

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ



16 апреля 2009 г.
№ 7 (87)

ГАЗЕТА ДОРОЖНОЙ ОБЪЕДИНЕННОЙ ПЕРВИЧНОЙ ПРОФСОЮЗНОЙ ОРГАНИЗАЦИИ РОСПРОФЖЕЛА НА ДАЛЬНЕВОСТОЧНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ

ОБЩЕСТВЕННЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ПОДВЕЛИ ИТОГИ

Дорожное совещание общественных инспекторов по контролю за безопасностью движения поездов состоялось 10 апреля на Дальневосточной железной дороге. В Хабаровск съехались общественные инспекторы со всех отделений, присутствовали на совещании и представители зависимых дочерних обществ, дирекций и структурных подразделений. С отчетным докладом выступил заместитель начальника дороги, главный ревизор по безопасности движения Павел Демин. Он рассказал о том, какую работу провели общественные инспекторы в прошлом году, какие задачи стоят в нынешнем.

Придавая большое значение вкладу общественных инспекторов в организацию обеспечения безопасности движения поездов и повышение ответственности работников при выполнении ими должностных обязанностей, в ОАО «Российские железные дороги» было разработано новое Положение об организации общественного контроля за обеспечением безопасности движения поездов. Положение определяет порядок работы общественных инспекторов и введено в действие с 1 апреля 2009 года.

Вновь разработанное и утвержденное положение принципиальных расхождений относительно целей, задач, организации и порядка контроля с прежним не имеет. В то же время имеется ряд существенных дополнений. Так, например, осуществление проверок общественными инспекторами будет проводиться более упорядочено — только по путевкам-заданиям, выдаваемым председателями советов. Проверки будут проводиться



в основном в нерабочее время совместно с представителями профсоюзных комитетов. Главным критерием станет качество и результат проведенной работы, а не количество выявленных нарушений. Направленность на организацию устранения недостатков и предупреждения нарушений должна стать одной из совместных задач советов общественных инспекторов и руководителей структурных подразделений дороги.

— Не исключено, что новые требования положения приведут к отторжению некоторого количества обще-

ственных инспекторов, — заметил Павел Демин, — но, как говорится, не числом так умением.

На предыдущем дорожном совещании, в марте 2008 года, было рекомендовано уходить от количества советов общественных инспекторов с маленьким составом и организовывать работу укрупненными (объединенными) составами.

Положительная работа общественных инспекторов не оставлена без внимания руководством железной дороги и дорпрофсожа. В течение 2008 года только приказом

начальника дороги 105 общественным инспекторам было присвоено звание «Лучший общественный инспектор по контролю за обеспечением безопасности движения» с выплатой денежной премии от 50 до 100 процентов от должностного оклада или тарифной ставки. Девять советов структурных подразделений признаны лучшими по дороге. По итогам работы в 2008 году три предприятия названы лучшими по обеспечению безопасности движения поездов.

Окончание на 5-й стр.

В ЭТОМ НОМЕРЕ

БЕЗДЕЙСТВУЮЩИЕ РЫЧАГИ

За 2008 год технической инспекцией труда профсоюза на Владивостокском отделении дороги были проведены 47 проверок состояния охраны труда, в результате которых выявлено 887 нарушений.

Стр. 4

ВОВРЕМЯ НЕ ОТГУЛЯЛИ, СВОЕВРЕМЕННО НЕ ОПЛАТИЛИ

...В ходе проведенных проверок на ряде предприятий Владивостокского отделения техническими инспекторами труда профсоюза были сделаны замечания, касающиеся соблюдения норм труда и отдыха работников...

Стр. 6

ВСТРЕЧА С ПОЛЬЗОЙ

В Роспрофжеле состоялось очередное заседание совета председателей студенческих профсоюзных организаций. На заседании совета присутствовал председатель профсоюзного комитета студентов ДВГУПСа Вадим Дубовский.

Стр. 7

ПРОБЛЕМЫ МОЛОДЕЖИ ВОЛНЮТ И ПРОФСОЮЗ

Чем привлекает сегодня молодежь работа на железной дороге, и кто придет сюда трудиться завтра? Об этом задумались в филиале дорпрофсожа на Комсомольском отделении дороги.

Стр. 7

НАПРЯМУЮ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ



Более двух часов продолжалась прямая линия с председателем Роспрофжеле Николаем Никифоровым, организованная по его инициативе. И если в столице рабочий день только начинался, то на востоке страны был уже в самом разгаре. Потому-то Сахалинская, Забайкальская и Красноярская дороги оказались в числе первых, кто буквально засыпал Николая Алексеевича вопросами. Да еще связисты воспользовались своим «привилегированным» положением и задали наибольшее число вопросов. Уже на первый звонок — Людмилы Евгеньевны Сучковой, проработавшей четверть века на дороге, а ныне попавшей под сокращение из-за объединения двух предприятий, последовал ряд указаний председателя профсоюза: негоже расставаться с опытными кадрами.

А вот с обращением Светланы Гаджала с Забайкальской дороги проблем оказалось больше. По инициативе местной администрации дорога вынуждена отменять значительную часть поездов в пригородном сообщении. При неразвитой транспортной структуре это вызывает социальную напряженность в регионе. Да и железнодорожникам приходится затягивать пояса. Но, как заявил Николай

Никифоров, если на решение губернатора повлиять профсоюз неправомерен, то машинистов и помощников даже в этой ситуации удастся отстоять, направить на переобучение, повысить квалификацию.

Большая часть звонков в той или иной степени затрагивала проблемы режима неполного рабочего времени, отпусков без содержания. Здесь позиция профсоюза не изменилась: есть рекомендации не применять антикризисные меры к матерям-одиночкам, работникам, для которых уменьшение зарплаты может привести к снижению будущей пенсии, — при условии, что до нее осталось не более двух лет. И если начальник настаивает на заявлении «добровольно» уйти в отпуск, то вместе с профлидером предприятия ему следует напомнить рекомендации Роспрофжеле, согласованные с президентом ОАО «РЖД». Равно как и в случае с переводом уборщиц Курского вокзала столицы на работу с тремя днями отпуска за свой счет ежемесячно. Экономия от этого мизерная, а вот грязи и жалоб от пассажиров будет куда больше, чем «переварит» имидж обновленного вокзала.

Окончание на 3-й стр.

УСЛОВИЯ ДОГОВОРА ВЫПОЛНЕННЫ

Конференция работников ОАО «Экспресс Приморья» подвела итоги выполнения коллективного договора за 2008 год. С отчетными докладами на конференции выступили генеральный директор ОАО «Экспресс Приморья» А. Г. Сенченко и председатель ППО ОАО «Экспресс Приморья» Н. А. Родина.

В докладе генерального директора были отражены итоги работы предприятия и выполнение коллективного договора компании за 2008 год. Кроме этого он рассказал о сегодняшних проблемах предприятия, связанных со снижением объемов перевозок пассажиров и путях их решения.

Председатель профкома осветила работу, проводимую профсоюзным комитетом в 2008 году. Она подробно осветила работу двухсторонней согласительной комиссии компании по разработке изменений и дополнений в коллективный договор, предложенных к рассмотрению на конференции работников. С учетом высказанных делегатами конференции дополнений и поправок они были приняты.

С 2009 года коллективным договором ОАО «Экспресс Приморья» предусмотрено обеспечение бытовым топливом работников компании. Также в коллективный договор компании был внесен немаловажный, особенно в условиях нестабильности, пункт о согласовании с ППО принятия локальных нормативных актов, содержащих нормы трудового права в области режима рабочего времени и времени отдыха, условий оплаты и охраны труда.

Конференция работников признала условия коллективного договора в прошлом году выполненными

ЛУЧШАЯ БРИГАДА



Согласно положению «О внутривозвращенном соревновании работников поездных бригад Федеральной пассажирской дирекции» в течение 2008 года в пассажирском вагонном депо Владивосток, в резерве проводников, проводились соревнования между поездными бригадами на поездах всех направлений и ежемесячно подводились итоги.

Поездная бригада поезда № 133/134 сообщением Владивосток—Харьков под руководством начальника поезда Галины Нестеровой в течение года не раз становилась победителем внутри-

производственного соревнования по пассажирскому вагонному депо Владивосток: в марте, октябре и по итогам первого квартала 2008 года.

Потому и была она представлена руководством дирекции для участия в общепрофессиональном соревновании, и решением правления открытого акционерного общества «Российские железные дороги» признана победителем соревнования коллективов железных дорог, других филиалов и структурных подразделений за 2008 год. Бригаде вручен диплом победителя и денежная премия в размере 350 тысяч рублей.

НА КУБОК ПРОФСОЮЗА



Комсомольский филиал дорпрофсоюза провел лично-командное первенство по лыжным гонкам на лыжной базе поселка Хапсоль на Кубок профсоюза.

Спортсмены стартовали на спринтерской дистанции: 2 км женщины и 3 км мужчины.

Соревнования проводились по возрастным группам. В первую группу вошли спортсмены от 19 до 40 лет, во вторую — от 41 до 50 лет, в третью от 51 года и старше.

На старт вышло более 50 работников отделения дороги, поклонников этого замечательного зимнего вида спорта. В результате упорной борьбы кубок в командном зачете завоевала команда эксплуатационного вагонного депо. Второе место — у локомотивного депо Комсомольск, третье — у команды Комсомольского филиала дорпрофсоюза. В каждой возрастной группе победители и призеры были награждены памятными медалями и грамотами.

Активное участие приняли ветераны отделения дороги.

Участники этой интересной, увлекательной гонки получили заряд бодрости и энергии до начала следующего лыжного сезона.

БОЛЬШОЕ СПАСИБО ЗА ВАШ ТРУД



На конференции трудового коллектива Хабаровского регионального центра связи наряду с рабочими моментами руководством центра и профсоюзным комитетом очень тепло было отмечено событие, связанное с уходом на заслуженный отдых старшего электромеханика АТС ст. Хабаровск-2 Тамары Петровны Котовой.

Тамара Петровна с 1967 года работала на железнодорожном транспорте. Начала свою трудовую деятельность электромонтером, а с 1976 года работала старшим электромехаником в ЛАЗе Хабаровского отделения дороги, затем на АТС Хабаровск-2. На протяжении всех этих лет Тамара Петровна принимала активное участие в профсоюзной работе. В коллективе пользовалась заслуженным авторитетом и уважением, поэтому неоднократно избиралась членом

профкома Хабаровской дистанции связи. С 1995 по 2005 год она возглавляла культурно-массовый сектор в профсоюзном комитете.

