли не было выйти из профсоюза с тех пор, как вступила в него в институте. Если у работника случается какая-то беда, наш профком помогает морально — выслушает, подскажет. Само собой, материально. Иногда даже и физически, если нужно что-то куда-то отвезти-привезти. Радостные события — свадьбы, рождения детей тоже переживаем и отмечаем вместе. Мы проводим раз-

личные конкурсы, например, рисунков детей предприятия с последующими праздничными вручениями призов. Организуем занимательные развивающие экскурсии. Вот недавно были на Сикачи-Аляне, где любовались древними петроглифами. Вообще хочу посоветовать, что люди сейчас тянутся к природе. Если бы не организация экскурсии нашим профкомом, разве кто-нибудь из сотрудников собрался бы самостоятельно посетить эти удивительные места?! Но больше всего я люблю общаться с ветеранами. Недавно, в День пожилых людей, мы организовывали им встречу. И как приятно, когда каждый из них старается с тобой поговорить, тронуть за плечо, улыбнуться. Тогда понимаешь, что слово «спасибо» — это не просто слово, которое не так важно, как блеск благодарных глаз. Именно горящие глаза людей, которым ты помог или поддержал, дают невероятный стимул в нашей нелегкой общественной работе.

Сейчас Нина Григорьевна все свое свободное время старается проводить с любимыми внуками. Признается, что была бы очень не против, если бы они пошли по ее стезе и стали железнодорожниками, как она и ее сын, который после окончания Дальневосточного университета путей сообщения уже три года трудится дежурным по станции Хабаровск-2.

— Кто знает, может быть, на железной дороге с меня начнется новая династия — Аловых?

Юлия ВОЛКОВА

СТАЧЕЧНЫЕ КОМИТЕТЫ ПОДДЕРЖАЛИ В ДРУГИХ ГОРОДАХ И ПОСЕЛКАХ

Освоение Дальнего Востока и развитие экономики на его территории имело свои особенности. Дальний Восток всегда был и остается стратегической, а не промышленной зоной России. Специфика освоения богатого края состояла в том, что города здесь начали строиться только в середине XIX века, с того момента, как правительство России стало усердно укреплять дальневосточные границы, строить военные посты, которые впоследствии развились в города. Градостроительством на Дальнем Востоке занимались не заводчики и фабриканты, не банкиры и купечество, а военный люд, строивший здесь форпосты для охраны слабозаселенной российской окраины.

В 1850 году в низовьях Амура возник город Николаевск-на-Амуре, в 1856 году в верхнем его течении — Благовещенск, в 1858 году в среднем течении — Хабаровск. Длительное время здесь строились преимущественно казармы и объекты, необходимые для внутреннего потребления гарнизонных служб и небольшого гражданского населения — мельницы, пивоваренные, винокурные и кирпичные заводы, кузнечно-слесарные мастерские. С 1885 по 1914 год число частных предприятий с механическими станками, паровыми машинами или с числом работающих свыше 16 человек в регионе выросло с 8 до 27, а сумма производимой ими продукции составляла всего 1,7 млн рублей. Промышленники осваивали в этом регионе только доходные отрасли — рыбный промысел, рубку леса, разработку золотых месторождений, добычу газа, нефти и руды, стратегического сырья.

Изначально берега Амура, Сахалин, северную часть региона Дальнего Востока заселяли нивхи, удэгейцы, ульчи, орочи, коряки, алеуты, чукчи, эвены и другие малые народы. Среди аборигенов существовали сильно разви-

тые патриархально-родовые отношения, поэтому аборигены не стали резервом пролетариата. Рабочая часть промышленных предприятий здесь формировалась в основном за счет мигрантов. Почти половину дальневосточного рабочего контингента составляли сезонные рабочие, занятые на лесозаготовках, добыче рыбы, в горнорудной промышленности, на приисках и строительстве железной дороги. К началу XX века только на приисках Амурской области в промысловый сезон сосредоточивалось до 30 тысяч рабочих, а на строительстве дальневосточной части Транссибирской железной дороги в разное время — от 5 до 10 тысяч человек.

На Дальнем Востоке в начале XX века проживало всего 380 тысяч человек. При этом на каждого жителя приходилось 5,7 квадратных версты (7,92 квадратных километра) девственно нетронутой площади. В это время в целом по России на одной квадратной версте проживали 7 человек, а в европейской части — даже 19. На обширной территории от Забайкалья до Тихого океана насчитывалось всего 7 городов, из которых самым крупным по численности населения был город Благовещенск, в нем проживали 33 тыс. человек. Во Владивостоке насчитывалась 21 тыс. жителей, в Хабаровске, являвшемся административным и военным центром региона, — 15 тыс. человек. Еще меньше жителей было в Николаевске-на-Амуре, Петропавловске-Камчатском и Охотске.