За безупречный труд на железнодорожном транспорте Т. П. Котова награждена именными часами министра путей сообщения, знаком «Почетному железнодорожнику», званием «Заслуженный работник связи Российской Федерации», «Электромеханик 1 класса». Более 40 лет работы Тамара Петровна является истинным патриотом железнодорожного транспорта, своей жизненной позицией укрепляя и перевозно-престиж и высокий имидж Компании и профсоюзов железнодорожников и транспортных строителей.

Слова благодарности за свой труд Тамара Петровна услышала от руководства службы в лице Сергея Валентиновича Попова, от

центра — Бориса Александровича Румянцева. Оценило активную работу в профсоюзе на протяжении многих лет и руководство филиала дорпрофсоюза на Хабаровском отделении. Заместитель председателя филиала Валерий Немченко вручил подарок Тамаре Петровне и поблагодарил за совместную работу.

Хотя Тамара Петровна и ушла на заслуженный отдых, она не расстается с родным коллективом, всегда поделится своим опытом с молодыми работниками. Большое спасибо, Тамара Петровна, за ваш труд, ведь результат работы нашего предприятия зависит от каждого работника, и ваш труд влился в труд всего Хабаровского РЦС.

Людмила УТКИНА,
председатель профкома
Хабаровского регионального
центра связи

ВПЕРЕДИ РАБОТЫ НЕМАЛО

Мировой финансовый кризис внес свои коррективы в работу и Уссурийского локомотиворемонтного завода, администрация и профсоюз сосредоточили в связи с этим свою работу на разработку антикризисных программ, снижение расходов, сохранение коллектива и минимизации негативных социально-экономических последствий для каждого работника. Профсоюзным комитетом были рассмотрены и согласованы антикризисные мероприятия по оптимизации эксплуатационных расходов, снижению непроизводительных потерь, укреплению трудовой и технологической дисциплины. Об этом говорилось на конференции коллектива завода, где рассматривались итоги выполнения условий коллективного договора в 2008 году.

Несмотря на трудности, индексация заработной платы проводилась в соответствии с коллективным договором ОАО «РЖД» на уровне роста цен на потребительские товары и услуги в сроки и в размерах, установленных руководством Компании. Фактическая среднемесячная зара-

ботная плата за 2008 год составила 22 599,6 рубля.

В процессе работы профсоюзный комитет постоянно держал на контроле режим труда и отдыха работников завода. К сожалению, не удалось полностью решить вопрос со сверхурочными часами. Бывали случаи, когда работников привлекали к работе, не предоставив полноценный отдых. Это в первую очередь относится к начальникам цехов, мастерам, ИТР завода. Если рабочим завода производится оплата за выполненный объем работ и предоставляется другой день отдыха, то вышеперечисленному контингенту работников вопрос по оплате труда не решается.

Основной формой защиты прав и интересов трудящихся для профсоюзов является: контроль за соблюдением трудового законодательства и участие в различных индивидуальных и коллективных трудовых спорах, в том числе в комиссиях по трудовым спорам. К сожалению, в последнее время комиссия по трудовым спорам ослабила свою работу. За первое полугодие 2008 года в комиссию по

трудовым спорам поступили шесть заявлений.

Большая работа проводилась и руководством завода, и профкомом по оздоровлению трудящихся, активному занятию спортом. Вместе с тем не были выполнены некоторые пункты обязательств, например, по ипотечным кредитам, так как в 2008 году деньги на приобретение жилья для работников завода по Желдорипотеке не были выделены.

Как было отмечено в отчете профкома завода, есть еще много нерешенных проблем в вопросах обеспечения защиты законных прав и интересов рабочих и служащих в области оплаты труда, оказания практической помощи в вопросах социально-экономической защиты, большинство которых в конечном итоге решаются. Так что работы впереди у профсоюзного актива немало. Главные усилия должны быть направлены на выполнения обязательств, касающихся социальных и правовых вопросов.

Антонина ПИВНЕВА

НАПРЯМУЮ К ПРЕДСЕДАТЕЛЮ

Окончание. Начало на 1-й стр.

Взят на контроль и звонок Владимира Вечери, механика МЧ-10 из Мурманска. Октябрьская магистраль уже месяц как перешла на нормальный режим работы, а в дистанции все еще трудятся по 7 часов, а то и получают по две трети заработка из-за простоя. Но ведь работу-то можно и поискать, а не ждать, что ее предоставят на блюде с голубой каемочкой, уверен член профкома. И его позицию разделяет лидер Роспрофжела.

Однако даже в условиях кризиса самым волнующим оказался вопрос... об отдыхе. В разных плоскостях, но тем не менее именно отпуск заботит работников стальных магистралей не меньше иных проблем. А это значит, не все еще так страшно, и даже в кризис россияне пытаются находить что-то, что не может их не радовать.

Решать же, и решать на местах необходимо самые простые проблемы. Например, выписки железнодорожных билетов пенсионерам регионального центра связи. Светлана Лобзенко, дозвонившаяся в Москву с Сахалина, сообщила, что ветераны получают отказ по причине... отсутствия денег у дороги.

Но ведь не дорога оплачивает их проезд, а ЦСС. Да и не должно быть дела ветеранам до того, кто и за что платит. Магистраль просто

обязана билет выписать, а расчет будет потом, и он не должен сказываться на настроении и здоровье пенсионера.

А вот другой вопрос по проезду куда сложнее, его задала Ирина Новикова из Февральска, работающая в узловой больнице. Но касается он не только ее. Проблема в том, что сегодня работник должен вначале купить билет за свои деньги, а возможность бесплатного проезда ему администрация компенсирует позже, по предъявлении проездного документа. Такой порядок был установлен без согласования с Роспрофжелом, и профсоюз сейчас принимает меры к тому, чтобы вернуться к прежнему варианту реализации предусмотренного колдоговором права на бесплатный проезд. А то ведь у некоторых категорий тружеников может и зарплата не хватить на покупку билета.

Но есть и другая сторона этой проблемы. Некоторые работники, особенно в удаленных районах, на том же Сахалине, например, не знают о своих правах, о том, что теперь раз в два года могут бесплатно воспользоваться самолетом вместо ежегодного железнодорожного билета.

Несмотря на то, что обращались члены профсоюза на прямую линию с проблемами, за некоторых нельзя было не порадоваться. Помощник машиниста из локомотивного депо

Орел Юрий Битюцкий попросил помочь с... экипировкой для хоккейной команды депо:

— Спасибо нашему председателю профкома Ивану Мезенцеву, который оплачивает наши занятия в Ледовом дворце! Но нам бы и с другими хотелось посоревноваться!

На здоровом образе жизни профсоюз не экономит, и Николай Никифоров с экипировкой обещал помочь. А вот организовать соревнования — это уже дело самих инициаторов. В ОАО «РЖД» при поддержке Роспрофжела проходит немало спортивных состязаний. И РФСО «Локомотив» всегда идет навстречу. Так что теперь дело за малым: умножить ряды энтузиастов и превратить инициативу в жизнь. Как это сделали организаторы футбольного турнира.

Многих железнодорожников и ветеранов интересовала реализация коллективного договора Компании, на что председатель профсоюза ответил, что договор действует и выполняется в полном объеме, и никаких замечаний по его корректировке не поступало. Вопросы касались также результатов перехода на новую систему оплаты труда в учреждениях здравоохранения, организации отдыха и оздоровления работников и их детей, развития спорта.

На многие обращения лидер

Роспрофжела дал обстоятельные ответы, а если того требовала ситуация — поручил руководителям профсоюзных организаций детально разобраться и оказать помощь.

Антикризисная группа ЦК профсоюза с октября прошлого года ежедневно отслеживает ситуацию по социальной защите членов Роспрофжела и оперативно реагирует, а 16 апреля на пленуме ЦК профсоюза пойдет разговор о задачах комитетов профорганизаций в связи с экономическим кризисом.

Вопросы приобретения путевок или жилья по ипотеке, корпоративной поддержки, профсоюзной жизни — за время прямой линии ни один из них не остался без ответа или указания лидера профсоюза разобраться с выездом на место и принять меры. Причем подойти к решению проблемы не формально, не по-чиновничьи, что порой еще случается среди профактивистов.

Но никто из звонивших не остался неудовлетворен общением с председателем профсоюза. Да и лидеру Роспрофжела удалось из первых рук узнать положение дел на местах, настроения членов профсоюза, их надежды и чаяния. А пожелания большинства дозвонившихся сделать такое общение регулярным тоже будет учтено.

Владимир МАРЮХА

МОЩНОСТИ РАЗДЕЛИЛИ

С 1 апреля 2009 года на Дальневосточной железной дороге началась реорганизация локомотивного хозяйства. В соответствии с целевым назначением произведен раздел производственных мощностей. Ремонтные объекты переведены на баланс вновь созданной Дорожной дирекции по ремонту локомотивов, а служба локомотивного хозяйства по-прежнему остается хозяином локомотивного парка. По заказам последней Дирекция будет производить все виды депоовского ремонта.

В соответствии с разработанной схемой базовыми эксплуатационными депо будут утверждены Облучье, Хабаровск-2, Ружино, Усурийск, Смоляниново, Партизанск, Тында, Ургал, Комсомольск. Ремонт локомотивов будут осуществлять Амурское, созданное на базе Комсомольского, Тында-Северное, Дальневосточное (Хабаровск-2), Приморское (Смоляниново) и Сибирцевское депо.

Как отметил начальник службы локомотивного хозяйства Николай Дмух, разделение позволило разделить и сделать прозрачными финансовые потоки, направляемые на ремонт и эксплуатацию, будет способствовать улучшению безопасности движения, росту производительности труда, снижению удельных затрат и увеличению объемов ремонта.

ДУМАЮТ ПРЕЖДЕ ВСЕГО О СЕБЕ

Развитие Южно-Якутского территориально-производственного комплекса, да и само его появление, немыслимо без узла Беркамит, который справедливо называют воротами Якутии. Задачи и предназначение узла, включающего в себя станции Нерюнгри-Пассажирская, Нерюнгри-Грузовая, Обороч, локомотивное и вагонное депо, дистанции пути, сигнализации и связи, сетевой район, контейнерную площадку, прекрасно отражает монумент в память о строителях БАМа: профиль рельса, тоннелем проходящий сквозь угольную глыбу — аллегория пути к богатейшим недрам Республики Саха. О добрых делах железнодорожников, о проблемах, стоящих перед предприятием, рассказывает председатель профкома станции Беркамит Наталья Овчинникова.

— В нашем коллективе трудятся замечательные люди. Благодаря их самоотверженному труду достигнуты значительные успехи. Станция не раз выходила победителем соревнования в ОАО «РЖД» и на Дальневосточной железной дороге. А маневровые диспетчеры С. О. Гашимов и Н. Б. Банаев завоевывали звание лучшего по профессии. Большой вклад в общее дело вносят общественные инспекторы по безопасности движения поездов. Они осуществляют регулярный и систематический контроль за обеспечением безопасности, состоянием охраны труда и техникой безопасности. В минувшем году проведены 68 проверок, выявлены 108 замечаний.

В поле зрения общественников постоянно находятся эстетическое состояние рабочих мест, освещение, содержание подъездных путей ветвладельцами, выполнение правил погрузки и крепления груза, ведение технической и поездной документации, работа радиостанций, другие вопросы. Не уходят из внимания и

выполнение требований ПТЭ, инструкций, приказов и указаний ОАО «РЖД» по вопросам обеспечения безопасности движения. Принимаются оперативные меры для устранения выявленных недостатков и нарушений, выдаются предписания. В общих успехах беспорно заслуга лучших общественных инспекторов: составителей Г. И. Молчанова, А. А. Головкина, Б. А. Бальджинимаева, приемосдатчиков груза и багажа Л. Н. Бабиковой и В. Д. Бочкаревой.

Трудовые свершения были бы куда весомее, если бы не ряд так называемых узких мест. Одно из них связано с организацией на узле Беркамит ООО «Якутское контейнерное агентство». Это обстоятельство привело к тому, что на всех контейнерных площадках Российских железных дорог запрещена погрузка крупнотоннажных контейнеров в адреса грузополучателей города Нерюнгри, Нерюнгринского района, поселка Беркамит. Грузы направляются только в адрес агентства. Тем самым узел Беркамит поставлен в откровенно дискриминационные условия по сравнению со станциями Алдан и Томмот. Там, как известно, разрешена погрузка в адреса не только вышеупомянутого ООО, но и получателей, включенных в адрес 72.

Этот факт говорит о том, что ОАО АК «Железные дороги Якутии» прилагает все силы, чтобы снизить доходы Дальневосточной железной дороги путем направления потока контейнеров к себе. По самым предварительным подсчетам, контейнерная площадка станции Беркамит может потерять в 2009 году более 30 млн рублей.

Такие «реформаторские шаги» соседей для нас не новость. Аналогичное наблюдалось в 2006 году. Тогда понадобилось вмешательство Федеральной антимонопольной службы. Но распоряжениями, датиро-

ванными июлем и сентябрем минувшего года, ОАО «Трансконтейнер» передал все свои права ООО «Якутское контейнерное агентство». Отправителям контейнеров предлагается на станции погрузки оплатить тариф, услуги станции назначения, а также доставку грузов автомобильным транспортом до Якутска. В результате владелец груза лишился права выбора оператора на рынке автоперевозок, а грузополучатели Нерюнгринского района — возможности получить груз в контейнерах по станции Беркамит.

Предприниматели до выхода запрета из ОАО «Трансконтейнер» имели больший простор в определении для себя гибкой ценовой политики. Якутское контейнерное агентство им такого выбора не оставило. Более того, предложило расценки на 40—50 процентов выше уже существующих. Из-за этих новых тарифов повысились цены на товары народного потребления в нашем и без того недовольном регионе. Очень странно, что на станции, входящей в Дальневосточную железную дорогу, действует и диктует свою политику в интересах другой дороги и вразрез с чаяниями местного населения, предприятие. Мы уже сталкиваемся с тем, что некоторые грузополучатели полностью переключились на автомобильный транспорт. Дальнейшее развитие событий прогнозировать нетрудно — при потере объемов перерабатываемых грузов по станции Беркамит резко упадут доходы контейнерной площадки и пятьдесят человек вынуждены будут искать работу в другом месте. Вопрос только — где?

Или еще проблема. Станция Нерюнгри-Грузовая является пунктом передачи вагонов на ОАО АК «ЖДЯ» и станцией, к которой примыкает подъездной путь филиала ОАО ПТУ «Якутуголь». За последнее время по узлу Беркамит простаивают до 150

груженых и 100 порожних вагонов в ожидании передачи на Железные дороги Якутии. Договором № 99 от 12 марта 2007 года предусмотрена передача вагонов на втором, четвертом путях станции Нерюнгри-Грузовая открытому акционерному обществу «РЖД», а на пятом и шестом путях — ОАО АК «ЖДЯ». Затем вагоны переставляются локомотивами.

Объемы маневровой работы там небольшие, и по станции Нерюнгри-Грузовая невыгодно держать маневровый локомотив. Для четкой эксплуатационной работы необходимо удлинить приемоотправочные пути и обеспечить возможность подачи вагонов на пятый и шестой пути вывозным локомотивом ОАО «РЖД». Благодаря чему впоследствии экономятся эксплуатационные расходы обеих дорог.

Сейчас на узле Беркамит находятся от 500 до 600 вагонов privatelyго парка, ожидающие приема ОАО АК «ЖДЯ» и ОАО ПТУ «Якутуголь». Бездействие вагонов в течение одних-двух суток значительно влияет на простой транзитного вагона с переработкой и без переработки. Если ОАО «Трансгарант Восток» заключен договор на отстой вагонов, то другие собственники стараются от этого уйти. Из-за чего работниками станций оформляются акты на задержку поездов по причине неприема грузополучателем.

В настоящее время оформлено и сдано в АФТО материала на 13 118 263 рубля. Это очень трудоемкая и кропотливая работа. Подборкой материала и взаимодействием с персоналом станций по задержке поездов занимаются коммерческие агенты. Следует отметить, что ими за розыск с использованием ЭВМ принесено дороге 41 628,78 рубля, а после оформления материала коммерческими агентами в соответствии со статьей 98 Устава железных дорог,

дорогой получено 1 311 208 рублей, а по статье 102 — 12 030 571 рубль дохода. Несохранных перевозок не допущено.

Учитывая большой объем выполняемой работы, а также имеющийся финансовый результат по получению дохода дорогой, считаю целесообразным оставить существующий штат бюро по розыску грузов в составе заведующего и трех коммерческих агентов. Следует учесть, что в настоящее время со станции Беркамит уволились 13 человек. То есть, с уменьшением объемов произошло естественное сокращение штата.

Руководство станции Беркамит неоднократно обращалось на Дальневосточную железную дорогу за помощью в организации доставки людей на станции узла Беркамит, а также в проведении ремонта служебных зданий узла. Все просьбы удовлетворены. По станциям узла курсирует новенький автобус. Зимой наши люди уже не мерзнут, как раньше, добираясь до работы. Радует глаз отремонтированный фасад вокзала Беркамит, выделены средства на ремонт локомотивного депо. Но есть у нас еще одна наболевшая проблема — это наша железнодорожная больница. Просим выделить средства на ее ремонт, который нужно провести как внутри помещения, так и снаружи.

Труженики узла Беркамит в любую погоду обеспечивают бесперебойное движение поездов. Надежность, четкость и стабильность стали визитной карточкой железнодорожников. Можно не сомневаться, что пройдет время, и не одно поколение россиян, основательно и рачительно осваивая эти места, вспомнит добрым словом всех тех, кто строил дорогу, кто стоял у истоков ее эксплуатации и не дал ей погибнуть.

Записал
Геннадий АСТАХОВ

БЕЗДЕЙСТВУЮЩИЕ РЫЧАГИ ПОЗАБОТИЛИСЬ...

За 2008 год технической инспекцией труда профсоюза на Владивостокском отделении дороги были проведены 47 проверок состояния охраны труда, в результате которых выявлено 887 нарушений. По фактам отступления от норм трудового законодательства предъявлены 47 представлений об их устранении. Два письма направлены на имя начальника Владивостокского отделения дороги. Предъявлены 30 требований о приостановке работ при непосредственной угрозе жизни и здоровью работников. И в то же время план мероприятий по охране труда Владивостокского отделения дороги на 2008 год выполнен на 106,1 процента и составил 0,8 процента от эксплуатационных расходов. О том, в каком состоянии находится работа по охране труда, рассказывает технический инспектор труда профсоюза Владивостокского филиала дорпрофсожа Александр Лысак.

Аттестация рабочих мест — в загоне

В 2008 году Владивостокским отделением дороги не выполнен план по аттестации рабочих мест по условиям труда. Всего их насчитывается 5900, где трудятся 15 384 человека. Аттестации подлежали 632 рабочих места, что составляет 11 процентов от общего количества рабочих мест.

Но и этот скромный показатель оказался нереализованным. Аттестации подверглись лишь 106 рабочих мест (17 процентов) с охватом 514 железнодорожников. Из них соответствуют требованиям норм охраны труда всего лишь... 15 рабочих мест на 40 работающих. Условно аттестовано 91 рабочее место на 474 человека.

Затраты на проведение аттестации составили 92,3 тыс. рублей при годовом плане 778 тыс., что лишь 12 процентов. Аттестация осуществлена в ВЧДЭ-4 (оплата была произведена в 2007 году), ЭЧ-3, базе № 5 станции Перелетный. Не проведена такая работа в соответствии с планом на станции Находка-Восточная, ЛПШ, НОДН, НОДМ, в локомотивных депо Смоляниново, Партизанск.

В ходе проверок установлено, что в локомотивном депо Смоляниново, моторвагонном Первая Речка работники не ознакомлены с результатами аттестации рабочих мест, а мероприятия по улучшению их состояния по результатам аттестации не составлены.

Помещение для обогрева забыли спроектировать

На отделении дороги и предприятиях дорожного подчинения наблюдается забота об улучшении санитарно-бытовых условий работников. Но, как показывают проверки, проводимых мероприятий недостаточно.

В 2008 году введены в действие



215 гардеробных мест, 5 душевых, 14 умывальников, 1 стиральная машина, 8 пунктов обогрева, 27 комнат приема пищи, 5 помещений для сушки спецодежды. В целом по отделению дороги обеспечение гардеробными составляет 91,8 процента, душевыми — 83 процента, умывальниками — 97,3 процента.

Сюда же следует добавить, что не выполнены планы замены шкафов для хранения спецодежды, душевых, ввода умывальников. Не обеспечен в достаточном количестве гардеробными персонал станции Находка-Восточная, локомотивного депо Смоляниново, дистанций пути, дистанции энергоснабжения Ружино. Нет в нужном количестве душевых и умывальников у работников дистанций пути. Не обеспечены помещениями для сушки спецодежды работники дистанций пути, сигнализации, централизации и блокировки, станции Гродеково, локомотивного депо Смоляниново. Не полностью обеспечены пунктами обогрева работники дистанций пути. При реконструкции ремонтного тупика на ПТО станции Находка забыли спроектировать и построить помещение для обогрева вагонников.