Наполнение рабочего класса на Дальнем Востоке шло в основном за счет малоквалифицированных кадров, используемых преимущественно на сезонных и временных работах. Причем нередко до 50 процентов мигрантов являлись гражданами зарубежья, малограмотными, без знания местного языка. Им труднее давались уроки пролетарской солидарности, они

медленнее включались в процессы коллективных действий, больше опасались потери рабочего места, не всегда верили, что рабочая организация способна преодолеть власть хозяина и добиться от него каких-то уступок. Они были довольны тем, что имели. К факторам, ускоряющим формирование союзного сознания дальневосточных рабочих, можно отнести сравнительно высокую степень урбанизации региона, в которой рост населения осуществлялся за счет быстрого развития городов южной части территории — Приморья и Амурской области.

Серьезной проблемой Дальнего Востока была и есть его удаленность от центра России. Строительство Уссурийской и Китайско-Восточной железных дорог, которые строились силами каторжан, ссыльнопоселенцев, русских и китайских крестьян и рабочих, привело к пополнению рабочего класса Приморья и Владивостока. Условия их жизни были невероятно трудными, смертность — огромной. Все тяжелые земляные работы выполнялись вручную. Землю для строительства дороги возили в ящиках, поставленных на небольшие колеса.

Тем не менее строительство дороги шло темпами, невиданными в то время во всем мире. В период мощного строительства Уссурийской железной дороги растет и крепнет рабочий класс, формируется его классовое сознание. Набирает силу рабочее движение против растущего гнета предпринимателей, нещадно эксплуатирующих труд рабочих. Невыносимые условия жизни и труда железнодорожников подводят их к необходимости объединения и сплочения своих рядов, организованным выступлениям против произвола и существующих на железных дорогах порядков.

Со временем строящийся Транссиб стал главным очагом рабо-

чего движения на Дальнем Востоке. Рабочие-железнодорожники в тот период представляли собой один из самых крупных и быстрорастущих отрядов российского рабочего движения. Таким образом, в начале века на Уссурийской железной дороге были созданы все предпосылки для образования собственного железнодорожного профсоюза.

Железнодорожники Уссурийской железной дороги не остались в стороне от быстро нарастающего революционного движения в России. С первых дней революции 1905 года радикально были настроены забайкальские железнодорожники. В январе 1905 года в Чите состоялся многотысячный митинг рабочих железнодорожных мастерских, на котором уже звучали политические лозунги с требованием учреждения демократической республики. 21 июля 1905 года началась Читинская забастовка, охватившая более 2 тысяч рабочих железнодорожных мастерских и депо. Волнения продолжались около месяца и охватили территорию вдоль Транссиба почти на 4 тысячи верст. Активная деятельность железнодорожников способствовала росту профсоюзных рядов. Крупные союзы железнодорожников появились на КВЖД и в Приморье.

Новые созданные профсоюзы продемонстрировали свою силу и сплоченность, приняв участие в общероссийской забастовке железнодорожников, состоявшейся в ноябре 1905 года. Поражение России в войне с Японией подхлестнуло недовольство рабочих властью, и это проявилось в высшей форме экономической борьбы — стачках. Поводом для забастовки послужило нежелание правительства переместить 30 тысяч солдат маньчжурской армии в центральные районы России, где находились их семьи. Тактика дальневосточных стачечных комитетов состояла в том, чтобы

продвинуть эшелоны с солдатами на запад и помочь побежденным солдатам вернуться домой.

В ноябре на Уссурийской железной дороге, КВЖД были созданы стачечные комитеты, которые остановили движение пассажирских поездов, но ускорили передвижение эшелонов с солдатами. Этих же целей добивались союзы других дорог. В течение двух дней ноября 1905 года в России бездействовали тринадцать железных дорог протяженностью в несколько тысяч верст. В это время в Хабаровск звонили, слали телеграммы представители местной власти с сообщениями о неповиновении народа и солдат, призванных его усмирять. У Примурского генерал-губернаторства просили помощи войсками, запрашивали казачьи сотни, полки и пулеметы.

Даже Хабаровская городская дума, находившаяся рядом с резиденцией генерал-губернатора, приняла решение «...ходатайствовать через военного губернатора ... об увеличении в Хабаровске гарнизона, усилении полицейского надзора и учреждении ночных воинских патрулей ... для обеспечения спокойствия городского населения». Стачечные комитеты поддерживали в других городах и поселках, проводились демонстрации, митинги, собрания, на которых выдвигались требования ускорить доставку солдат домой. Общественное мнение оказалось настолько сильным, что все требования бастующих были выполнены.