Обеспечение зимней и всепогодной спецодеждой согласно заявкам работников предприятий отделения дороги и предприятий дорожного подчинения составляет 100 процентов. В течение года возникали вопросы по обеспечению спецодеждой больших размеров, и сейчас они остаются нерешенными. Из-за бездействия комиссий нет должного контроля за качеством спецодежды, не оборудованы специальные столы, отсутствуют примерочные, мерительный инструмент, литература и инструкции. И выдача спецодежды остается вне поля зрения. При проверках выявляются случаи, когда спецодежда не выдается год и более после окончания срока ее носки.

Нет заботы о здоровье

Не выполнен план по проведению реабилитации локомотивных бригад

локомотивными депо Ружино (план 240 человек, выполнение — 219) и Уссурийск (план 211 человек, выполнение — 187). Не снижается заболеваемость в структурных подразделениях Владивостокского отделения дороги, предприятиях дорожного подчинения, филиалах дирекций. За 12 месяцев допущен рост заболеваемости по НОД-собственно, станциям Владивосток, Находка, мехавтобазе, ПМС-220, ПМТС и ряду других предприятий. Созданные в подразделениях инженерно-врачебные бригады по улучшению условий труда и снижению заболеваемости не полностью выполняют функции и задачи, определенные им положением, утвержденным директивными документами, больше носят формальный характер. Нерегулярно проверяются условия труда и здоровье работников структурных подразделений. Нет глубокого анализа причин, способствующих росту заболеваемости. Не разрабатываются мероприятия по ее снижению. Не видно деятельности по снижению заболеваемости инженерно-врачебной бригады отделения дороги.

Общественный контроль

Большую работу по контролю за состоянием охраны труда осуществляют уполномоченные профсоюза по охране труда. Общее их количество на полигоне Владивостокского отделения составляет 602 человека, в том числе на предприятиях отделения — 263. Уполномоченными лицами по охране труда проведены 13 480 проверок, в ходе которых выявлены 17 216 замечаний.

Для активизации работы этой категории профсоюзного актива ежегодно организуются и проводятся смотры-конкурсы на звание «Лучший уполномоченный по охране труда». При посещении предприятий осуществляется постоянный контроль за организацией работы уполномоченных лиц и совместных комитетов по охране труда. Проводятся собеседования и персональное обучение председателей профкомов по вопросу порядка организации работы с уполномоченными лицами. Разработаны методические рекомендации по организации работы с уполномоченными и совместных комитетов по охране труда, разосланы в профкомы примерные планы работы уполномоченных и совместных комитетов по охране труда, перечни вопросов, на которые должны обращать внимание уполномоченные по охране труда при проведении проверок.

Записал
Геннадий Астахов

Фото Александра Лысака и Геннадия Астахова

На снимках: А. И. Лысак; Учеба уполномоченных по охране труда.

Проверкой, проведенной технической инспекцией труда дорпрофсожа на Аурском шпалопроточном заводе — ныне филиале ОАО «ТрансВудСервис» — выявлен ряд нарушений Трудового Кодекса Российской Федерации в части соблюдения требований норм охраны труда (ст. 212, ст. 219, ст. 221, ст. 222 ТК РФ).

Так, в частности, выявлено, что работникам завода, занятым на работах с вредными условиями труда, в период с января текущего года и по настоящее время не выдается по установленным нормам молоко или другие равноценные пищевые продукты. Также установлено, что в этот же период работники, занятые на работах с вредными условиями труда и связанных с загрязнением, не обеспечены смывающими и (или) обезвреживающими средствами в соответствии с типовыми нормами.

По состоянию на 1 января этого года не были обеспечены валенками 65 человек, теплозащитными костюмами 32 человека, кирзовыми сапогами 22 человека, утепленными рукавицами 67 человек. Зимняя спецодежда на предприятии получена только в середине марта, а именно: валенки, утепленные костюмы и утепленные рукавицы. А уж срок подошел летние комплекты выдавать.

Среди работников предприятия, не обеспеченных специальной одеждой и специальной обувью в соответствии с типовыми нормами, стропальщики Оленченко, Чмутин, Сукаленко, Роголев и другие, которые полностью не получили спецодежду (костюм х/б, ботинки, п/плащ, жилет, костюм утепленный, валенки). Работники вынуждены либо донашивать уже пришедшую в негодность одежду, либо работать в своей.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИНСПЕКТОРЫ НА СТРАЖЕ ТК

Только за первый квартал, по данным, которые привел президент ОАО «РЖД» в ходе селекторного совещания, правовые инспекторы труда профсоюза пресекли свыше двух тысяч нарушений трудового законодательства, работникам возвращено свыше семи миллионов рублей, незаконно удержанных или недоплаченных за выполненную работу.

Приводя эти цифры, Владимир Якунин вынужден был признать низкую квалификацию и недо-

статочную подготовку целого ряда специалистов Компании, действия которых подрывают авторитет руководства ОАО «РЖД» и наносят вред имиджу Российских железных дорог в глазах собственных работников. Прежде всего это касается привлечения работников к труду в часы, на которые сокращен их рабочий день в соответствии с заявлением, наличия сверхурочных часов работы при спаде перевозок или объявления взысканий за нарушения трудовой дисциплины.

ПРОШЛИ РЕАБИЛИТАЦИЮ

В 2008 году прошли реабилитационные мероприятия 6923 работника Дальневосточной железной дороги, из них 2121 человек — работники локомотивных бригад. Для сравнения, в 2007 году было реабилитировано 6195 человек, в том числе 1612 работников локомотивных бригад.

Реабилитационные мероприятия на Дальневосточной железной дороге проводятся по двум основным направлениям: санаторно-курортный этап реабилитации, осуществляемый в санаториях-профилакториях дороги, и этап реабилитации в двух специализированных амбулаторно-поликлинических отделениях восстановительной медицины, которые работают в составе дорожной клинической больницы на станции Хабаровск-1 и отделенческой больницы на станции Комсомольск-на-Амуре.

Санаторно-курортное лечение работников ОАО «РЖД» осуществляется в санаториях-профилакториях «Горячий ключ» (Тумнин), «Железнодорожник» (Хабаровск), «Надежда» (Тында), «Экспресс» (Владивосток).

Эффективность реабилитационных и восстановительных мероприятий оценивается медицинскими работниками по конкретному показателю — уровню заболеваемости с временной утратой нетрудоспособности работников локомотивных бригад (ВУТ работников локомотивных бригад). Анализ статистических данных показывает, что уровень ВУТ работников локомотивных бригад в 2008 году по сравнению с 2007 годом снизился в случаях пребывания на листке нетрудоспособности (больничном листе) и в днях пребывания на больничном листе на 15,1 и 19 процентов соответственно. Это показывает очевидное положительное влияние реабилитации наряду с другими лечебно-профилактическими мероприятиями, проводимыми в негосударственных учреждениях здравоохранения на Дальневосточной железной дороге.

В 2009 году планируется поднять уровень охвата работников локомотивных бригад санаторно-курортным и восстановительным лечением до 45—50 % (2008 год — 32,6 %).

По сообщениям информцентра Роспрофжела и службы по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги



ОБЩЕСТВЕННЫЕ ИНСПЕКТОРЫ ПОДВЕЛИ ИТОГИ

Окончание. Начало на 1-й стр.

В прошедшем году коллективу Дальневосточной дороги удалось выполнить задачу, поставленную президентом Компании и достичь снижения общего количества случаев брака в работе на 13 процентов. Достигнуто более чем на 12 процентов снижение количества случаев брака в работе в структурных подразделениях филиалов ОАО «РЖД» (ДРВ, ДРП, НС, РДОП). Общий ущерб, причиненный железной дороге вследствие шести приведенных выше нарушений безопасности движения, допущенных в прошедшем году, составляет более 10 455 тыс. рублей против 9 млн рублей от сходов подвижного состава и происшествий на железнодорожных переездах, допущенных в 2007 году.

Однако успокаиваться на этом нельзя. Серьезные недоработки в плане обеспечения безопасности продолжают иметь место. И этому есть определенные причины. Анализ работы ревизорских аппаратов отделений и управления железной дороги за последние три года свидетельствует о том, что уменьшается количество контрольных и внеплановых проверок устранения выявленных недостатков, проведенных ревизорами по безопасности движения поездов. Если в 2006 году было принято 34 175 запретных мер, в 2007 году этот показатель сни-

зился до 30 572 мер, а в 2008 году составил 31 600. Ревизоры по безопасности движения по результатам каждой проверки не добиваются проведения взыскательных разборов, как следствие в структурных подразделениях не создана обстановка нетерпимости к нарушителям, допускающим отказы и браки в работе, о чем также будет сказано ниже. Наихудшим образом в 2008 году профилактическая работа ревизорского аппарата организована на Владивостокском отделении железной дороги. Несмотря на определенную активизацию работы ревизорского аппарата Комсомольского отделения дороги значительного повышения эффективности работы пока не достигнуто, а количество вскрытых за год отступлений даже снижено по сравнению с 2007 годом.

Проведенный анализ оперативных данных по итогам работы за первый квартал 2009 года показывает, что задачи, поставленные руководством Компании по снижению количества нарушений безопасности движения поездов в целом дорогой выполнены. Снижение количества случаев брака (иных событий) с 66 в первом квартале 2008 года до 50 в 2009-м, или на 25 процентов. В то же время допущено увеличение нарушений безопасности движения в вагонном хозяйстве с 15 до 17 и в хозяйстве электрификации

и электроснабжения с 1 до 2. Наряду с этим допущены 1374 отказа технических средств, в результате которых задержаны 1917 поездов с общим временем опоздания 881 час, т. е. 36,7 суток.

В заключение своего доклада главный ревизор дороги отметил, что в 2009 году работа по преобразованию системы управления безопасностью движения на Дальневосточной железной дороге должна основываться на основных принципах, озвученных на итоговом правлении ОАО «РЖД».

В их числе повышение качества подготовки и обучения персонала, введение новых методов тестирования и проверки знаний, приведение технологических процессов в соответствие с выполняемыми работами, совершенствование методики технических ревизий и проверок, применение аудита безопасности движения, внедрение системы мониторинга состояния объектов инфраструктуры и подвижного состава и прогнозирования, обеспечение достоверности информации по нарушениям безопасности движения, в т. ч. с помощью информационных технологий, внедрение системы оценки рисков и другое.

В своем выступлении заместитель председателя дорпрофсоюза Виктор Шведов отметил, что профсоюзы постоянно брали и берут на себя определенные обязательства в вопросе обеспечения безопасности движения. Эти позиции на протяжении ряда лет предусматриваются и в коллективном договоре дороги. На дороге действует долгосрочная программа дорожного комитета профсоюза по оказанию содействия администрации по укреплению трудовой, технологической дисциплины и обеспечению безопасности движения поездов. В ней предполагается целый комплекс мер, направленных на предупреждение нарушений безопасности движения поездов и охраны труда, оздоровление работников; режим труда, отдыха и условий работы локомотивных бригад на дороге и проведение социально-гигиеничес-

кого мониторинга за этими условиями.

Введена в действие система обязательного участия представителей дорпрофсоюза и его филиалов в проведении комиссионных осмотров отделений дороги с обязательным рассмотрением вопросов создания здоровых и безопасных условий труда, быта работающих. Обеспечено ежемесячное проведение совместно с руководством дороги, филиалов дорпрофсоюза и технических инспекторов труда профсоюза совещаний по режиму труда и отдыха локомотивных бригад.

В течение 2008 года силами дорожного комитета профсоюза, его филиалов организовано обучение более 600 профсоюзных работников (освобожденных и не освобожденных председателей профсоюзных комитетов предприятий, штатных работников филиалов дорпрофсоюза) с обязательным включением в планы обучения вопросов, связанных с обеспечением безопасности движения поездов.

Одним из серьезнейших вопросов, напрямую связанных с безопасностью движения, которому профсоюзы уделяют значительное внимание, является проблема сверхурочных часов работы и непроизводительные простои локомотивных бригад. Эти вопросы держатся руководством дороги и дорпрофсоюзом под постоянным контролем.

На заседании президиума дорпрофсоюза в феврале месяце подведены итоги работы общественности и определены лучшие предприятия, лучший совет, лучшие общественные инспекторы по контролю за обеспечением безопасности дви-



жения поездов на Дальневосточной железной дороге за 2008 год.

В работе советов общественных инспекторов еще очень много недоработок, которые необходимо устранять совместно со всеми, кто причастен к безопасности движения. Необходимо искать новые формы работы общественности, существенную помощь могут оказать и оказывают ветераны. Их знания, жизненный опыт необходимы молодому поколению руководителей. Их помощь советом по проведению работы по безопасности движения поездов, правильному проведению проверок, ведению технической документации всегда ценится.

Выступая на совещании, и ревизорский аппарат отделений дороги, и руководители филиалов дорпрофсоюза, и общественные инспекторы по безопасности движения поездов, вносили предложения, направленные на решение проблемы по обеспечению безопасности движения поездов, что способствует большей привлекательности железнодорожного транспорта.

Антонина ПИВНЕВА



ФОРСИРОВАТЬ СОБЫТИЯ НЕ СТОИТ

На заседании «круглого стола», прошедшем в ЦК Роспрофжела, обсуждались проблемы перехода машинистов на работу «в одно лицо» в пригородном пассажирском комплексе.

За «круглым столом», заседание которого вел председатель профсоюза Николай Никифоров, собрались профлидеры и машинисты-инструкторы моторвагонных депо Московского узла, профсоюзные работники и руководители пригородных дирекций Московской, Горьковской и Октябрьской магистралей, специалисты департаментов здравоохранения, оплаты труда и охраны труда, проектно-конструкторского бюро ЦТ. Роспрофжел уже заявил свою позицию в целом по вопросу перехода на работу машинистов «в одно лицо»: до решения технических и организационных проблем форсировать такой переход нецелесообразно и даже опасно.

В условиях финансового кризиса подобное решение еще и приведет к социальной напряженности в трудовых коллективах. В ходе заседания «круглого стола», на которое был вынесен вопрос работы «в одно лицо» в пригородном сообщении, имеющем свою специфику, отмечались неготовность подвижного состава и инфраструктуры, отсутствие правовой базы. Особого внимания заслуживает система подготовки и обучения машинистов, работающих без помощников, повышения их квалификации, а также периодической проверки технических знаний.

По мнению профсоюза, необходимо создание более совершенной системы профессионального, медицинского и психофизиологического обеспечения для машинистов, работающих без помощника. При этом необходимо обеспечивать профессиональное здоровье и надежность, высокую работоспособность и активное долголетие.

Важное значение имеет также предоставление машинистам социальных и материальных гарантий. В том числе страхование на случай не прохождения машинистом медицинской комиссии, установление 36-часовой рабочей недели без уменьшения заработка и предоставление возможности для полноценного отдыха во время отпуска, желательного в летнее время, перевод машинистов, работающих без помощника, на персональные оклады или введение отдельной тарифной ставки, так как применяемая сегодня доплата делает разницу несущественной.

РАДИ ЖИЗНИ И ЗДОРОВЬЯ ЛЮДЕЙ

За 2008 год на Хабаровском отделении Дальневосточной железной дороги произошли 39 случаев непроизводительного травматизма, из них 22 со смертельным исходом. Это на 21 случай меньше, чем в 2007 году, когда были зафиксированы 60 несчастных случаев, в которых 36 человек погибли. За три месяца 2009 года пострадали 9 человек, летальным исходом завершились семь случаев.

Основной причиной травмирования граждан является пренебрежение правилами безопасности при нахождении на железнодорожных путях и их пересечении. Следствием таких нарушений является наезд подвижного состава. Так, 24 февраля 2009 года грузовым поездом на станции Биробиджан-1 травмирован мужчина 69 лет из-за нарушения правил прохода в зоне железнодорожных путей.

23 марта 2009 года при переходе через железнодорожные пути в неположенном месте на горочном технологическом проезде парка четной сортировки станции Хабаровск-2 травмирован вагоном гражданин 44 лет. Доставлен с травмами во вторую Краевую больницу. Данный проезд оборудован подземным пешеходным

переходом, воспользовавшись которым можно было избежать травмы.

Хабаровское отделение предприятия целый комплекс организационно-технических мер для предотвращения непроизводительного травматизма. Только за 2008 год проведены 64 лекции и 144 беседы с охватом более 3000 человек из 130 организаций и учебных заведений, выпущены 59 памяток тиражом более 2000 штук по безопасности граждан на железнодорожном транспорте, продемонстрированы 19 фильмов для работников 20 организаций. Опасность нахождения на железнодорожных путях доводится до населения через средства массовой информации.

Железнодорожники взаимодействуют с администрациями городов, районов и поселков. Работниками структурных подразделений отделения совместно с сотрудниками линейных отделов внутренних дел проведены 265 рейдов по выявлению нарушителей, переходящих пути в неустановленных местах. Задержан 891 нарушитель. Наиболее активное участие в организации рейдов принимают подразделения Биробиджанского узла, ими проведены 104 рейда, в ходе которых задержан 441 гражданин. В результате к 197 нарушите-

лям сотрудниками ЛОВД применено административное наказание.

На Хабаровском отделении Дальневосточной железной дороги было вновь построено 111 погонных метров пешеходного настила, выполнен текущий ремонт 6 пешеходных мостов, одного пешеходного тоннеля, 17 переездов. На пешеходных мостах установлены 390 новых плакатов по электробезопасности и безопасности прохода через железнодорожные пути. В целом по отделению обновлены 2164 знака и плаката по безопасности, на трех пассажирских платформах улучшено освещение, произведена окраска 980 погонных метров торцов и полос безопасности, вырублено 194 гектара кустарников в местах плохой видимости. Всего на выполнение технических мероприятий в 2008 году было затрачено свыше 12,7 млн рублей.

Мероприятия, подкрепленные знанием и выполнением простых правил безопасности на железнодорожном транспорте, должны послужить сохранению жизни и здоровья людей. Если, конечно, они не желают себе худшего.

Служба по связям с общественностью Дальневосточной железной дороги

ПРОФКОМ В СТОРОНЕ

На заседании президиума филиала дорпрофсоюза на Хабаровском отделении был рассмотрен вопрос о соблюдении трудового законодательства в локомотивном депо Хабаровск-2. Проведенная ранее правовой инспекцией труда профсоюза проверка выявила ряд нарушений, в связи с чем на заседании были заслушаны руководство и профсоюзный комитет депо о причинах нарушений и мероприятиях по их устранению.

Так, в отделе кадров депо на момент проверки отсутствовали списки работников, являющихся уполномоченными профсоюза по охране труда. На практике это может повлечь за собой нарушения статьи 25 федерального закона «О профессиональных союзах...», положения которой помимо членов выборных органов в равной степени распространяются и на рассматриваемую категорию работников.

В депо встречаются нарушения статьи 76 ТК РФ — допускаются отстранения от выполнения трудовых обязанностей по основаниям, не предусмотренным данной статьей. При этом руководство депо ссылается на ряд ведомственных инструкций, тогда как только федеральные законы и нормативные акты РФ

регулируют подобные вопросы.

Продолжается практика отзыва из отпусков работников, чья работа связана с вредными и (или) опасными условиями труда, в нарушение статьи 125 ТК РФ, которая запрещает это. Подобные нарушения совершались в депо и ранее, но теперь в соответствующих приказах значатся формулировки «прервать с согласия работника отпуск с последующим продлением на определенное количество дней», однако суть дела это не меняет, положения статьи 125 ТК РФ фактически продолжают нарушаться.

Выявлены грубые нарушения статьи 74 ТК РФ при введении режима неполного рабочего времени на предприятии. Так, приказом № 205 от 03.02.09 в соответствии с приказом № 893/Н от 11.11.08 в январе месяце работникам, перечисленным в приложении № 1 к приказу (695 работников) установлен режим неполного рабочего времени (далее — РНРВ) с предоставлением дней отдыха. Далее от названных работников получены заявления, в которых они просят установить им РНРВ с предоставлением дней отдыха — указываются дни, в подавляющем большинстве случаев задним числом.

Выявленные нарушения указывают на явное непонимание администрацией предприятия требований законодательства при введении РНРВ. Во-первых, инициатива ввести режим должна исходить не от работников, которые якобы просят его ввести, а от работодателя, во-вторых, должен соблюдаться отведенный статьей 74 ТК РФ двухмесячный срок, в-третьих, если работникам предоставляется право самостоятельно (в случае согласия на работу в режиме неполного рабочего времени) определять дни невыхода на работу, то это право и должно быть прописано в соответствующем приказе, и ни о каких «дополнительных выходных днях» за работу в РНРВ речь вестись не должна, а сама постановка этого вопроса абсурдна.

Как в планах работы профсоюзного комитета депо, так и в фактически проводимой комитетом работе крайне недостаточное внимание уделяется правовым вопросам. Представленные на проверку протоколы заседаний профкома по большей части не содержат вопросов соблюдения трудового законодательства и ограничиваются зачастую заслушиванием представителей администрации о состоянии трудовой (и тех-

нологической) дисциплины, с вынесением решений усилить воспитательную работу, проводить внезапные проверки и освещать результаты на стендах.