Инициативу железнодорожников, металлистов, ремесленников активно поддержали хабаровские почтовики и телеграфисты. Для рабочего движения Дальнего Востока 1905 год стал своеобразной пробой сил пролетариата на его готовность к экономической борьбе в условиях распрощающихся капиталистических отношений.

Нина САЛЬНИКОВА

Льготы предусмотрены колдоговором

«Здравствуйте! Моя мама имеет стаж работы на железнодорожном транспорте 36 лет. В 2005 году впервые уволилась на пенсию из негосударственного дошкольного образовательного учреждения ОАО «РЖД» с должности руководителя. Имеет звание почетного железнодорожника ОАО «РЖД» с 2004 года. Выйдя на пенсию, она осталась «приписана» как пенсионер к негосударственному дошкольному образовательному учреждению ОАО «РЖД» и не пользуется предусмотренными колдоговором социальными гарантиями для неработающих пенсионеров (например, выплаты к юбилею). Кроме того, у нее возникли проблемы при обращении в консультационный центр Дорожной больницы. Сейчас дошкольное учреждение готовится к передаче в муниципальную собственность. И инспектором отдела учебных заведений было сказано, что мама вообще после передачи не будет являться железнодорожным пенсионером! Подскажите, пожалуйста, насколько такие заявления являются правомерными, куда можно обратиться за более подробной информацией?»

Детские дошкольные учреждения, учрежденные компанией, имеют свои коллективные договоры, в соответствии с которыми работники и пенсионеры этих учреждений имеют льготы и гарантии на уровне определенных Коллективным договором ОАО «РЖД». Коллективным договором ОАО «РЖД» не предусмотрена выплата неработающим пенсионерам материальной помощи к юбилейным датам, следовательно, за счет средств ОАО «РЖД» не имеют ее и пенсионеры дошкольных учреждений.

Дополнительные льготы и гарантии могут предусматриваться в коллективных договорах учреждений, но финансироваться они могут за счет средств учреждений, полученных от оказания платных услуг (при их наличии). При передаче дошкольного учреждения в муниципальную собственность сохраняются льготы, предусмотренные неработающим пенсионерам, награжденным знаком «Почетный железнодорожник» (за счет средств ОАО «РЖД»): право на медицинские услуги в рамках обязательного медицинского страхования в негосударственных учреждениях здравоохранения ОАО «РЖД», право на бесплатный проезд в вагоне с двухместным купе (СВ) в поездах всех категорий (один разовый билет в год на одно лицо).

Вам следует обратиться в кадры

«Имея на руках требование ф. 11, железнодорожники ст. Этыркэн не имеют возможности в полной мере реализовать право бесплатного проезда по этим требованиям, т. к. отсутствует пригородное сообщение со ст. Новый Ургал. Формой 11 пользуемся лишь изредка, в основном при прохождении медкомиссии, выезжая с двумя ночевками. По личным надобностям ездить накладно, т. к. приходится платить за гостиницу. На станции отсутствует магазин ОРС, а в коммерческих цены «кусаются». На данный момент в поселке закрыт даже ФАП. Поэтому, чтобы решить повседневные бытовые проблемы, получить нормальную медпомощь, пусть и платную, нам приходится ездить в основном в

Комсомольск-на-Амуре. Подскажите, пожалуйста, как можно правильно решить вопрос о выдаче так называемых «провизионок», куда обратиться по данной проблеме?»

Перечень структурных подразделений железных дорог, работники которых пользуются правом на получение провизионных транспортных требований и конкретные ближайшие торговые пункты утверждаются начальником отделения железной дороги. Работники предприятий Комсомольского отделения дороги, проживающие на станции Этыркэн, прикреплены к станции Новый Ургал. По вопросу выписки провизионного транспортного требования вам необходимо обратиться в отдел кадров вашего предприятия.

Безвозмездная субсидия при рождении детей

«Стою в очереди на улучшение жилищных условий (корпоративная поддержка ОАО «РЖД»), стаж работы 17 лет, при рождении третьего ребенка ОАО «РЖД» выделяет безвозмездную субсидию на приобретение жилья, какие документы нужны при оформлении?»

Безвозмездная субсидия при рождении ребенка выделяется работникам ОАО «РЖД», получившим в соответствии с нормативными документами корпоративную поддержку на приобретение жилого помещения в собственность. Ребенок должен родиться в период задолженности по приобретенному жилью. При рождении первого ребенка (в этот период) безвозмездная субсидия предоставляется в размере стоимости 10 кв. метров общей площади жилого помещения, второго ребенка — 14, третьего — 18 кв. метров общей площади жилого помещения. Субсидия предоставляется работнику на каждого родившегося ребенка, но не может превышать остатка задолженности по оплате жилого помещения.