Не всегда администрация депо оперативно реагирует на представления профактива по устранению нарушений. В прошлом и текущем годах имели место существенные задержки, а порой просто молчание в ответ на решения цехового комитета цеха эксплуатации, представления правовой инспекции труда профсоюза.

Все выявленные нарушения были взяты на контроль и администрацией, и профсоюзным активом. На предприятии после вынесения представления правовой инспекции профсоюза организована работа профсоюзного комитета по текущему контролю за соблюдением трудового законодательства, о чем свидетельствуют соответствующие акты, представленные на заседании президиума.

На момент проверки в профсоюзном комитете практически не регистрировались обращения работников по вопросам соблюдения трудового законодательства. Вместе с тем функцию защиты прав работников успешно осуществляет комиссия по трудовым спорам, как это

случилось уже на протяжении нескольких лет. За период с 2005 по 2008 год отслеживается динамика к увеличению рассматриваемых на заседаниях КТС заявлений, при этом в среднем 70 процентов решений выносятся в пользу работников. Основные вопросы, затрагиваемые в заявлениях, касаются лишения премиального вознаграждения и отмены взысканий. В текущем году на момент проверки были рассмотрены два заявления, одно решение принято в пользу работника. Соответствующие материалы помещаются на доску для ознакомления коллектива депо с принятыми решениями.

Президиум Хабаровского филиала дорпрофсоюза отметил, что в непростых условиях реформирования и кризиса нарушения прав работников предприятий железнодорожного транспорта, к сожалению, неизбежны. Однако профсоюзному активу не следует останавливаться на плановом рассмотрении подобных вопросов на заседаниях, а необходимо регулярно осуществлять текущий контроль, тем более если учесть, что в подавляющем большинстве на предприятиях комиссии по трудовым спорам не столь активны, как это сложилось в локомотивном депо Хабаровск-2.

Михаил ДАНИЛУШКИН,
правовой инспектор труда
профсоюза по Хабаровскому
филиалу дорпрофсоюза

ВОВРЕМЯ НЕ ОТГУЛЯЛИ, СВОЕВРЕМЕННО НЕ ОПЛАТИЛИ...

Накануне подготовки вопросов на президиум филиала дорпрофсоюза правовыми инспекторами труда Инной Семиной и Сергеем Петриком были проведены проверки во Владивостокской дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций, моторвагонном депо Первая Речка, Владивостокском отделе материально-технического обеспечения, ОАО «Экспресс Приморья», Сибирцевской дистанции пути, путевой машинной станции Сибирцево, локомотивном депо Сибирцево, Сибирцевском щебеночном заводе, пассажирском вагонном депо Владивосток.

В ходе проведенных проверок были сделаны замечания, касающиеся процедуры отзыва работников из отпуска в связи с производственной необходимостью, привлечения работодателем работников к работе в выходные и праздничные дни без учета мнения первичной профсоюзной организации, временного перевода работников на другую работу, переноса отпусков без личного согласия работников, своевременной выплаты отпускных, нарушения порядка применения дисциплинарных взысканий.

Например, во Владивостокской дистанции погрузочно-разгрузочных работ и коммерческих операций машинист автовышки и автогидроподъемника В. М. Гриб отозван из очередного отпуска приказом начальника дистанции от 16.12.08 № 616 без ссылки на личное согласие работника и времени предоставления неиспользованной части отпуска. Основанием для издания данного приказа явился рапорт начальника мастерских, при этом заявления от данного работника не было и с приказом он не был ознакомлен.

Приказом по дистанции от 27.10.08 № 589 был отменен очередной отпуск экономисту О. В. Тройновой, которая не дала своего согласия на перенос отпуска, не указано другое время предоставления отпуска.

В этой же дистанции установлены многочисленные случаи привлече-

ния работников к работе в выходные и нерабочие праздничные дни без учета мнения выборного органа первичной профсоюзной организации. Так, приказом от 04.12.08 № 611 не учтено мнение профкома, нет согласия работников на привлечение к работе в ночное время (с 20:00 до 08:00); от 27.10.08 № 588 была объявлена рабочим днем суббота слесарю В. В. Гарматюк без учета мнения профкома; приказом от 27.10.08 № 579 объявлены рабочими днями выходные и праздничные дни 2, 3, 4 ноября 2008 года группе работников — механизаторам С. А. Станчикас, Д. В. Воробьеву, В. А. Журавлеву, В. В. Крысину, М. В. Михайленко без учета мнения профкома и ознакомления с приказом.

В этой же дистанции отмечены случаи применения дисциплинарных взысканий на работников, предусмотренных ст. 193 Трудового кодекса Российской Федерации. Как пример, приказом по дистанции от 02.12.08 № 354 объявлен выговор товарному кассиру Е. Г. Гончаровой, с которым она не была ознакомлена, акта об отказе работника ознакомиться с данным приказом нет, приказ подлежит отмене.

Допускаются случаи временно-го перевода работников на другую работу в соответствии со ст. 72.2 Трудового кодекса Российской Федерации без согласия работников. Приказом по дистанции от 20.11.08 № 602 и от 19.11.08 № 598 приемосдатчик К. Ю. Никонова назначалась исполняющей обязанности дежурного по дистанции с 17 ноября 2008 года и инженера-технолога технического отдела с 12 ноября по 16 декабря 2008 года, т. е. на срок более одного месяца. Соответствующего заявления о согласии работника не поступало.

В связи с многочисленными обращениями членов профсоюза на неправомерные действия работодателя компании «Экспресс Приморья» в филиал дорпрофсоюза в марте 2009 года проведена проверка на пред-

мет соблюдения трудового законодательства. В ходе проверки были установлены нарушения требований ст. 60 Трудового кодекса Российской Федерации. Приказом от 01.12.08 № 592 на определенный круг работников с ежедневным режимом работы (начальников отделов, инструкторов участков, специалистов) возложены дополнительные функции — дежурство в выходные и праздничные дни с 08:00 до 17:00 в офисе компании. Форма оплаты труда в нарушение ст. 153 Трудового кодекса РФ избрана по указанию работодателя — путем предоставления дня отдыха в течение последующих 10 дней.

Имеются многочисленные случаи отказа работодателя в предоставлении дней отдыха по истечении 10 дней после привлечения работников к работе в выходные и праздничные дни. Никому из указанной категории работников, привлекавшихся к работе в выходные и праздничные дни, работа не оплачена в двойном размере.

Согласно приказу от 29.01.09 № 17 выявлены случаи привлечения работников И. В. Ивановой, Ю. А. Копылова, В. И. Засорина, Н. А. Родиной, Е. В. Тычук и др., оформивших заявления на предоставление дней отдыха без сохранения заработной платы на 30 января 2009 года, к работе в указанный день «для перронного контроля». При этом работникам, привлеченным 30 января и в субботу 31 января 2009 года, работа не компенсирована оплатой.

На момент проведения проверки работодателем были нарушены сроки выплаты заработной платы. В соответствии с коллективным договором общества заработная плата должна быть выплачена не позже 15 и 30 числа каждого месяца. При совпадении дня выплаты с выходным или нерабочим праздничным днем выплата заработной платы производится накануне этого дня. Заработная плата в феврале 2009 года в обществе должна быть выплачена 13 числа,

срок задержки выплаты заработной платы всем работникам составил 12 дней.

Выявлены факты несвоевременной выплаты работникам пособий по временной нетрудоспособности. Например, О. Н. Кошевскому пособие по листкам нетрудоспособности ВС 8003245 и ВС 8022958 с 18.11.08 по 14.01.09 выплачено с нарушением установленных сроков. Установлен факт неправомерного увольнения работника О. Н. Кошевского, который был принужден к написанию заявления об увольнении по собственному желанию. Уволенный с нарушением требований ст. 80 Трудового Кодекса Российской Федерации подлежит восстановлению на работе.

К другим работникам, например Т. А. Кривец, генеральным директором А. Г. Сенченко предъявлено требование об оформлении заявления об увольнении по собственному желанию.

Требование правового инспектора о восстановлении на работе О. Н. Кошевского и оплате времени вынужденного прогула оставлено без удовлетворения. По инициативе правовой инспекции труда филиала дорпрофсоюза 12 марта 2009 года совместно со специалистами Государственной инспекции труда Приморского края проведена проверка ОАО «Экспресс Приморья» по фактам допускаемых нарушений трудового законодательства. По результатам проверки генеральный директор компании привлечен к административной ответственности — штрафу в размере 5 тысяч рублей. Правовым инспектором труда оформлено и направлено в суд исковое заявление о восстановлении на работе О. Н. Кошевского.

В настоящий момент на рассмотрении в филиале находится три жалобы работников общества: О. Н. Кошевского о восстановлении на работе, Т. А. Кривец — об отказе в предоставлении отпуска,

Л. С. Сониной — о неправомерном лишении премиальной выплаты, и три коллективных жалобы работников общества на неправомерные действия работодателя...

В пассажирском вагонном депо Владивосток установлен факт выплаты работникам премии за декабрь 2008 года в неполном размере. Приказом начальника депо от 21.01.09 № 60 установлен поправочный коэффициент выплата премии — 50 процентов от установленного размера. При этом работодатель проигнорировал мнение профсоюзного комитета о неправомерности снижения премии. Учитывая, что выплаты стимулирующего характера статьей 129 Трудового кодекса РФ отнесены к заработной плате работников, своевременная их выплата в полном размере — обязанность работодателя, регламентированная статьей 221 Трудового кодекса РФ. Требование правовой инспекции труда оставлено без удовлетворения.

В моторвагонном депо Первая Речка дорожной комиссией и повторной проверкой правовой инспекции труда профсоюза установлены факты издания приказов об установлении режима неполного рабочего времени для некоторых категорий работников без внесения дополнений в трудовые договоры (приказы от 05.03.09 № 192, от 05.03.09 № 203). Кроме того, представителем работодателя нарушаются требования федерального закона от 19.04.91 № 1032 (в редакции 01.01.09) об обязанности работодателя сообщить в службу занятости о введении в организации режима неполного рабочего времени в течение трех рабочих дней после введения соответствующих мероприятий.

Во Владивостокском отделе материально-технического обеспечения Хабаровской дирекции материально-технического обеспечения установлены факты задержки выплаты сумм окончательного расчета при увольнении работников.

КАНИКУЛЫ С УДОВОЛЬСТВИЕМ



В дни весенних школьных каникул для детей работников Комсомольского отделения дороги была организована экскурсионная поездка в Хабаровск. Организаторами поездки были туристическая фирма «Радуга» и Комсомольский филиал дорпрофсожа.

Средства на организацию поездки были выделены профсоюзными организациями Комсомольского филиала дорпрофсожа и Комсомольским отделением дороги.

За три дня в Хабаровске дети посетили Дальневосточный зоосад, Спасо-Преображенский собор, краеведческий и археологический музеи, провели мастер-класс по изготовлению изделий из бересты. Во время автобусной экскурсии дети осмотрели достопримечательности Хабаровска: главные площади города, мемориал Славы, Амурский утес. В завершение поездки побывали на представлении в Хабаровском цирке.

За время каникул дети очень хорошо отдохнули, узнали много нового и получили массу удовольствия.

ПРОБЛЕМЫ МОЛОДЕЖИ ВОЛНУЮТ И ПРОФСОЮЗ

Чем привлекает сегодня молодежь работа на железной дороге, и кто придет сюда трудиться завтра? Об этом задумались в филиале дорпрофсожа на Комсомольском отделении дороги и потому посвятили одно из заседаний президиума молодежной тематике.

Комсомольским филиалом дорпрофсожа проводится определенная работа с данной категорией работников. Профсоюз участвует в слетах молодых специалистов, активно поддерживает и мотивирует перспективную молодежь. Вовлекая молодежь в занятия физической культурой и спортом, филиал дорпрофсожа проводит секцию волейбола, оказывает финансовую помощь в проведении различных мероприятий. Филиал дорпрофсожа приобретает спортивный инвентарь, спортивную форму для команд, оборудует спортивные площадки и др. На оказание благотворительной помощи в прошлом году было затрачено 3926 тыс. рублей. Расходы на культурно-массовые и спортивные мероприятия составили 15 530 тыс. рублей, на оздоровительную детскую компанию — 1462 тыс. рублей, мероприятия по страхованию жизни — 367 тыс. рублей, приобретение инвентаря, в основном спортивного, — 641 тыс. рублей, на улучшение условий труда выделено 1050 тысяч. Эти расходы говорят о серьезной работе профсоюза в вопросах охраны труда, оздоровления, проведения культурных и спортивных мероприятий с молодежью.

Вместе с тем на предприятиях часто можно увидеть безответственное, а порою безразличное отношение к

начинающему работать на предприятии молодому человеку. Наставничество существует порой только на бумаге, советы молодых специалистов не работают, в составе профкомов незначительное количество молодежи. Невнимание к проблемам молодежи, нежелание помочь им адаптироваться приводит к отрицательному результату — молодые стараются найти себе работу там, где им будет интересно, где к ним проявят внимание и поддержку. И не всегда при этом заработная плата на первом месте.

За 2008 год с предприятий отделения дороги уволились 239 человек. Причины различные: семейные, не устраивают условия труда, недостаточно высокая заработная плата и др. К сожалению, приток молодых специалистов из ДВГУПСа здесь падает.

Ежегодно для целевого обучения заключаются в среднем по 50 целевых договоров, до пятого курса доходят 40 человек, 20 процентов студентов теряется из-за неуспеваемости, 16 — не желают идти работать на Комсомольское отделение дороги и перераспределяются на другие отделения. Прибывшие работать, даже не отработав положенные три года, под различным предлогом стараются перебраться в Хабаровск. Значит, не особо привлекательно для молодежи это отделение.

Вопросов у молодых людей много: условия работы, взаимоотношения в трудовом коллективе, оплата труда, обеспечение жильем, детскими садами, проведение досуга и т. д.

Как было отмечено на президиуме,

роль профсоюза в решении вопроса работы с молодежью, должна быть видна на каждом предприятии, здесь не должно быть равнодушия.

А для того чтобы работу проводить более активно, филиалом дорпрофсожа разработаны рекомендации, которые включают в себя участие в трудовой адаптации молодых работников, создание благоприятных условий труда, нормального морально-психологического климата в коллективе, укрепление школы наставников, развитие технического творчества.

Необходимо также формировать корпоративную культуру, вовлекать молодых работников в активную общественную деятельность предприятия, обучать их основам профсоюзного движения, повышать роль молодых работников в управлении структурным подразделением.

Работа с молодыми семьями, оказание помощи в работе советов молодых специалистов на предприятии, привлечение молодежи к общественному контролю в вопросах охраны труда и безопасности движения поездов — это только небольшой круг вопросов, решая которые, профсоюз будет способствовать закреплению молодых кадров. Популяризация здорового образа жизни, гармоничное развитие личности, создание условий для физического воспитания и физического развития... Словом, есть где приложить силы профсоюзным лидерам.

Виктор ФЕДИН

ВСТРЕЧА С ПОЛЬЗОЙ

В Роспрофжеле состоялось очередное заседание совета председателей студенческих профсоюзных организаций, на котором председатели профкомов обменялись опытом профсоюзной работы, а также рассказали о своих проблемах и наметили возможные пути их решения. В ЦК Роспрофжеле состоялась традиционная встреча председателей профкомов студентов вузов с руководством Роспрофжеле.

На заседании совета присутствовал председатель профсоюзного комитета студентов ДВГУПСа Вадим Дубовский, который и поделился впечатлениями о встрече.

— На совете председатели профкомов подняли вопрос о принятии единой программы подготовки управленческих кадров для ОАО «РЖД» и Роспрофжеле, — рассказал Вадим Дубовский, — а, во-вторых, затронули на сегодняшний день очень важный вопрос — о трудоустройстве выпускников железнодорожных вузов. Ведь сейчас, в условиях кризиса, в Компании практически нет вакантных мест. Студенческие профкомы стараются помочь студентам в сложившейся ситуации. Здесь нам есть, чем похвастаться. На совете профлидеры рассказали, что на базах их вузов существуют центры трудоустройства, которые контактируют со всеми заинтересованными организациями и устраивают ярмарки вакансий.

Безусловно, такой центр есть и у нас, только он называется «Центр карьеры» и действует не один год. Студенты и выпускники имеют возможность выбрать место работы в соответствии со своими возможностями и перспективами. Кроме того, в нашем вузе действует институт дополнительного образования, в котором студент, изучая свою основную специальность, может при желании параллельно освоить еще



одну из довольно широкого спектра и получить при окончании сразу два диплома, что дает некий «запасной» вариант при трудоустройстве. Еще у нас существуют летние трудовые отряды, где молодежь, пройдя необходимую практику, может получить, скажем, специальность проводника. Конечно, все желают трудоустроиться непосредственно по профилю, но многие считают, что трудные времена можно пережить и на временных должностях.

Создание в свое время молодежного совета при Роспрофжеле имеет вполне определенную цель — выявить проблемы и найти пути возможного их решения.

Решения совета, которые доводятся до сведения руководства Роспрофжеле, по мнению Вадима Дубовского, были бы более весомыми если бы советственный статус вышел на более высокий уровень,

чтобы решение было более значимым, ведь железнодорожные вузы — это очень важная часть отрасли. Именно здесь куются кадры, именно здесь за пять лет обучения формируется отношение к работе в Компании.

— Поэтому мы с помощью активной профсоюзной работы стараемся сделать так, чтобы будущий железнодорожник не получил каких-либо негативных эмоций в отношении своего профессионального призвания. Создан при Роспрофжеле и молодежный совет. Справедливости ради

хочу отметить, что за годы существования молодежного совета, наших регулярных встреч, ситуация в некоторых вузах, как рассказывали председатели студпрофкомов, изменилась в лучшую сторону. То есть, молодежный совет нужен, даже необходим, потому что к членам совета не только прислушиваются, но и стараются помочь. На фоне некоторых российских железнодорожных вузов, в которых, увы, нет достаточного понимания между профсоюзами и администрацией, могу сказать: у нас полное взаимодействие! Мы идем с руководством рука об руку, совместно решаем проблемы, чтобы будущие кадры, молодые специалисты, воспитанники вуза несмотря на издержки мировых экономических передряг могли с гордостью говорить: «Я — железнодорожник!»

Юлия ВОЛКОВА

ЮНЫЕ ХУДОЖНИКИ ПОСТАРАЛИСЬ ОТ ДУШИ



По инициативе профсоюзного комитета объединенной первичной профсоюзной организации Дальневосточной региональной дирекции по обслуживанию пассажиров (председатель — Николай Анатольевич Быков) был объявлен конкурс детского рисунка, посвященный Международному женскому дню 8 Марта. В пассажирском вагоне депо Владивосток поддержали инициативу профкома ДВ РДОП и среди детей работников депо в возрасте от 8 до 12 лет был проведен конкурс детского рисунка. И дети постарались на славу. Каких только рисунков не было! Потому

ценные подарки — игрушки, развивающие игры, наборы принадлежностей для рисования. Награждение детей — победителей конкурса, было проведено в торжественной обстановке в актовом зале предприятия с приглашением родителей и работников пассажирского депо. Рисунки победителей были вывешены в фойе депо, где ими смогли полюбоваться все работники.

Татьяна ТАЙМУРЗИНА,
председатель цехкома резерва
поездных бригад Владивостокского
ЛВЧД



ГОРЯЧИЕ ГОНКИ НА ЛЕДЯНОЙ ТРАССЕ ЛРЗ — ЧЕМПИОН!

Лихо закрученным в этом году выдался сюжет под названием первенство Дальневосточной зоны и открытый чемпионат Приморского края по мотогонкам на льду. Кто станет победителем этих турниров, было неизвестно вплоть до последних заездов. В общей сложности в рамках этих турниров были проведены 5 этапов гонки. Первый и третий прошли в Уссурийске, второй и пятый — в Комсомольске-на-Амуре и третий этап — в Арсеньеве.

На победу претендовали сразу три гонщика — выступающий за Владивосток воспитанник Уссурийской школы ледового спидвея Григорий Лагута, а также представители команды Уссурийского локомотиворемонтного завода Андрей Иванов и Петр Шевченко. Григорий Лагута первенствовал в Арсеньеве и на первом уссурийском этапе, по одной победе на этапах одержали Иванов и Шевченко.

Петр Шевченко лидировал и на проходившем в Комсомольске-на-Амуре заключительном этапе. Однако в одном из последних заездов, где ему достало было прийти к финишу вторым, чтобы стать победителем первенства Дальневосточной зоны и открытого чемпионата Приморского края, он упал с мотоцикла. Это падение стоило ему не только первого, но даже второго места в общем зачете. В итоговом протоколе Шевченко опередили Андрей Иванов, который завоевал второе место, и ставший победителем этих турниров Григорий Лагута. А Шевченко досталась «бронза».

Об этих соревнованиях, а также об истории развития ледового мотоспидвея в Уссурийске рассказал основатель Уссурийской школы мотогонок на льду Сергей Петрович Шевченко.