Праздничные дни не включаются

«Здравствуйте, подскажите, пожалуйста, если я пойду в отпуск в декабре месяце, новогодние праздники включаются в отпускные дни или отпуск продлевается?»

В число календарных дней отпуска в январе не включаются только нерабочие праздничные дни (ст. 120 ТК РФ), т. е. 1, 2, 3, 4, 5 и 7 января. Остальные дни войдут в расчет отпуска.

Купон на одного иждивенца

«Мы с мужем работаем с одним ПЧ, имеем двоих детей, каждый выписал ф. 9 (провизионный билет) с иждивенцем. В билетной группе отказали, объяснив тем, что детей может вписать один из родителей и выдали мне один лист-талон (на меня и двоих детей) с проездом 1 раз в месяц. Правильно ли это?»

При наличии у работника иждивенцев один лист купонов формы 17 выдается работнику к его форме 9 и только один лист купонов — на всех иждивенцев с указанием на нем всех номеров транспортных требований формы 9, выданных каждому иждивенцу. Одновременно совершить поездку в направлении «туда» и «обратно» по соответствующему месячному купону может только один иждивенец.

Если проживаете в спецжиле

«Нам дали квартиру — технологическое жилье на время работы в должности, подошел пенсионный возраст, стаж работы, что у меня, что у жены, по 35 лет, ветераны труда. И что будет с нами?»

Специализированный фонд компании используется для укомплектования основных профессий и должностей работников, обеспечивающих соответствующие производственно-технологические процессы, приглашенных и перемещенных руководителей и специалистов. Договор найма специализированного жилого помещения расторгается при изменении профессии, переводе работника на другую должность, увольнении. Не могут быть выслены из специализированного жилого фонда без предоставления корпоративной поддержки в виде беспроцентной субсидии на приобретение жилого помещения только определенные категории граждан (участники ВОВ, инвалиды I и II групп, многодетные семьи, семьи работников ОАО «РЖД», погибших в результате несчастного случая на производстве). Жилое помещение может быть продано работнику, проработавшему на железнодорожном транспорте не менее 20 лет и проживающему в этом жилом помещении не менее 10 лет, нуждающемуся в улучшении жилищных условий, после исключения жилого помещения из ЖФК (по решению вице-президента ОАО «РЖД», в ведении которого находятся социальные вопросы).

Что такое ветеранский учет

«Часто встречается термин: «оставить на ветеранский учет». Что это такое? Кто обладает этим правом?»

На ветеранский учет ставятся неработающие пенсионеры, уволенные по собственному желанию в связи с выходом на пенсию (в том числе по инвалидности в связи с трудовым увечьем, профессиональным заболеванием или иным возникшим не по вине работника повреждением здоровья) из компании или до 1 октября 2003 года из организаций железнодорожного транспорта, имущество которых внесено в уставный капитал ОАО «РЖД».

Действия неправомерны

«Я написала заявление на предоставление отпуска без сохранения заработной платы на 10 календарных дней согласно п. 3.2.10 коллективного договора и получила ответ, что сейчас такие заявления не подписывают и отпуска не предоставляют, кроме ежегодных отпусков по графику. По графику отпуск у меня в ноябре, когда дети будут уже в школе. Насколько правомерна данная ситуация?»

Данная ситуация неправомерна. Никто данный пункт коллективного договора не отменял. Для решения вопроса можете обратиться в правовую инспекцию, телефоны инспекторов можете посмотреть на сайте дорпрофсожа.

Согласно договору...

«Здравствуйте! Подскажите, пожалуйста, статус молодого специалиста дает какую-либо защиту при сокращении штата работников предприятия?»

Трудовым кодексом не предусмот-

рено каких-либо преимуществ молодого специалиста при сокращении штата. Однако договором о целевой подготовке специалиста с высшим образованием, заключаемым дорогой с ДВГУПСом, предусматриваются обязательства дороги по предоставлению молодому специалисту работы в соответствии с полученной специальностью, заключению с ним трудового договора сроком на три года.

Право на корпоративную поддержку

«Здравствуйте! Подскажите, пожалуйста, в связи с рождением дочери мы с мужем решили улучшить жилищные условия, т. е. разменять двухкомнатную квартиру на трехкомнатную с доплатой. Можем ли мы рассчитывать на кооперативную поддержку? Организации у нас разные, но оба состоим в профсоюзе. Заранее спасибо!»