— Сергей Петрович, в этом сезоне имелись какие-то особенности в проведении соревнований?

десятью спортсменами. Те, кто обычно выступают на вторых ролях, порой объезжали лидеров. Тот же Евгений Юхнов объезжал и четырехкратного чемпиона и неоднократного призера мира, чемпиона Европы, трехкратного чемпиона России Юрия Поликарпова, а также лучшего на сегодняшний день дальневосточного гонщика участника чемпионата России и мира Григория Лагута.

Прибавила в мастерстве и молодёжь, в частности, можно выделить 15-летнего учащегося 133-й гимназии Анатолия Комарова. Все воспитанники Уссурийского локомотиворемонтного завода, равно как и победитель международных соревнований, участник чемпионатов мира, чемпион СССР, чемпион России в командных и в личных гонках Андрей Иванов, а также Николай Каминский, который был четвертым среди юниоров на первенстве России. По ледовому спидвею тут посторонних не было. Все прошли через наш Уссурийский локомотиворемонтный завод.

— Когда на заводе появилась секция мотоспорта?

— В 1975 году. Все началось с того, что, вернувшись из армии в систему ДОСААФ, где я работал тренером, во время соревнований по автоспорту я встретился с тогдашним директором завода Владимиром Павловичем Ведерниковым. Мы сошлись во мнении, что нужна своя мотосекция. С этого разговора все и началось. Менялись директора завода, но все они относились к нам нормально. И Рев Иванович Прошин, и Николай Павлович Панченко.

Пик популярности и наивысших достижений пришелся на 1980-е годы. В то время у нас было около 20 мастеров спорта, чемпионов и призеров Советского Союза, в том числе две девушки — Ирина Шкуратова и Елена Гес. На самом деле девушки азартнее мужчин. Просто с ними



были технически подкованы. Гонки — это же не главное. Едешь считанные минуты, а чтобы воспитать гонщика и чтобы он сам смог подготовиться к гонке свой мотоцикл — это уже целое искусство.

Но в 1994 году все умерло не только у нас, но и практически по всей стране. Начиная со второй половины 1990-х годов от Екатеринбурга до Приморья вообще не было школ ледового спидвея. Хотя раньше именно эта часть России и прежде всего Уссурийск, диктовали всем свои условия. Сборные Советского Союза и России комплектовались в основном из гонщиков Новосибирска, Красноярска, нашего города. Если из Москвы, Санкт-Петербурга в сборную попадали по одному-два спортсмена, то от Уссурийска — семеро! Это о чем-то говорит.

— Что дало толчок к возрождению ледового мотоспидвея в Уссурийске?

— На самом деле мотогонки я не бросал. Когда у нас не было возможности заниматься, я вместе с нашим механиком Андреем Ткаченко семь лет ездил зимой в Саранск и работал там с восьмикратным чемпионом мира Владимиром Фадеевым. Фадеев ездил за их клуб, а мы с Ткаченко готовили его для нашей сборной.

Мы уже думали, что не возродимся. Но как-то жалко было потерять школу, которая имела такие богатые традиции, и в начале двухтысячных годов мы потихоньку стали возрождать в нашем городе ледовый спидвей. Зрителям виднее, но я думаю, что первые шаги у нас получились. Меня и по сей день зовут в различные клубы. Предлагали и квартиры, и хорошие зарплаты, в том числе в Европе, но я не хочу отсюда уезжать. Хочу заниматься ледовым спидвеем в нашем городе.

Сейчас, в условиях кризиса, нам опять будет сложно, а пять-шесть лет назад, пока была возможность, спортсмены покупали себе и мотоциклы, и форму. Шесть мотоциклов мы собрали сами, еще шесть нам купила краевая администрация. Я лично сам приобрел для нашего клуба четыре разобранных мотоцикла, привозил новые рамы.

Первыми на чемпионат России тогда выехали Григорий Лагута, Григорий Амазаспан и Николай Каминский. В то время и вплоть до прошлого года я был тренером сборной России, поэтому имел возможность брать их на сборы. Понятно же, что лучше один раз увидеть, как готовятся к чемпионату мира лидеры сборной, чем слушать здесь об этом от кого-то и смотреть гонки по видео. В принципе эти ребята неплохо себя показали, доходили до финала

чемпионата России. Григорий Лагута мог бы и на чемпионате мира выступить хорошо. Но он переволновался, в одном из заездов стартовал раньше времени, и его передвинули в число запасных гонщиков.

— А где вы тренируетесь?

— На озерах. Расчищаем трактором снег, берем с собой помпу, заливаем лед, делаем дорожки. Условия для тренировок нам никто не создает. Все делаем сами, по очереди. На стадионе «Патриот» лед заливали ночами и еще дополнительно там же лили каток для фигуристов.

В подготовке соревнований очень большую поддержку оказал локомотиворемонтный завод и лично директор завода Николай Павлович Панченко. И гонки на льду, я так понял, ему очень понравились. Когда гонки проходили в Уссурийске, он все соревнования отстоял на трибуне. Чтобы заводчане могли поболеть за нас в Арсеньеве, завод выделял для нас автобус. Очень многие ездили туда на своих машинах. Если бы не помощь завода, нам, конечно, вообще было бы тяжело. Это же технический вид спорта. А чтобы выточить тот же болт или гайку, нужно обращаться на завод. И хоть время тяжелое, коллектив завода все равно идет нам на встречу. Все понимают, мы же не просто так ездим, мы и молодёжь воспитываем, и даем ей технические навыки.

— Помимо уссурийской школы зимнего мотоспидвея, на Дальнем Востоке еще есть сильные школы?

— Сейчас пытаются возрождаться Благовещенск. Но если раньше они участвовали в соревнованиях с маленькими объемами двигателей — 125, 175, 350 кубических сантиметров, то сейчас переходят на 500. У них уже есть результаты. В частности, Павел Чайка ездил в финале чемпионата мира.

— Я так понял, что, как в случае с Григорием Лагудой, который сейчас выступает за Владивосток, вы стараетесь не удерживать у себя сильных гонщиков, а наоборот, позволяете им двигаться дальше?

— Конечно, я стараюсь способствовать прогрессу наших гонщиков. Так, в частности, разговаривал с англичанами, когда они хотели взять Лагуту в свою команду по летнему спидвею. А для чего его удерживать, какой у него будет здесь дальше результат? И железо ржавеет, а человек выработает свой потенциал и погаснет. Потенциал надо развивать. Этим летом Лагута будет ездить в шведской лиге, выступать в польской лиге за прибалтийскую команду, а также за Владивосток в чемпионате России.

Команда Уссурийского локомотиворемонтного завода завоевала первое место в комплексной спартакиаде работников локомотивного хозяйства

Ранее сборная Уссурийского ЛРЗ неоднократно попадала в призеры этого турнира, но победы у нее не было, как минимум, последние десять лет. В турнире, проходившем в конце марта в спорткомплексе «Локомотив» (Владивосток), приняли участие 6 команд. Команда завода приняла участие вне зачета, все-таки спартакиада проводилась среди работников дороги. Но основная борьба за первенство развернулась только между сборной Уссурийского ЛРЗ и командой локомотивного депо Тынды.

Не оставив ни единого шанса своим конкурентам, сборная Уссурийского ЛРЗ завоевала первое место в соревнованиях по настольному теннису. И кроме того, спортсмены локомотиворемонтного завода первенствовали в мини-футбольном турнире, одолев в финале команду Тынды. В свою очередь сборная локомотивщиков из Тынды превзошла уссурийских спортсменов в финале волейбольного турнира. Кроме того, в активе спортсменов Уссурийского ЛРЗ третье место в соревнованиях по гиревому спорту. В гиревом спорте не было равных сборной локомотивного депо Сибирцево.

Два первых, одно второе и одно третье места принесли в копилку сборной Уссурийского локомотиворемонтного завода 7 баллов и общее первое место в комплексной спартакиаде локомотивного хозяйства ОАО «РЖД». Второе место у команды локомотивного депо Тынды, третье — у сборной Комсомольских локомотивщиков.

Команду Уссурийского ЛРЗ представляли 20 спортсменов. В их числе Нина Кобцева, Олеся Тирских, Александр Бариев, Яков Раймхен, Дмитрий Михайленко, Сергей Трегубов, Юрий Носков, Сергей Вербенский, Антон Куликовский, Михаил Шестко. Также честь локомотиворемонтного завода защищали Денис Корнев, Сергей Недельнюк, Александр Гордеев, Андрей Максём, Александр Быков, Борис Владимирович Каймакчи, Виктор Алексеевич Гвозденко и Алексей Гуцалюк. Кстати, мастер участка производства механокомплектного цеха Алексей Гуцалюк единственный из спортсменов Уссурийского ЛРЗ выступал сразу в двух видах спартакиады — в волейболе и соревнованиях по гиревому спорту.

Конечно, в окончательный итог успеха заводчан включены не были, победителями стали команды локомотивных депо Тынды, Комсомольск и Ружино, но спортсмены локомотивного депо довольны своими результатами и надеются, что в скором времени спартакиады станут общими, а значит будет возможность подтвердить свое лидерство.

Материалы подготовлены
Романом ВИНУКОВЫМ



— Сезон сезону рознь. У нас обновился состав участников соревнований и вырос общий профессиональный уровень спортсменов. Позапрошлый сезон начали фактически с нуля. Первые показательные заезды проводили на водохранилище в Раковке (село под Уссурийском. — Прим. авт.), и все прошло нормально. В прошлом году ездили уже на городском стадионе «Патриот». А в этом году борьба между спортсменами была уже настолько серьезной, что предсказать победителей заездов зачастую было невозможно — конкуренция за первенство шла уже между

несколько сложнее. В советские годы поддержка осуществлялась на государственном уровне. Через ДОСААФ централизованно получали и технику, и запчасти. ДОСААФ же финансировал сборную. Каждый год через наш клуб проходили по 40 человек, включая трудновоспитуемую молодёжь. Молодежь я старался брать из школы, в дальнейшем ребята поступали в техникумы, институты. Но не имея хотя бы среднего образования, из нашего клуба никто не выходил. Кроме того, все ребята могли и точить по металлу, и варить, и напильником работать, все

ПРОФСОЮЗНАЯ ЖИЗНЬ

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

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

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

Редактор — **Антонина ПИВНЕВА**
Дизайн и верстка — информцентр дорпрофсоюза
Отпечатано в Хабаровской краевой типографии
Адрес: 680038, г. Хабаровск, ул. Серышева, 31.
Заказ № 2435 Тираж 4790 экз.