Право на корпоративную поддержку имеют работники, нуждающиеся в улучшении жилищных условий (необходимо состоять в списках нуждающихся). Нуждаемость определяется в соответствии с учетной нормой площади жилого помещения на каждого члена семьи, устанавливаемой органом местного самоуправления. Более подробную информацию можно получить в отделе социальной сферы дорпрофсожа.

Кому дают субсидию

«Скажите, пожалуйста, кто имеет право на получение безвозмездной субсидии. К кому можно обратиться?»

Право на получение беспроцентной субсидии для приобретения жилого помещения в собственность предоставляется определенным категориям работников, нуждающихся в улучшении жилищных условий:

- членам семей работников, погибших в результате несчастного случая на производстве;
- участникам ВОВ;
- инвалидам I и II групп, получившим профессиональное заболевание или инвалидность вследствие увечья на производстве;
- матерям, которым присвоено звание мать-героиня;
- многодетным семьям, имеющим трех и более несовершеннолетних детей;
- одиноким родителям;
- семьям, получившим корпоративную поддержку, если в период выплаты задолженности в семье родились дети.

Субсидия выделяется на часть средней рыночной стоимости приобретаемого жилого помещения. Разница между полной стоимостью приобретаемого жилого помещения и величиной субсидии оплачивается работниками.

В колдоговоре не предусмотрено

«Объясните, пожалуйста, обязано ли предприятие предоставлять путевки в санатории (бесплатно) независимо от тех путевок, которые предоставляет соцстрах. Если обязаны, то с какой периодичностью?»

Положение о порядке обеспечения путевками в санаторно-курортные и оздоровительные учреждения работников дороги и членов их семей, являющееся приложением к коллективному договору дороги, не предусматривает бесплатного предоставления таких путевок.

Вам поможет соцстрах

«С 1996 года нахожусь на ограничении в связи с полученной травмой на производстве. Согласно заключения МСЭК мне рекомендован санаторий «Кульдур» для санаторно-курортного лечения. До 2005 года ФСС выполнял программу реабилитации, последние годы он проводит конкурсы на приобретение путевок, и мне, согласно заключения, перестали давать путевку на санаторно-курортное лечение в «Кульдур». Скажите, куда мне обратиться, чтобы ФСС выполнял свои обязанности по программе реабилитации?»

Вы можете обратиться с письменным заявлением к управляющему того регионального отделения Фонда социального страхования, которое отказывает вам в выделении нужной путевки. Или подать заявление на путевку в «Кульдур» в отдел по управлению персоналом вашего предприятия, но тогда вам придется оплатить 20 процентов стоимости путевки.

Порядок выплат еще не утвержден

«Согласно федерального закона о внесении изменений в закон РФ «Об образовании», работники ПМС-18, чьи дети посещают ДДУ № 252 на ст. Сибирцево, обратились в бухгалтерию, а затем к заведующей данного дошкольного учреждения в вопросе о выплате компенсаций за оплату ДДУ, на что получили категорический отказ. Как пояснила заведующая ДДУ № 252, они не получали никакого распоряжения от вышестоящего руководства. Закон принят 26 июня. Неужели по истечении четырех месяцев этот закон так и не дошел до тех, кто должен непосредственно быть с ним ознакомлен?»

Компенсация части родительской платы за содержание детей в детских садах будет выплачиваться органами социальной защиты субъектов РФ в соответствии с порядком осуществления таких выплат. Выплаты будут производиться за период со 2 августа 2009 года. Ни в Приморском, ни в Хабаровском краях порядок осуществления компенсационных выплат пока не утвержден.

Обратитесь в отдел управления персоналом

«Добрый день! Подскажите, к кому обратиться, на кого написать заявление и когда, чтобы приобрести путевку в детский оздоровительный лагерь на базе отдыха «Морской берег» для ребенка 13 лет. По какому принципу формируются группы?»

Для получения путевки в ДОЛ на базе «Морской берег» необходимо подать заявление в отдел управления персоналом вашего предприятия и в профсоюзный комитет. Группы детей формируются по возрасту.

«Три года работаю в ОАО «РЖД», никогда не брала путевку на базу отдыха. В 2010 году хочется с ребенком (6 лет) воспользоваться путевкой. Скажите, с чего, кого, когда начинать?»

Для получения путевки, вам необходимо подать заявление в отдел управления персоналом вашего предприятия.

На вопросы, заданные посетителями профсоюзного сайта, отвечали специалисты дорпрофсожа

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — Антонина ПИВНЕВА
Дизайн и верстка — инфоцентр дорпрофсожа
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 2448 Тираж 4790 экз.